



RZECZNIK PRAW OBYWATELSKICH

# WYPADKI W KOMUNIKACJI z udziałem osób z niepełnosprawnością ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących.

Studium prawno-kryminologiczne

Emilia Jurgielewicz-Delegacz

Praca doktorska nagrodzona w Konkursie Rzecznika Praw Obywatelskich  
na najlepszą pracę doktorską z dziedziny nauk prawnych  
poświęconą wykluczeniu społecznemu

Warszawa 2017

**Wypadki w komunikacji z udziałem osób z niepełnosprawnością  
ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących  
Studium prawnokryminologiczne**

**Praca nagrodzona w konkursie Rzecznika Praw Obywatelskich  
za najlepszą pracę doktorską z dziedziny nauk prawnych  
poświęconą wykluczeniu społecznemu w roku 2015**

**Stan prawny maj 2017 r.**

**Autorka:**

Emilia Jurgielewicz-Delegacz

**Recenzentka:**

Insp. dr hab. Izabela Nowicka, prof. WSPol  
Wyższa Szkoła Policji w Szczytnie  
Wydział Administracji  
Instytut Prawa i Administracji

Fotografia na okładce: pixabay.com

**Wydawca:**

Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich  
al. Solidarności 77, 00-090 Warszawa  
www.rpo.gov.pl  
Infolinia Obywatelska 800 676 676

© Copyright by Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich  
Warszawa 2017

**ISBN 978-83-65029-28-7**

Oddano do składu w maju 2017 r.  
Podpisano do druku w lipcu 2017 r.  
Nakład: 200 egz.

**Opracowanie DTP, korekta, druk i oprawa:**

Omikron Sp. z o.o.  
www.omikron.net.pl

# Spis treści

Wykaz skrótów .....	5
Podziękowania.....	7
Wprowadzenie .....	9
<b>Rozdział I.</b>	
<b>Metodyka badań.....</b>	<b>13</b>
1. Cel i przedmiot badań .....	15
2. Problemy i hipotezy badawcze .....	34
3. Metody, techniki i narzędzia badawcze .....	37
4. Organizacja i przebieg badań.....	42
<b>Rozdział II.</b>	
<b>„Niepełnosprawność” i jej definicje w standardach międzynarodowych i regionalnych...</b>	<b>47</b>
1. „Niepełnosprawność” w standardach międzynarodowych o charakterze uniwersalnym.....	51
2. „Niepełnosprawność” w standardach międzynarodowych o charakterze regionalnym.....	66
<b>Rozdział III.</b>	
<b>„Niepełnosprawność” i jej definicje w prawie krajowym.....</b>	<b>93</b>
1. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. ....	95
2. Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z dnia 1 sierpnia 1997 r. ....	100
3. Ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych.....	102
4. Ustawa z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych.....	109
5. Inne wybrane regulacje ustawowe.....	111
6. Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie orzekania o niepełnosprawności i stopniu niepełnosprawności.....	123
<b>Rozdział IV.</b>	
<b>Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wobec osób z niepełnosprawnością .....</b>	<b>131</b>
1. Zasady bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym .....	134
2. Unormowania dotyczące osób z niepełnosprawnością w ruchu drogowym.....	153
<b>Rozdział V.</b>	
<b>Kształtowanie się przestępstwa wypadku w komunikacji w ujęciu historycznym.....</b>	<b>167</b>
1. Sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej na tle Kodeksu karnego z dnia 11 lipca 1932 r. ....	169
2. Wypadek w komunikacji na tle Kodeksu karnego z dnia 19 kwietnia 1969 r. ....	183



## **Rozdział VI.**

<b>Wypadek w komunikacji w ujęciu Kodeksu karnego z dnia 6 czerwca 1997 r. ....</b>	<b>205</b>
1. Podmiot przestępstwa.....	212
2. Przedmiot ochrony (zamachu).....	228
3. Strona podmiotowa przestępstwa.....	230
4. Strona przedmiotowa przestępstwa.....	237
5. Tryb ścigania i zagrożenie środkami reakcji karnej.....	245
6. Nadzwyczajne obstrzeżenie kary.....	249

## **Rozdział VII.**

<b>Etiologia wypadków w komunikacji w świetle wyników badań statystycznych.....</b>	<b>255</b>
1. Ogólne przyczyny wypadków w komunikacji.....	261
2. Przyczyny wypadków w komunikacji z udziałem osób z niepełnosprawnością.....	305

## **Rozdział VIII.**

<b>Osoby niewidome i słabowidzące jako uczestnicy ruchu drogowego w świetle wyników badań empirycznych przeprowadzonych wśród tej kategorii badanych.....</b>	<b>317</b>
1. Charakterystyka badanej populacji.....	318
2. Wypadki w komunikacji z udziałem osób niewidomych i słabowidzących w świetle wyników badań ankietowych.....	326

## **Rozdział IX.**

<b>Osoby niewidome i słabowidzące jako uczestnicy ruchu drogowego w świetle wyników badań empirycznych przeprowadzonych wśród funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego.....</b>	<b>359</b>
1. Charakterystyka badanej populacji.....	360
2. Wypadki w komunikacji z udziałem osób niewidomych i słabowidzących w świetle wyników badań ankietowych.....	363

## **Rozdział X.**

<b>Zapobieganie wypadkom w komunikacji z udziałem osób z niepełnosprawnością ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących w Polsce ...</b>	<b>373</b>
1. Działalność organizacji rządowych i pozarządowych na rzecz efektywnego zapobiegania wypadkom w komunikacji.....	374
2. Propozycje zmian w ustawie – Prawo o ruchu drogowym dotyczące osób niewidomych i słabowidzących.....	390
<b>Podsumowanie.....</b>	<b>395</b>
<b>Bibliografia.....</b>	<b>401</b>

# Wykaz skrótów

**ETPCz** – Europejski Trybunał Praw Człowieka w Strasburgu

**Europejska Konwencja Praw Człowieka** – Konwencja o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności z dnia 4 listopada 1950 r., Dz. U. z 1993 r. Nr 61, poz. 284 ze zm.

**k.k.** – Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny, Dz. U. z 2016 r., poz. 1137 t.j. ze zm.

**k.k. z 1932 r.** – Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 r. – Kodeks karny, Dz. U. z 1932 r. Nr 60, poz. 571 ze zm. (akt archiwalny)

**k.k. z 1969 r.** – Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. – Kodeks karny, Dz. U. z 1969 r. Nr 13, poz. 94 ze zm. (akt archiwalny)

**k.p.** – Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy, Dz. U. z 2016 r., poz. 1666 t.j. ze zm.

**k.p.c.** – Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego, Dz. U. z 2016 r., poz. 1822 t.j. ze zm.

**k.r.o.** – Ustawa z dnia 25 lutego 1964 r. – Kodeks rodzinny i opiekuńczy, Dz. U. z 2015 r., poz. 2082 t.j. ze zm.

**k.w.** – Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, Dz. U. z 2015 r., poz. 1094 t.j. ze zm.

**MPPGSiK** – Międzynarodowy Pakt Praw Gospodarczych, Społecznych i Kulturalnych z dnia 19 grudnia 1966 r., Dz. U. z 1977 r. Nr 38, poz. 169

**MPPOiP** – Międzynarodowy Pakt Praw Obywatelskich i Politycznych z dnia 19 grudnia 1966 r., Dz. U. z 1977 r. Nr 38, poz. 167

**n/d** – nie dotyczy

**p.r.d.** – Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 2017 r., poz. 128 t.j. ze zm.

**PZN lub Związek** – Polski Związek Niewidomych

**TFUE** – Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 ze zm.

**Traktat Amsterdamski lub Traktat z Amsterdamu** – Traktat z Amsterdamu zmieniający Traktat o Unii Europejskiej, Traktaty ustanawiające Wspólnoty Europejskie i niektóre związane z nimi akty podpisany w dniu 2 października 1997 r., Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/31 ze zm.



**Traktat z Marrakeszu** – Traktat z dnia 27 czerwca 2013 r. o ułatwieniu dostępu do opublikowanych utworów osobom niewidomym, niedowidzącym i cierpiącym na inne zaburzenia odczytu druku

**TS** – Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej

**TWE** – Traktat Ustanawiający Wspólnotę Europejską, Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 (akt archiwalny)

**u.d.p.** – Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Dz. U. z 2016 r., poz. 1440 t.j. ze zm.

**u.e.r. FUS** – Ustawa z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, Dz. U. z 2016 r., poz. 887 t.j. ze zm.

**u.p.s.** – Ustawa z dnia 12 marca 2004 r. o pomocy społecznej, Dz. U. z 2016 r., poz. 930 t.j. ze zm.

**u.r.z.s.** – Ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych, Dz. U. z 2016 r. Nr 127, poz. 2046 t.j. ze zm.

**u.s.o.** – Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty, Dz. U. z 2016 r., poz. 1943 t.j. ze zm.

**u.ś.o.z.** – Ustawa z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych, Dz. U. z 2016 r., poz. 1793 t.j. ze zm.

**u.ś.r.** – Ustawa z dnia 28 listopada 2003 r. o świadczeniach rodzinnych, Dz. U. z 2016 r., poz. 1518 t.j. ze zm.

**u.u.s.r.** – Ustawa z dnia 20 grudnia 1990 r. o ubezpieczeniu społecznym rolników, Dz. U. z 2016 r., poz. 277 t.j. ze zm.

# Podziękowania

Składam serdeczne podziękowania wszystkim, którzy w trudzie realizowania badań wchodzących w skład rozprawy doktorskiej, będącej bazą niniejszej monografii mi towarzyszyli.

Pragnę złożyć wyrazy głębokiej wdzięczności i uznania mojej Pani Promotor dr hab. Ewie Monice Guzik-Makaruk, prof. UwB za zaufanie, okazaną pomoc, życzliwość oraz inspirację. U boku tak znakomitej Mentorki, będącej bardzo dobrym Naukowcem, ale przede wszystkim wyjątkowym Człowiekiem, miałam możliwość stawiania pierwszych nieśmiałych kroków w świecie nauki.

Szanownemu Panu Profesorowi Emilowi W. Pływaczewskiemu – Dziekanowi Wydziału Prawa Uniwersytetu w Białymstoku oraz Kierownikowi Katedry Prawa Karnego dziękuję za zaufanie i dołączenie mnie do zespołu naukowo-dydaktycznego Zakładu Prawa Karnego i Kryminologii Katedry Prawa Karnego. W tym miejscu pragnę złożyć podziękowania za owocną współpracę, wsparcie, mobilizację oraz okazaną wszelką pomoc Pracownikom Zakładu: dr hab. Katarzynie Laskowskiej, prof. UwB, dr hab. Wojciechowi Filipkowskiemu, prof. UwB, dr Magdalenie Perkowskiej, dr Elżbiecie Zatyce oraz dr Ewie Glińskiej z Wydziału Zarządzania Politechniki Białostockiej.

Z uwagi na fakt, że praca stanowi uaktualnioną wersję dysertacji, to kieruję wyrazy podziękowania również do Recenzentów w przewodzie doktorskim: dr hab. Izabeli Nowickiej, prof. WSPol oraz dr hab. Janusza Sawickiego, prof. UW. Cenne uwagi oraz wskazówki Państwa Recenzentów wpłynęły na obecny kształt monografii.

Serdeczne podziękowania składam również na ręce dr. Krzysztofa Kurowskiego z Zespołu ds. Równego Traktowania i Ochrony Praw Osób z Niepełnosprawnościami z Biura Rzecznika Praw Obywatelskich oraz Pani Jolanty Kramarz – Prezes Zarząd Fundacji Vis Maior, których cenne uwagi starano się uwzględnić w niniejszej pracy. W tym miejscu pragnę podziękować także insp. Rafałowi Kozłowskiemu, który w momencie opracowywania monografii był Dyrektorem Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji oraz nadkom. Elżbiecie Symon pracującej w tymże Biurze – za pomoc w uzyskaniu dostępu do danych statystycznych.

Podziękowania kieruję również do wszystkich osób niewidomych i słabowidzących, których nie sposób wymienić z imienia i nazwiska, napotkanych podczas prowadzenia prac badawczych, od których uzyskałam wiele cennych informacji istotnych dla przedmiotowego zagadnienia badań.

Pragnę też podziękować Rodzinie, w szczególności Rodzicom oraz Mężowi Marcinowi, za cierpliwość i wytrwałość oraz wiarę we mnie i moje umiejętności, nawet wtedy kiedy sama w siebie wątpiałam.

*Emilia Jurgielewicz-Delegacz*





# Wprowadzenie

Wypadki drogowe są przedmiotem analiz Komendy Głównej Policji, coroczne raporty wskazują m.in. do ilu w ubiegłym roku doszło wypadków drogowych, kto je spowodował czy ilu było poszkodowanych, a ile ofiar śmiertelnych. Znajdują się tam również informacje o okolicznościach tych zdarzeń, czyli w którym dniu tygodnia najczęściej dochodzi do wypadków, o jakiej porze dnia i jakie wówczas panowały warunki atmosferyczne. Jednakże raporty te nie zawierają informacji, jak osoby z niepełnosprawnością, w tym niewidome i słabowidzące, radzą sobie jako uczestnicy ruchu drogowego – nie ma danych statystycznych o wypadkach w komunikacji z udziałem tej grupy osób, a przecież są oni tak znaczną częścią polskiego społeczeństwa.

Ludzie z dysfunkcjami dzięki prospołecznej polityce uwzględniającej ich potrzeby są coraz bardziej aktywnymi uczestnikami życia zawodowego i społecznego. Dzieje się tak m.in. dzięki wdrażanej od wielu lat w Polsce koncepcji włączenia społecznego i integracji społecznej, opartej na zapewnieniu osobom z niepełnosprawnością możliwości uczestniczenia w życiu społecznym jako pełnoprawnym członkom tego społeczeństwa. Lata traktowania osób z niepełnosprawnością jako tych, które żyją jedynie na koszt społeczeństwa przeszły już do historii. W niepamięć odchodzi model wsparcia tych osób oparty wyłącznie na niesieniu pomocy „poszkodowanym przez los”, który skupiał się na ich potrzebach fizycznych i określany był jako tzw. model medyczny<sup>1</sup>. Obecne podejście to prospołeczna polityka wyrównywania szans, bazująca na postrzeganiu osób z niepełnosprawnością jako pełnoprawnych obywateli, mających takie same prawa, jak inni.

W związku ze zmieniającymi się trendami w polityce społecznej i rosnącym zainteresowaniem sytuacją osób z niepełnosprawnością, jednostki samorządu terytorialnego w Polsce kładą coraz większy nacisk na to, by przestrzeń publiczna (np. place, rynki, skwery, bulwary, ulice, budynki użyteczności publicznej, chodniki itp.) była przyjazna dla wszystkich, czyli dostępna dla każdego i bez względu na jego sprawność ruchową lub poznawczą. Takie podejście zapewnia pełną integrację społeczną jej użytkowników, zacieśnianie więzi międzyludzkich.

Ważnym jednak aspektem korzystania z przestrzeni miejskiej, publicznej czy uczestniczenia w ruchu drogowym przez osoby niepełnosprawne – zwłaszcza wzrokowo jest ich poziom samodzielnego poruszania się w przestrzeni zurbanizowanej. Niejednokrotnie jest tak, że zanim człowiek z dysfunkcją wzroku stanie się uczestnikiem ruchu drogowego – często uprzednio musi zmierzyć się

<sup>1</sup> Zob. więcej: I. Lipowicz, *O mądre i wrażliwe państwo*, Warszawa 2013, s. 251 i n.



sam ze sobą i pokonać lęk przed samodzielnym wyjściem z domu. K. Domańska<sup>2</sup> wskazuje, że samodzielne, bezpieczne poruszanie się warunkuje prawidłowy rozwój człowieka. Dziecko rozpoczyna poznanie najbliższego otoczenia od przemieszczania się, najpierw po własnym łóżeczku, pokoju, następnie uczy się określania odległości co jest pierwszym krokiem ku samodzielności. Co więcej, poruszanie się uznawane jest za niezbędny proces w życiu każdego człowieka dorosłego, który jest częstym warunkiem pozwalającym na podjęcie nauki, pracy lub chociażby zrobienie zakupów. Ponadto samodzielne przemieszczanie się pozwala na budowę właściwej samooceny oraz poczucia własnej wartości. Niemniej jednak osoby z dysfunkcją wzroku muszą nabyć szczególne kompetencje, jakie pozwolą im w bezpieczny sposób przemieszczać się. Biorąc pod uwagę fakt, że więcej niż 80% informacji o otoczeniu dostarcza nam wzrok, w przypadku osób niewidomych i słabowidzących niezbędna jest nauka technik wykorzystywania informacji dostarczanych przez inne zmysły oraz jednoczesny trening z zakresu wykorzystywania pomocy rehabilitacyjnych ułatwiających samodzielne i bezpieczne poruszanie się. Dlatego też wskazuje się, że niezbędne jest kończenie kursów z zakresu orientacji przestrzennej i bezpiecznego, samodzielnego poruszania się przez osoby z dysfunkcjami wzroku.

Mimo dostosowywania infrastruktury do potrzeb osób z niepełnosprawnością wzrokową i ich umiejętności orientacji w przestrzeni, napotykają oni wciąż w życiu codziennym bariery o charakterze architektonicznym, uniemożliwiające im swobodne, bezpieczne poruszanie i przemieszczanie się. Należy także wskazać, iż często do tego przyczyniają się inni ludzie, np. restauratorzy organizujący w okresie letnim ogórki przed klubokawiarniami, sklepikarze wystawiający manekiny z ubraniami czy reklamy w postaci tzw. „potykaczy”<sup>3</sup>. Wszystkie te elementy zajmują więcej miejsca na chodniku aniżeli powinny. Osoby bez problemów wzrokowych są w stanie z łatwością ominąć takie przeszkody, zaś niepełnosprawni wzrokowo – już nie. Próby znalezienia wówczas właściwej drogi przez osoby niewidome czy słabowidzące, mogą kończyć się niebezpiecznym wejściem np. na jezdnię. Do dyskomfortu w korzystaniu z przestrzeni miejskiej przyczyniają się również sygnalizatory dźwiękowe, informujące o możliwości przejścia przez przejście dla pieszych, które często emitują niejednolite dźwięki, są zbyt ciche bądź nawet na prośby mieszkańców wyłączane – z powodu hałasu jaki generują. Efektem takich utrudnień mogą być kolizje i wypadki drogowe z udziałem tej grupy osób.

Brak kompleksowego i aktualnego – uwzględniającego przede wszystkim wypadki w komunikacji z udziałem osób z niepełnosprawnością, w tym niewi-

<sup>2</sup> K. Domańska, *Orientacja przestrzenna osób niewidomych i słabowidzących w XXI wieku*, (w:) H. Liberska, A. Malina, D. Suwalska-Barancewicz (red.), *Współcześni ludzie wobec wyzwania i zagrożeń XII wieku*, Warszawa 2014, s. 244-245.

<sup>3</sup> Jest to postać stojąca reklamowego, najczęściej umieszczana na zewnątrz budynku, która składa się z dwóch płyt połączonych górną krawędzią, które po rozłożeniu przypominają kształtem literę A.



domych i słabowidzących – kryminologicznego opracowania, stał się inspiracją do podjęcia rozważań związanych z opisaną problematyką. Prace badawcze oraz ich wyniki z zakresu wypadków w komunikacji z udziałem osób z wadą wzroku opisano w rozprawie doktorskiej pt. *Wypadek w komunikacji z udziałem osób niepełnosprawnych ze szczególnym uwzględnieniem niewidomych i słabowidzących. Studium prawnokryminologiczne*, napisanej pod kierunkiem dr hab. Ewy M. Guzik-Makaruk, prof. UwB i obronionej w dniu 9 lutego 2015 r. na Wydziale Prawa Uniwersytetu w Białymstoku. Niniejsza praca jest zaktualizowaną wersją tejże dysertacji.

Przedkładana monografia ma charakter prawnokryminologiczny, z uwagi na dwutorowe podejście do problemu wypadków drogowych z udziałem osób z niepełnosprawnością. Ujęcie prawnoteoretyczne miało na celu przybliżenie aspektów niepełnosprawności i jej definicji na gruncie prawa międzynarodowego i krajowego, zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym czy znamion czynu zabronionego polegającego na doprowadzeniu do wypadku w komunikacji. Ujęcie kryminologiczne to opis analiz statystyk policyjnych dotyczących wypadków drogowych w Polsce oraz z udziałem osób z niepełnosprawnością oraz wyników badań empirycznych przeprowadzonych wśród członków Polskiego Związku Niewidomych oraz funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego, które zrealizowano by zbadać skalę i okoliczności wypadków drogowych z udziałem osób z dysfunkcją wzroku. Przyjęty charakter pracy ma na celu kompleksową analizę przedmiotowego zjawiska.

Albert Einstein powiedział: *nie dokonuje wielkich odkryć – kto nie bada niemożliwości*. Przedmiotowi badań niniejszej monografii do owej niemożliwości zapewne daleko. Niemniej jednak w momencie podejmowania trudu analizy bezpieczeństwa osób z niepełnosprawnością, które są uczestnikami ruchu drogowego, Autorce towarzyszyło wiele wątpliwości, z uwagi na fakt, iż była to tematyka dziewicza pod względem badawczym. Autorka pragnęła skupić się przede wszystkim na zagadnieniach o charakterze prawnym i kryminologicznym wypadków drogowych z udziałem osób z niepełnosprawnością – ze szczególnym uwzględnieniem niewidomych i słabowidzących, chociaż zdaje sobie sprawę, że zapewne część rozważań można byłoby poszerzyć o dodatkowe wątki. Przedstawione w pracy refleksje i wnioski wynikają z analiz badań przeprowadzonych przez Autorkę i nie stanowią oficjalnego stanowiska Biura Rzecznika Praw Obywatelskich.



Rozdział I.

Metodyka badań



Na wstępie należy wyjaśnić tytuł niniejszego rozdziału – *Metodyka badań*. Słowo metoda, wywodzące się z greckiego *meta hodos* oznacza drogę do celu, posuwanie się, podążanie za kimś czy też ściganie go lub śledzenie<sup>1</sup>. Współcześnie wskazuje się, iż metoda służy wykonaniu określonego zadania czy rozwiązaniu konkretnego problemu, dlatego też musi być świadomym wyborem działania prowadzonego w sposób zorganizowany. W literaturze przedmiotu podkreśla się, że metoda musi być: jednoznaczna, skuteczna, niezawodna, ekonomiczna, celowa i jasna<sup>2</sup>. Zdaniem J. Apanowicza metoda badawcza *to nic innego jak konkretny sposób postępowania w określonej sytuacji problemowej w stosunku do sformułowanego problemu badawczego*<sup>3</sup>. Z. Ziemiński wskazywał podobnie, twierdząc, że w *przypadku metody naukowej celem podejmowanego postępowania jest należyte ugruntowane poznanie prawdy*<sup>4</sup>. Jeżeli zaś chodzi o metodologię nauk to uznawana jest ona za naukę zarówno o sposobach systematycznego poznawania rzeczywistości, świata przyrody i wytworów kultury ludzkiej, jak i sposobach porządkowania uzyskanej wiedzy. W aspekcie pragmatycznym przyjmuje się, że metodologia nauk jest nauką o metodach działalności naukowej oraz stosowanych w nauce procedurach badawczych, zaś w aspekcie pragmatycznym jest nauką o elementach i strukturze systemów naukowych, czyli o wytworach nauki w postaci pojęć, twierdzeń, teorii nauk itp.<sup>5</sup> Z kolei metodyka – w znaczeniu ogólnym – jest zespołem wytycznych dotyczących sposobów postępowania, efektywnych ze względu na cel<sup>6</sup>. W związku z powyższym zdecydowano się, że najwłaściwszym określeniem rozdziału, gdzie opisano zarówno cel i przedmiot badań, problemy oraz hipotezy badawcze metody, techniki i narzędzia badawcze, jak też organizację oraz przebieg badań – będzie *Metodyka badań*.

Badania naukowe przeprowadzone w ramach prac nad monografią miały na celu dokonanie określonych czynności badawczych, pozwalających na poznanie nieznanych albo mało znanych faktów dotyczących wypadków w komunikacji z udziałem osób z niepełnosprawnością, ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących. Starano się, by podejmowane prace były odzwierciedleniem definicji „badania”, czyli postępowania, które ma na celu poznanie nieznanych bądź mało znanych przemian (ich przyczyn, przebiegu, skutków), będących elementami rzeczywistości<sup>7</sup>. Dążono do tego, by procedura badawcza przebiegała zgodnie z przedstawianymi w literaturze przedmiotu etapami, polegającymi na znalezieniu, sformułowaniu i uzasadnieniu problemu

<sup>1</sup> J. Apanowicz, *Metodologiczne uwarunkowania pracy naukowej. Prace doktorskie. Prace habilitacyjne*, Warszawa 2005, s. 54.

<sup>2</sup> *Ibidem*, s. 55.

<sup>3</sup> *Ibidem*.

<sup>4</sup> Z. Ziemiński, *Metodologiczne zagadnienia prawoznawstwa*, Warszawa 1974, s. 7.

<sup>5</sup> J. Wojnowski (red.), *Wielka Encyklopedia PWN* (hasło: metodologia nauk), Warszawa 2003.

<sup>6</sup> *Ibidem* (hasło: metodyka).

<sup>7</sup> R. Kolman, K. Szczepańska, *Doktoraty i habilitacje. Poradnik realizacji*, Toruń 2011, s. 103.



badawczego, postawieniu hipotezy, stworzeniu planu badawczego (planowaniu badań, opracowaniu metod i narzędzi badawczych), zbieraniu, analizie i generalizowaniu danych<sup>8</sup>.

Po zgromadzeniu informacji, danych statystycznych, przeprowadzeniu badań podjęto próbę m.in. ich przetworzenia, ustalenia genezy, związków i zależności między zmiennymi, co pozwoliło rozpocząć etap poznania myślowego. Dołożono wszelkich starań, aby proces poznania myślowego spełniał wszystkie wymogi jego modelowych założeń. Dlatego też opierając się na wynikach zgromadzonych badań, zmierzano do wyjaśnienia istoty analizowanych zjawisk, uchwycenia tego co jest w nich ogólne, a co szczegółowe i co stanowi fakty naukowe<sup>9</sup>. Podczas rozważań podjętych w ramach procesu myślowego posłużono się takimi operacjami myślowymi, jak m.in.: analiza i synteza, dedukcja i indukcja, porównywanie i przeciwstawianie, uzasadnianie i dowodzenie, uogólnianie i wnioskowanie.

Tego rodzaju procesy myślowe oraz odpowiednio dobrane oraz zaplanowane metody, techniki i narzędzia badawcze doprowadziły do stwierdzenia faktów naukowych. Przez fakty naukowe rozumie się materiał – coś, co jest pewne i miało lub będzie miało miejsce – dostępny spostrzeżeniom czy obserwacjom. Fakty w literaturze przedmiotu dzieli się na podstawowe, będące wynikiem bezpośredniego zaangażowania badacza – materiałem pierwotnym (np. obserwacje własne) oraz na wtórne, czyli wynik obcych czynności badawczych, stanowiący materiał wyjściowy do dalszych badań (np. dane statystyczne, materiały archiwalne, protokoły, monografie)<sup>10</sup>.

## 1. Cel i przedmiot badań

Niepełnosprawność jest jednym z aspektów stanu zdrowia człowieka. Jest to istotny problem ludzi XXI wieku, którzy żyją coraz dłużej. Nie trzeba jednak uduwniać, iż następstwem dłuższego życia jest bardzo często niestety obniżenie sprawności fizycznej czy psychicznej. Oczywiście problem ten nie dotyczy tylko osób starszych, albowiem równie dobrze może dotknąć osoby młode, a nawet małe dzieci. Niemniej jednak bez względu na przyczyny niepełnosprawności – uznawana jest ona za poważny problem społeczny współczesnych czasów.

Niepełnosprawność od zawsze towarzyszyła ludzkości, a ubiegłe stulecie przyniosło wiele rozwiązań prawnych regulujących tę kwestię, wspomagających osoby z dysfunkcjami. Regulacje prawne zarówno o charakterze międzynarodowym

<sup>8</sup> I. Nowicka, *Rozbój drogowy jako przejaw zorganizowanej działalności przestępczej*, Zakamycze 2004, s. 136; A. Dudziak, A. Żejmo, *Redagowanie prac dyplomowych. Wskazówki metodyczne dla studentów*, Warszawa 2008, s. 36.

<sup>9</sup> J. Apanowicz, *Metodologiczne uwarunkowania pracy naukowej ...*, op. cit., s. 28.

<sup>10</sup> R. Kolman, K. Szczepańska, *Doktoraty i habilitacje. Poradnik realizacji*, op. cit., s. 105; T. Mendel, *Metodyka pisania prac doktorskich*, Poznań 2002, s. 39.

na poziomie uniwersalnym oraz regionalnym, jak też krajowym są przedmiotem analiz rozdziału II przedkładanej monografii. Warto jednak w tym miejscu przypomnieć, że podejście do niepełnosprawności na przestrzeni lat zmieniało się, co miało również wpływ na życie osób z różnego rodzaju dysfunkcjami. Próby zrozumienia procesu utraty sprawności doprowadziły do wypracowania modeli niepełnosprawności<sup>11</sup>, spośród których dwa główne to: medyczny (indywidualistyczny) oraz społeczny. W związku z tym pierwszym zarówno definicja, jak i aspekty niepełnosprawności skupiają się głównie tudzież wyłącznie na założeniu, iż owa dysfunkcja wynika bezpośrednio z choroby lub uszkodzenia i jest osobistą tragedią danej osoby, jaka wywołuje u niej funkcjonalne ograniczenia. Dlatego w modelu tym kładzie się przede wszystkim nacisk na motywację osoby do podejmowania wysiłku prowadzącego do usprawnienia jej funkcjonowania w życiu społecznym. Drugi zaś model – społeczny wskazuje, iż niepełnosprawność wynika z uwarunkowań środowiska i usług, które są nieodpowiednio dostosowane do potrzeb osób z dysfunkcjami. K. Kurowski<sup>12</sup> wymienia tutaj: uprzedzenia, utrudniony dostęp do budownictwa użyteczności publicznej, niedostosowany system transportu, segregacyjną edukację, niedostosowanie rozwiązań rynku pracy. To też przy podejściu społecznym do niepełnosprawności wskazuje się, że jej przyczyny nie leżą po stronie niepełnosprawnego, a po stronie otoczenia.

Rozumienie niepełnosprawności jako osobistej tragedii było dominującym poglądem przez większość ubiegłego stulecia. Jednakże już pod koniec lat 60. aktywiści z niepełnosprawnością zaczęli potępiać traktowanie ich jako „obywateli drugiej kategorii”. Przeciwwstawiali się pogładowi, na podstawie którego niepełnosprawność było wyłącznie medycznym problemem jednostki. Zaczęli zwracać uwagę na fakt, że niepełnosprawność w głównej mierze powodowana jest przez bariery społeczne i środowiskowe, dyskryminujące postawy oraz negatywne stereotypy kulturowe<sup>13</sup>. Działania te przyczyniły się do tego, że współcześnie dąży się do realizowania prospołecznej polityki wyrównywania szans, opartej na modelu społecznym, na idei postrzegania osób niepełnosprawnych jako pełnosprawnych uczestników życia społecznego, posiadających takie same prawa, co pozostali obywatele. Owe zmiany w podejściu do niepełnosprawności zostały wyjątkowo wyraźnie wyeksponowane w Deklaracji Madryckiej, opracowanej podczas Europejskiego Kongresu na rzecz Osób Niepełnosprawnych, który odbył się w Madrycie w dniach 20-24 marca 2002 r.<sup>14</sup> W jednym z punktów tego

<sup>11</sup> M. Wiliński, *Modele niepełnosprawności: indywidualny – funkcjonalny – społeczny*, (w:) A. I. Brzezińska, R. Kaczan, K. Smoczyńska, *Diagnoza potrzeb i modele pomocy dla osób z ograniczeniami sprawności*, Warszawa 2010, s. 19.

<sup>12</sup> K. Kurowski, *Wolności i prawa człowieka i obywatela z perspektywy osób z niepełnosprawnościami*, Warszawa 2014, s. 14. Zob. też: C. Barnes, G. Mercer, *Niepełnosprawność*, Warszawa 2008, s. 7-27.

<sup>13</sup> C. Barnes, G. Mercer, *Niepełnosprawność*, op. cit., s. 7-8.

<sup>14</sup> *Declaration of Madrid (2002): "Non-discrimination plus positive action equals social inclusion"*, wersja Deklaracji Madryckiej w j. polskim dostępna pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.niepelnosprawni.pl/ledge/x/1878](http://www.niepelnosprawni.pl/ledge/x/1878).





dokumentu wskazano, że osoby niepełnosprawne domagają się równych szans, a nie litości. Podkreślono również, że państwa europejskie przemierzyły w ciągu minionych dziesięcioleci długą drogę – od filozofii nacechowanej paternalizmem wobec osób z niepełnosprawnością do filozofii, której celem jest wzmocnienie ich umiejętności sprawowania kontroli nad własnym życiem. Bardzo wyraźnie w Deklaracji tej podkreślono, że owo stare podejście bazujące przede wszystkim na litości oraz akcentowaniu bezradności osób niepełnosprawnych jest obecnie nieakceptowalne. W związku z tym działania skoncentrowane na rehabilitowaniu jednostki, by „pasowała” do społeczeństwa zastępowane są stopniowo ogólną filozofią przekształcania społeczeństwa w taki sposób, aby włączało ono i przystosowywało się do potrzeb wszystkich ludzi, w tym także osób z dysfunkcjami żywymi. Zwrócono również uwagę na fakt, że mają oni prawo domagać się równych szans i dostępu do wszystkich społecznych zasobów, takich jak: edukacja, nowe technologie, służby medyczne i socjalne, aktywność sportowa i rekreacyjna oraz dobra, produkty i usługi konsumenckie.

Podjęcie wyrażone w Deklaracji Madryckiej, zmieniających się aktach prawnych, mentalności społeczeństwa oraz wiele innych czynników, pośród których warto wspomnieć o projektowaniu uniwersalnym (ang. *universal design*), czyli takim projektowaniu obiektów i przedmiotów, by były dostępne dla wszystkich osób, także niepełnosprawnych przyczyniły się do aktywności tej grupy ludzi<sup>15</sup>. W związku ze wzmożoną aktywnością zarówno społeczną, jak i zawodową osoby z dysfunkcjami, w tym również osoby z wadami wzroku, stały się bardziej widocznymi uczestnikami ruchu drogowego, celem dotarcia do miejsca pracy, zrobienia zakupów, spotkania się ze znajomymi itp.

Niemniej jednak osoby z niepełnosprawnościami są ciągle szczególnie zagrożone wykluczeniem i różnego rodzaju niebezpieczeństwami np. podczas uczestniczenia w ruchu drogowym. Stąd też te i inne podobne zagadnienia zarówno o charakterze kryminologicznym, jak i technologicznym stały się podstawą badań przeprowadzanych podczas realizacji projektu badawczego pt. *Opracowanie systemu wykrywania zagrożeń bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Aspekty prawno-kryminologiczne i technologiczne*<sup>16</sup>. Ten grant badawczy był realizowany w latach 2012–2014, zaś jego kierownikiem była dr hab. Ewa Monika Guzik-Makaruk,

<sup>15</sup> Zob. więcej: M. Błaszczak, Ł. Przybylski, *Rzeczy są dla ludzi. Niepełnosprawność i idea uniwersalnego projektowania*, Warszawa 2010, s. 76 i n.

<sup>16</sup> Zob. E. Jurgielewicz, M. Perkowska, *Kierunki badań prawnokarnych i kryminologicznych prowadzonych w Zakładzie Prawa Karnego i Kryminologii Wydziału Prawa Uniwersytetu w Białymstoku*, (w:) I. Sepiolo (red.), *Interdyscyplinarność badań w naukach penalnych*, Warszawa 2012, s. 423-238; E. M. Guzik-Makaruk, E. Jurgielewicz, *Actions To Improve the Safety of Blind and Visually Impaired Persons in Road Traffic – the Case of the Research Project Funded by the National Centre for Research and Development Carried Out by the University of Białystok*, (w:) E. W. Pływaczewski (ed.), *Current Problems of The Penal Law and Criminology*, Warszawa 2014, s. 440-449; E. M. Guzik-Makaruk, E. Jurgielewicz-Delegacz, *Badania nad bezpieczeństwem osób z niepełnosprawnościami, w tym osób niewidomych i słabowidzących, uczestniczących w ruchu drogowym*, *Niepełnosprawność – zagadnienia, problemy, rozwiązania* 2015, Nr I (18), s. 27-41.



prof. UwB. Na potrzeby projektu powołano konsorcjum naukowo-przemysłowe złożone z Uniwersytetu w Białymstoku (lider projektu), Akademii Górniczo-Hutniczej im. Stanisława Staszica w Krakowie, Wyższej Szkoły Technik Komputerowych i Telekomunikacji w Kielcach oraz Future Voice System sp. z o.o. Zagadnienia kryminologiczne badane były w projekcie przez zespół badawczy z Zakładu Prawa Karnego i Kryminologii Katedry Prawa Karnego<sup>17</sup> Wydziału Prawa Uniwersytetu w Białymstoku: prof. zw. dr. hab. Emila W. Pływaczewskiego, dr hab. Katarzynę Laskowską, prof. UwB, dr hab. Wojciecha Filipkowskiego, prof. UwB, dr Elżbietę Zatykę, dr Emilię Jurgielewicz-Delegacz<sup>18</sup>, mgr Katarzynę Hebę oraz dr Ewę Glińską – socjologa z Wydziału Zarządzania Politechniki Białostockiej. Założeniem projektu było opracowanie inteligentnego systemu informacyjnego do wykrywania zagrożeń bezpieczeństwa w ruchu osób niewidomych i słabowidzących, z uwzględnieniem istniejących uwarunkowań zarówno prawnych, jak i kryminologicznych. Przedmiotem badań były zagadnienia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa poruszania się osób niewidomych i słabowidzących, zwłaszcza w przestrzeni zurbanizowanej.

Autorka niniejszego opracowania jako członek zespołu badawczego projektu aktywnie uczestniczyła we wszystkich pracach badawczych, spotkaniach roboczych oraz kierowała realizacją jednego z odcinków badawczych pt. *Oce-  
na regulacji prawa o ruchu drogowym w świetle doświadczeń funkcjonariuszy  
Policji.*

Jak wspomniano powyżej, jedną z integralnych części projektu pt. *Opraco-  
wanie systemu wykrywania zagrożeń bezpieczeństwa osób niewidomych i sła-  
bowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Aspekty praw-  
no-kryminologiczne i technologiczne* była analiza aspektów kryminologicznych oraz analiza sytuacji wiktymizacyjnych, w których osoby niewidome i słabowidzące uczestniczące w ruchu drogowym są sprawcami wypadków drogowych, przyczyniają się do nich lub są ich ofiarami. Z uwagi na ważkość problematyki, brak dotychczasowych opracowań w tym zakresie, przedmiotem badań prowadzonych w ramach przygotowywanej ówczas dysertacji stały się właśnie zagadnienia dotyczące wypadków w komunikacji z udziałem wspomnianej grupy osób. Efekty przeprowadzonych badań w tym zakresie opisano w części empirycznej niniejszej monografii.

Przyjmując cele badań, uwzględniono cele badań kryminologicznych, jakie zostały określone przez B. Hołysta<sup>19</sup>. Należą do nich: tworzenie uogólnień teoretycznych oraz formułowanie dyrektyw praktycznych, które odnoszą się do

<sup>17</sup> Zob. więcej o badaniach kryminologicznych prowadzonych przez Zakład Prawa Karnego i Kryminologii Katedry Prawa Karnego Wydziału Prawa Uniwersytetu w Białymstoku: E. W. Pływaczewski, K. Laskowska, G. B. Szczygieł, W. Filipkowski, E. M. Guzik-Makaruk, E. Zatyka, *Polskie kierunki badań kryminologicznych nad bezpieczeństwem obywateli*, Prokuratura i Prawo 2010, Nr 1-2, s. 176-200.

<sup>18</sup> Wówczas jeszcze doktorantka w Zakładzie Prawa Karnego i Kryminologii pod opieką naukową dr hab. Ewy M. Guzik-Makaruk, prof. UwB.

<sup>19</sup> B. Hołyst, *Kryminologia na świecie*, Warszawa 1979, s. 26.



zapobiegania przestępczości. Mowa tutaj o kilku rodzajach ogólnych badań kryminologicznych, stanowiących działy kryminologii. Zalicza się do nich badania w zakresie symptomatologii kryminalnej (fenomenologii) – zajmujące się badaniem przejawów przestępczości, np. dynamiki i struktury przestępczości, geografii kryminalnej oraz sposobów porozumiewania się przestępców. Kolejny dział, w ramach którego można prowadzić badania kryminologiczne to etiologia kryminalna – związana z czynnikami przyczynowymi przestępczości, w tym również uwzględniana jest osobowość przestępcy oraz zagadnienia wiktymologiczne. Ostatni dział kryminologii, to profilaktyka kryminologiczna, obejmująca badania dotyczące założeń i funkcjonowania systemu profilaktyki kryminalnej (np. systemu wychowania i oświaty, skuteczność orzekanych kar, rola społeczeństwa w zapobieganiu przestępczości itp.)<sup>20</sup>.

Wziąwszy powyższe pod uwagę za cele prowadzonych badań przyjęto:

- określenie liczby wypadków drogowych w tym tych z udziałem osób niepełnosprawnych – w tym niewidomych i słabowidzących (diagnoza),
- wyjaśnienie przyczyn wypadków w komunikacji z udziałem osób niewidomych i słabowidzących (eksplanacja),
- zbadanie działań mających na celu zapobieganie wypadkom w komunikacji z udziałem osób niepełnosprawnych – ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących w Polsce (prewencja).

Przedmiot badań stanowiły zagadnienia dotyczące wypadków w komunikacji z udziałem osób z niepełnosprawnością – ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących. Decydując, co będzie przedmiotem prowadzonych badań uwzględniono m.in.:

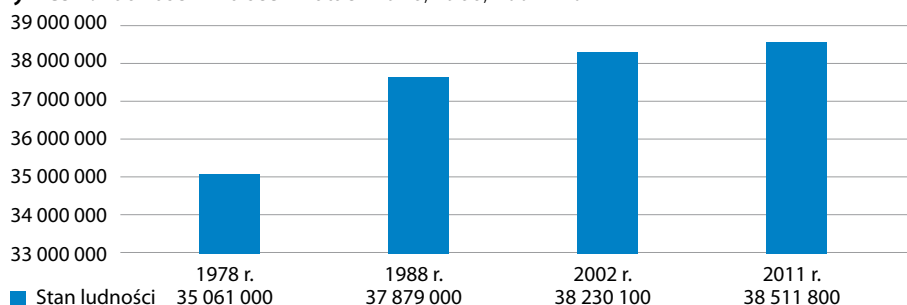
- wzrost aktywności osób niepełnosprawnych w życiu społecznym, dostosowywanie przestrzeni miejskich do ich potrzeb, przyczyniające się do coraz częstsze go wychodzenia tej grupy ludzi z domu,
- fakt, iż zagadnienia związane z partycypacją osób niepełnosprawnych, w tym niewidomych i słabowidzących w ruchu drogowym, jak dotąd nie zostały zbadane,
- brak badań, których przedmiotem byłyby wypadki w komunikacji z udziałem osób niepełnosprawnych, w tym niewidomych i słabowidzących,
- brak w polskiej literaturze naukowej aktualnego, kompleksowego, prawnokryminologicznego ujęcia problemu wypadków w komunikacji z udziałem osób z dysfunkcjami.

O istocie badań nad bezpieczeństwem osób z niepełnosprawnością, w tym niewidomych i słabowidzących, uczestniczących w ruchu drogowym przemawia nie tylko fakt ich wzmożonej aktywności życiowej, ale również to, że osoby te stanowią bardzo liczną część polskiego społeczeństwa. Co więcej, stawiane prognozy przewidują, iż liczba osób z niepełnosprawnościami, do których

<sup>20</sup> B. Hołyst, *Kryminologia*, Warszawa 2016, s. 52; tenże, *Kryminologia na świecie*, op. cit., s. 26-27.

zaliczają się osoby z uszkodzeniami i chorobami wzroku będzie rosła, dlatego warto wykazać, jak liczną grupę polskiego społeczeństwa stanowią ludzie z niepełnosprawnością. Jest to możliwe na podstawie m.in. danych gromadzonych podczas spisów ludności. Problematyka niepełnosprawności (do określenia której używano dawniej terminu „inwalidztwo”) była badana w powszechnych spisach ludności polskiej począwszy od 1978 r.<sup>21</sup> Wziąwszy ten fakt pod uwagę, dokonano analizy danych statystycznych za okres od 1978 r. do 2011 r., kiedy to przeprowadzony został ostatni spis powszechny.

**Wykres 1.** Ludność w Polsce w latach 1978, 1988, 2002 i 2011



Źródło: opracowanie własne<sup>22</sup>.

Z Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań z 1978 r. wynika, że wówczas w Polsce żyło 35 061 000 osób. Kolejne przeprowadzane spisy powszechne wykazywały, iż owa liczba wzrastała – w 1988 r. ludność Polski to 37 879 100 osób. Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań przeprowadzony w 2002 r. wykazał, że liczba ludności Polski wynosiła 38 230 100 osób, zatem od spisu powszechnego z 1988 r. ludność kraju zwiększyła się o 351 100 mieszkańców (tj. o 0,9%). Z kolei wyniki Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań przeprowadzonego w 2011 r. wykazały, że do kategorii ludności faktycznej zaliczono 38 511 800 osób, zatem w porównaniu z poprzednim spisem z 2002 r. liczba ludności kraju zwiększyła się o 282 000 osób (tj. o 0,7%)<sup>23</sup>. Z przeprowadzonych analiz można wyprowadzić wniosek, że licz-

<sup>21</sup> Zob. K. Slany, *Osoby niepełnosprawne w świetle Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań z 2011 r. – wybrane aspekty*, Niepełnosprawność – zagadnienia, problemy, rozwiązania 2014, Nr II (11), s. 48; *Raport Głównego Urzędu Statystycznego – Osoby niepełnosprawne oraz ich gospodarstwa domowe 2002. Część I*, Warszawa 2003, s. 14. Raport dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.stat.gov.pl/spisy-powszechne/narodowe-spisy-powszechne/narodowy-spis-powszechny-2002/osoby-niepelnosprawne-oraz-ich-gospodarstwa-domowe-2002-czesc-i-osoby-niepelnosprawne,6,1.html](http://www.stat.gov.pl/spisy-powszechne/narodowe-spisy-powszechne/narodowy-spis-powszechny-2002/osoby-niepelnosprawne-oraz-ich-gospodarstwa-domowe-2002-czesc-i-osoby-niepelnosprawne,6,1.html).

<sup>22</sup> Wszystkie zawarte w monografii opracowania graficzne danych statystycznych w postaci: tabel, wykresów, diagramów zostały opracowane przez Autorkę na podstawie zebranych wyników badań.

<sup>23</sup> *Raport Głównego Urzędu Statystycznego z wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2002*, Warszawa 2003, s. 13. Raport dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.stat.gov.pl/spisy-powszechne/narodowe-spisy-powszechne/narodowy-spis-powszechny-2002/](http://www.stat.gov.pl/spisy-powszechne/narodowe-spisy-powszechne/narodowy-spis-powszechny-2002/).

*Raport Głównego Urzędu Statystycznego z wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011*, Warszawa 2013, s. 45. Raport dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.stat.gov.pl/spisy-powszechne/nsp-2011/](http://www.stat.gov.pl/spisy-powszechne/nsp-2011/).



ba polskiej ludności z roku na rok jest coraz większa, a od 1978 r. do 2011 r. wzrosła o 3 450 800 osób.

Warto również wskazać, że od 1978 r. liczba kobiet zawsze przeważała nad liczbą mężczyzn w Polsce. W 1978 r. kobiet było więcej aniżeli mężczyzn o 903 000 osoby, w 1988 r. – o 949 000, w 2002 r. – o 1 197 300, zaś w 2011 r. – o 1 224 100. Obrazuje to tabela zamieszczona poniżej.

**Tabela 1.** Ludność w Polsce według płci w latach 1978, 1988, 2002 i 2011

Rok spisu	Ogółem	Mężczyźni	Kobiety
<b>1978</b>	<b>35 061 000</b>	17 079 000	17 982 000
<b>1988</b>	<b>37 879 000</b>	18 465 000	19 414 000
<b>2002</b>	<b>38 230 100</b>	18 516 400	19 713 700
<b>2011</b>	<b>38 511 800</b>	18 643 900	19 868 000

Źródło: opracowanie własne.

Warto jednak pamiętać, że pośród tak liczego społeczeństwa polskiego – liczącego niemalże 40 milionów osób, część stanowią osoby z różnego rodzaju dysfunkcjami życiowymi. Dlatego – jak wspomniano powyżej – od 1978 r. problematyka niepełnosprawności w polskim społeczeństwie była badana w powszechnych spisach ludności. Problem niepełnosprawności był podejmowany zarówno w ramach kolejnych powszechnych spisów ludności, jak też innych badań o charakterze ankietowym. Statystyka publiczna zaczęła podejmować coraz więcej prób zaspokajania tego rodzaju potrzeb informacyjnych. Ostatnie pełne badanie liczby i struktury osób niepełnosprawnych (w tym także prawnie) przeprowadzono w ramach Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 r. W tzw. okresach międzyspisowych pewne aspekty niepełnosprawności obserwowane i analizowane były w ramach badań zdrowia (HIS 1996 i 2004<sup>24</sup>, EHIS 2009, EHIS 2014<sup>25</sup>), dochodów i warunków życia ludności (EU-SILC<sup>26</sup>) oraz badaniach aktywności ekonomicznej ludności (BAEL<sup>27</sup>). Głównym celem takiego rodzaju badań było rozpoznanie zarówno skali, jak i rozmiarów niepełnosprawności wśród ludności oraz dokonanie pełnej charakterystyki demograficzno-społecznej, ekonomicznej oraz mieszkaniowej, tej tak ważnej – z punktu widzenia społecznego – zbiorowości.

W związku z powyższym, należy wyraźnie podkreślić, że dokładne oszacowanie liczby osób niepełnosprawnych jest bardzo trudnym, wprost niemożliwym zabiegiem. Jednakże chcąc uzyskać obraz tej zbiorowości na tle polskiego

<sup>24</sup> *Health Interview Survey*, HIS – Ankietowe Badanie Zdrowia w 1996 r. i 2004 r. przygotowano stosując zalecenia międzynarodowych organizacji zajmujących się statystyką zdrowia.

<sup>25</sup> *European Health Interview Survey*, EHIS – Europejskie Ankietowe Badanie Zdrowia.

<sup>26</sup> *European Union Statistics on Income and Living Condition* (EU-SILC) – europejskie badanie dochodów i warunków życia.

<sup>27</sup> *Badanie Aktywności Ekonomicznej Ludności*, BAEL.

społeczeństwa w dalszych rozważaniach odniesiono się do badań prowadzonych w ramach spisów powszechnych ludności<sup>28</sup> oraz badań zdrowia.

W spisach ludności przeprowadzanych w Polsce za osobę niepełnosprawną uważa się osobę *posiadającą odpowiednie orzeczenie wydane przez organ do tego uprawniony lub osobę, która takiego orzeczenia nie posiadała, lecz odczuwała ograniczenie sprawności w wykonywaniu czynności podstawowych dla swojego wieku (praca, nauka, zabawa, samoobsługa)*<sup>29</sup>. Główny Urząd Statystyczny przez czynności zwykłe (podstawowe) dla danego wieku rozumie się:

- dla niemowląt – prawidłową reakcją na bodźce zewnętrzne (płacz, uśmiech, właściwe gesty i odruchy),
- dla dzieci w wieku przedszkolnym – zdolność brania udziału w grach i zabawach w grupie rówieśników,
- dla dzieci w wieku szkolnym – uczęszczanie do szkoły oraz uczestnictwo we wszystkich rodzajach obowiązkowych zajęć,
- dla osób w wieku aktywności zawodowej – pracę zawodową, naukę lub prowadzenie gospodarstwa domowego,
- dla osób w wieku starszym – podstawową samoobsługę przy czynnościach higienicznych, zakupach, przyrządzaniu posiłków itp.

Podczas badań przeprowadzonych w ramach Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań w 2011 r.<sup>30</sup> zbiorowość osób niepełnosprawnych została podzielona na trzy podstawowe grupy:

- osoby niepełnosprawne prawnie i biologicznie, tj. takie, które posiadają odpowiednie orzeczenie wydane przez organ do tego uprawniony i równocześnie mają (odczuwają) ograniczenie zwykłych (podstawowych) czynności życiowych odpowiednich dla ich wieku,
- osoby niepełnosprawne tylko prawnie, tj. takie, które posiadają odpowiednie orzeczenie wydane przez organ do tego uprawniony,
- osoby niepełnosprawne tylko biologicznie, tj. takie, które takiego orzeczenia nie posiadają, ale odczuwają ograniczenie zwykłych (podstawowych) czynności życiowych odpowiednich dla ich wieku.

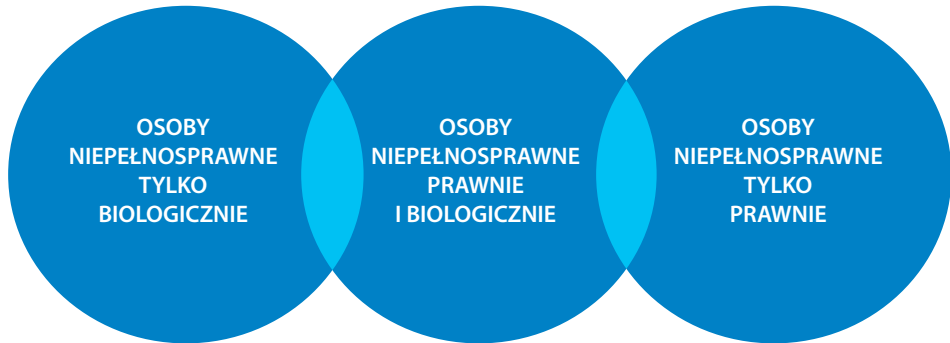
<sup>28</sup> Główny Urząd Statystyczny w raportach z Narodowych Spisów Powszechnych Ludności i Mieszkań podkreśla, że stosowanie zbieżnych kryteriów wyodrębniania osób niepełnosprawnych w kolejnych spisach pozwala na prezentację osób niepełnosprawnych według różnych grup i kategorii.

<sup>29</sup> *Raport Głównego Urzędu Statystycznego z wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011*, op. cit., s. 51.

<sup>30</sup> W 2002 r. podział ten był podobny. Zbiorowość osób niepełnosprawnych została podzielona wówczas na dwie podstawowe grupy: osoby niepełnosprawne prawnie i osoby niepełnosprawne tylko biologicznie. Jednakże po uwzględnieniu subiektywnej oceny zdolności do wykonywania podstawowych czynności charakterystycznych dla danego wieku, zbiorowość osób niepełnosprawnych prawnie została podzielona jeszcze na dwie podgrupy: osoby niepełnosprawne prawnie i biologicznie oraz osoby niepełnosprawne tylko prawnie.



**Rysunek 1.** Podział osób z niepełnosprawnością stosowany w Narodowych Spisach Powszechnych Ludności i Mieszkań



Źródło: opracowanie własne.

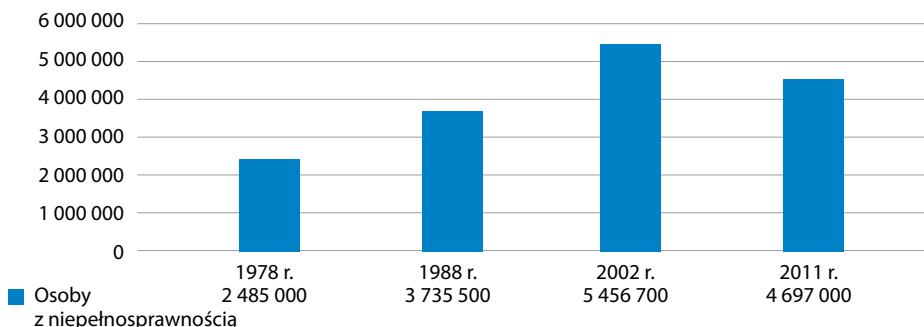
Warto również pamiętać o tym, że subiektywna ocena osób niepełnosprawnych prawnie była bardzo różna. Jest to o tyle istotne, że nie zawsze posiadane orzeczenie prawne (nawet najwyższego stopnia) jest odzwierciedleniem występujących ograniczeń w zwykłym, codziennym funkcjonowaniu danej jednostki. Uwzględniając subiektywną ocenę osób niepełnosprawnych prawnie wyodrębniono spośród nich dwie subpopulacje:

- osoby niepełnosprawne prawnie i biologicznie, tj. takie osoby, które posiadały aktualne orzeczenie i jednocześnie deklarowały całkowicie, poważnie lub umiarkowanie ograniczoną zdolność do wykonywania czynności podstawowych,
- osoby niepełnosprawne wyłącznie prawnie, tj. osoby, które posiadały aktualne orzeczenie, natomiast nie deklarowały jakichkolwiek ograniczeń w wykonywaniu czynności podstawowych dla ich wieku.

Zasady wyodrębniania kategorii osób z niepełnosprawnością od 1978 r. są spójne metodologicznie, tym samym została zachowana możliwość porównywania pozyskiwanych wyników. Znając sposób definiowania osób niepełnosprawnych w powszechnych spisach ludności, można przyjrzeć się tej populacji bliżej. Niemniej jednak należy zachować „dystans naukowy” do prezentowanych wyników, ponieważ ich porównywanie może przynieść pewne trudności, albowiem zmieniano ogólne metody badawcze stosowane w poszczególnych spisach<sup>31</sup>, organizację badań, zmieniały się przepisy prawne w zakresie orzekania o niepełnosprawności. Innym problemem np. w 2011 r. była duża liczba (blisko 1,5 mln) respondentów odmawiających udzielenia odpowiedzi na pytania dotyczące dysfunkcji życiowych (niepełnosprawności). Spowodowane to było tym, iż odpowiedzi na nie były obowiązkowe<sup>32</sup>.

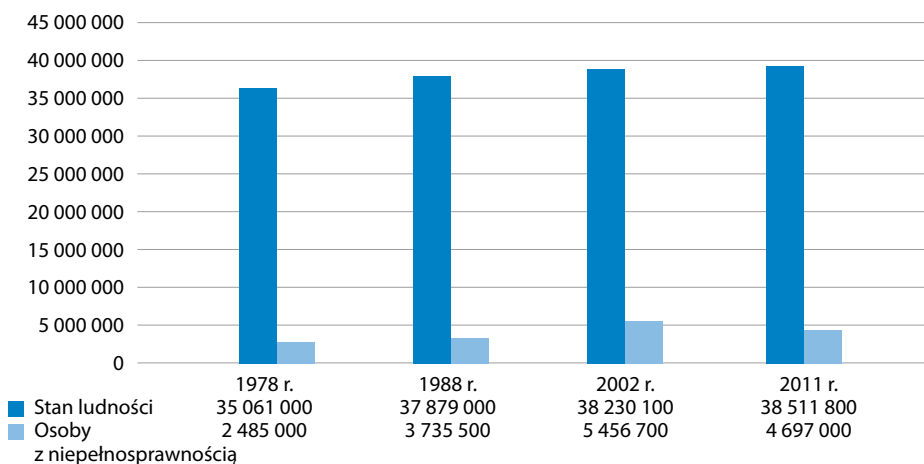
<sup>31</sup> Np. spis z 2011 r. poszerzono o: czas trwania ograniczenia zdolności wykonywania zwykłych (podstawowych) czynności życiowych, grupy schorzeń, powodujących ograniczenie zwykłych czynności życiowych osób.

<sup>32</sup> M. Piekarzewska, A. Zajenkowska-Kozłowska, *Niepełnosprawność w świetle badań GLUS*, (w:) K. Marciniak (red.), *Poradnik niepełnosprawnego kierowcy i pasażera*, Warszawa 2013, s. 19; *Raport Głównego Urzędu Statystycznego z wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011*, op. cit., s. 63.

**Wykres 2.** Liczba osób z niepełnosprawnością w Polsce w 1978 r., 1988 r., 2002 r. i 2011 r.


Źródło: opracowanie własne.

W 1978 r. liczba ludzi niepełnosprawnych w Polsce równa była 2 485 000 osobom (co stanowiło 7,1% z ogółu ludności), w 1988 r. liczba ta wzrosła o 1 250 500 osób i wynosiła 3 735 500. Wówczas osoby niepełnosprawne stanowiły już 9,86% ludności w Polsce. Na początku nowego tysiąclecia (w 2002 r.) osób niepełnosprawnych odnotowanych w spisie ludności było 5 456 700 (dawało to już 14,3% z ogółu). Dziewięć lat później, bo w 2011 r., osób z dysfunkcjami było 4 697 000, a ich udział w społeczeństwie spadł do 12,2%<sup>33</sup>.

**Wykres 3.** Stan ludności a liczba osób niepełnosprawnych w Polsce w latach 1978, 1988, 2002, 2011


Źródło: opracowanie własne.

<sup>33</sup> Podawane dane statystyczne dotyczą wszystkich osób niepełnosprawnych – niezależnie od wieku. Na podstawie danych GUS można wykazać jaki odsetek osób niepełnosprawnych prawnie stanowią dzieci. Ze względu na brak danych, nie ustalono jaką część osób niepełnosprawnych stanowiły dzieci w 1978 r. W 1988 r. dzieci w wieku od 0-14 lat stanowiły 0,27% wszystkich osób niepełnosprawnych. W 2002 r. zmieniono zakres wiekowy osób zaliczanych do dzieci, wskazując, iż są to osoby w wieku 0-15 lat. Wówczas odsetek dzieci spośród osób z dysfunkcjami wynosił 3%, zaś w 2011 r. – 4,3%.





Należy w tym miejscu dodać, że spis z 2011 r. był pierwszym spisem (od 1978 r.), w którym odnotowano malejący udział zbiorowości osób niepełnosprawnych wśród ludności Polski<sup>34</sup>. W 2011 r. wśród ogółu zbiorowości niepełnosprawnych nadal przeważały kobiety (53,9% wobec 46,1% mężczyzn), natomiast w 2002 r. udział kobiet niepełnosprawnych był nieco niższy (52,9%).

**Tabela 2.** Osoby z niepełnosprawnością w Polsce ze względu na płeć w latach 1978, 1988, 2002 i 2011<sup>35</sup>

Płeć	Rok			
	1978	1988	2002	2011
kobiety	1 298 800	1 999 200	2 888 500	2 530 100
mężczyźni	1 186 200	1 736 300	2 568 200	2 166 900
<b>Ogółem</b>	<b>2 485 000</b>	<b>3 735 500</b>	<b>5 456 700</b>	<b>4 697 000</b>

Źródło: opracowanie własne.

W 1978 r. liczba osób niepełnosprawnych prawnie była niemalże trzy i pół razy większa, aniżeli osób z niepełnosprawnością tylko biologiczną, w 1988 r. osób z niepełnosprawnością tylko biologiczną 477 100, a osób z niepełnosprawnością prawną aż prawie siedem razy więcej, czyli 3 258 400 osób. Zaś w latach 2002-2011 oprócz zmian w liczebności ogółu niepełnosprawnych, zmniejszyła się w sposób wyraźny zbiorowość osób niepełnosprawnych prawnie. W 2011 r. takich osób było 3 131 500, natomiast w 2002 r. – 4 450 100, co oznacza, że zbiorowość ta zmniejszyła się blisko o 30%. Wyjaśnieniem owego spadku może być m. in. zaostrzenie kryteriów przez organy uprawnione do przyznawania świadczeń rentowych (orzecznictwo rentowe prowadzone przez Zakład Ubezpieczeń Społecznych) i pozarentowych (orzecznictwo prowadzone przez zespoły do spraw orzekania o niepełnosprawności) dla osób starających się o nie, jak również rezygnacja ze starania się o tego rodzaju uprawnienia po ukończeniu aktywności zawodowej. Co więcej, warto podkreślić, że system orzekania o niepełnosprawności osób w Polsce jest zawiły i mało czytelny. Różne nazewnictwo stosowane jest w stosunku do tych samych osób niepełnosprawnych, a wszystko to uzależnione jest od przepisów prawnych i okresu kiedy obowiązywały. Ponadto niepełnosprawność była i jest orzekana przez różne instytucje i dla różnych celów, a wydawane orzeczenia o niepełnosprawności nie są względem siebie równorzędne. Czasem elementy zawarte w posiadanym orzeczeniu nie są wystarczające dla uzyskania ulg i świadczeń, o które osoba niepełnosprawna chce wystąpić i musi ona poddać się badaniom wymaganych przez inny organ

<sup>34</sup> Liczba osób niepełnosprawnych na 1000 mieszkańców w 1978 r. równała się 71 osobom, w 1988 r. – 99, w 2002 r. – 143, zaś w 2011 r. – 122.

<sup>35</sup> Opracowano na podstawie Narodowych Spisów Powszechnych Ludności i Mieszkań z 1978 r., 1988 r., 2002 r. i 2011 r.

orzekający<sup>36</sup>. Dualizm w orzecznictwie powoduje brak podstaw do rzetelnej i wiarygodnej informacji o tym, ile osób w Polsce faktycznie posiada orzeczenie o niepełnosprawności prawnej. Jednocześnie w opisywanym okresie – od 2002 r. do 2011 r. – zwiększyła się znacząco liczba osób nieposiadających orzeczenia, ale których subiektywna ocena wskazywała, że czują oni ograniczenia w wykonywaniu czynności podstawowych dla swojego wieku<sup>37</sup>. Liczba osób niepełnosprawnych tylko biologicznie wzrosła z 1 006 600 do 1 565 600 (tj. o 55,5%) osób.

**Tabela 3.** Liczba osób z niepełnosprawnością w Polsce według rodzaju niepełnosprawności w 1978 r., 1988 r., 2002 r. i 2011 r.<sup>38</sup>

Rodzaj niepełnosprawności	Rok			
	1978	1988	2002	2011
prawna	1 928 600	3 258 400	4 450 100	3 131 500
tylko biologiczna	556 400	477 100	1 006 600	1 565 600
<b>Ogółem</b>	<b>2 485 000</b>	<b>3 735 500</b>	<b>5 456 700</b>	<b>4 697 000</b>

Źródło: opracowanie własne.

Celem przedstawienia powyższych danych statystycznych było ukazanie, jak liczna grupa polskiej populacji zaliczana jest do osób niepełnosprawnych, czy to na mocy orzeczenia o stopniu niepełnosprawności<sup>39</sup> (niepełnosprawność prawna) czy też na podstawie wyłącznie własnych subiektywnych odczuć (niepełnosprawność tylko biologiczna). Następnym etapem badań było ustalenie, jaki odsetek spośród osób niepełnosprawnych stanowią osoby z chorobami i uszkodzeniami wzroku. Jednakże jak okazało się podczas badań, ustalenie liczby ludzi z dysfunkcjami wzroku jest wyzwaniem badawczym, albowiem żadne statystyki dokładnie nie określają tej liczby.

Na wstępie należy wskazać, że podczas spisu powszechnego w 2011 r. dopiero po raz pierwszy w ramach tematyki związanej z niepełnosprawnością badano, jak wybrane grupy schorzeń wpływają na ograniczenia związane ze zwykłym funkcjonowaniem. W badaniu tym dokonano klasyfikacji wybranych grup

<sup>36</sup> *Raport Głównego Urzędu Statystycznego – Stan zdrowia ludności w Polsce w 2009 r.*, Warszawa 2011, s. 71. Raport dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/zdrowie/zdrowie/stan-zdrowia-ludnosci-polski-w-2009-r,6,5.html](http://www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/zdrowie/zdrowie/stan-zdrowia-ludnosci-polski-w-2009-r,6,5.html).

<sup>37</sup> M. Piekarczyńska, A. Zajenkowska-Kozłowska, *Niepełnosprawność w świetle badań GUS*, op. cit., s. 20.

<sup>38</sup> Warto jednak zwrócić uwagę, iż w wielu raportach GUS czy to z powszechnych spisów ludności, czy badań nad zdrowiem ludności, podkreśla się, że w zależności od przyjętego kryterium niepełnosprawności biologicznej (a ściślej – poziomu ograniczeń) – populacja osób niepełnosprawnych w Polsce może być szacowana w zakresie od 4,9 mln osób do 7,7 mln osób. W przypadku dolnej granicy szacunku ujmuje się wszystkie osoby niepełnosprawne prawnie, jak również osoby, które miały poważne ograniczenia w wykonywaniu czynności, a w przypadku górnej również osoby, które deklarowały jakiegokolwiek ograniczenia, nawet gdy były niezbyt poważne. Fakt ten jest dowodem na to, jak ciężko jest ustalić dokładną liczbę osób z dysfunkcjami, tym bardziej wyróżnić spośród nich osoby np. z chorobami i uszkodzeniami wzroku.

<sup>39</sup> Wobec osób w wieku 0-15 lat orzeka się o niepełnosprawności, zaś wobec osób w wieku 16 lat i więcej o stopniu niepełnosprawności.



schorzeń i chorób, powodujących ograniczenie zwykłych czynności życiowych. Uwzględniono w niej: uszkodzenia i choroby narządu ruchu, uszkodzenia i choroby narządu wzroku, uszkodzenia narządu słuchu, schorzenia układu krążenia, schorzenia neurologiczne i inne. Spośród występujących schorzeń wybrano, iż przedmiotem analizy w raporcie końcowym Głównego Urzędu Statystycznego z wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011 będą takie typy schorzeń jak: ruch, słuch, wzrok, krążenie, neurologiczne, dodano także kategorię „inne”.

W tym miejscu należy podkreślić, że uszkodzenia i choroby wzroku znalazły się wszakże wśród analizowanych uszkodzeń, to jednak raport GUS dotyczący spisu ludności nie wskazuje wprost, ile wówczas osób z tego typu dysfunkcjami zamieszkiwało Polskę. Ów raport traktuje dokładnie jedynie o osobach niepełnosprawnych wyłącznie biologicznie, posiadających tylko jedno schorzenie<sup>40</sup> np. polegające na chorobie lub uszkodzeniu wzroku. Ogółem osób ze schorzeniami wzroku było wówczas 155 433, spośród których było 78 184 kobiet, zaś 77 249 mężczyzn. Są w tej zbiorowości zarówno osoby posiadające orzeczenie o stopniu niepełnosprawności, jak również osoby nieposiadające takiego dokumentu, ale deklarujące zakłócenia funkcjonowania organizmu, jakie przekładają się na ograniczenia sprawności w różnych obszarach. Wydaje się, że tak subiektywne odczucia związane z oceną stanu niepełnosprawności nie mogą dać rzeczywistego obrazu liczebności tej grupy osób. Co więcej, można rozważać czy dorosłe osoby z uszkodzeniami i chorobami wzroku odpowiedziały pozytywnie na pytania związane z trudnościami życiowymi, wywołwanymi przez ich schorzenia, a wpływającymi na pracę zawodową, naukę lub prowadzenie gospodarstwa domowego czy podstawową samoobsługę przy czynnościach higienicznych, zakupach, przyrządzaniu posiłków itp. Z doświadczeń Autorki, bazujących na wielu spotkaniach z osobami z dysfunkcją wzroku, a nawet niewidomymi, wynika, iż często takie osoby mogłyby w sposób negatywny odpowiedzieć na tego rodzaju pytanie. Podyktowane jest to faktem, iż często osoby te są pogodzone z niepełnosprawnością i bardzo dobrze radzą sobie z wykonywaniem podstawowych czynności, związanych z życiem codziennym – za przykład można podać słabowidzących, u których wykryto niedawno uszkodzenie wzroku.

Udostępnione przez GUS wyniki<sup>41</sup> pozwalają określić, w jakim wieku znajdują się osoby niepełnosprawne ze schorzeniem wzroku, biorąc pod uwagę tzw. ekonomiczne grupy wieku. Zgodnie z przyjętym w spisie systemem wiek ekonomiczny został podzielony na trzy grupy:

<sup>40</sup> Podawane są również dane statystyczne dotyczące osób posiadających dwa i trzy schorzenia, jednakże nie wskazano już jakiego rodzaju są to schorzenia.

<sup>41</sup> *Raport Głównego Urzędu Statystycznego z wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011 – Ludność i gospodarstwa domowe. Stan i struktura społeczno-ekonomiczna. Część I. Ludność*, Warszawa 2013, s. 232. Raport dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.stat.gov.pl/spisy-powszechn/nsp-2011/nsp-2011-wyniki/ludnosc-i-gospodarstwa-domowe-stan-i-struktura-spoeczno-ekonomiczna-czesc-i-ludnosc-nsp-2011,11,1.html](http://www.stat.gov.pl/spisy-powszechn/nsp-2011/nsp-2011-wyniki/ludnosc-i-gospodarstwa-domowe-stan-i-struktura-spoeczno-ekonomiczna-czesc-i-ludnosc-nsp-2011,11,1.html).

- 1) wiek przedprodukcyjny – do 17 lat,
- 2) produkcyjny:
  - dla kobiet – od 18 roku życia do 59,
  - dla mężczyzn – od 18 roku życia do 64,
- 3) poprodukcyjny:
  - dla kobiet – od 60 lat i więcej,
  - dla mężczyzn – od 65 lat i więcej.

Z danych przedstawionych poniżej wynika, iż w przypadku kobiet ze schorzeniami wzroku jest ich najwięcej w wieku poprodukcyjnym, zaś mężczyzn – w wieku produkcyjnym. Sytuacja ta jest niemalże odzwierciedleniem ogólnych danych demograficznych dotyczących ludności w Polsce, gdzie jest więcej kobiet aniżeli mężczyzn. Pośród wszystkich kobiet i mężczyzn w naszym kraju, dominują te osoby, które znajdują się w grupie wieku produkcyjnego. Fakt pozwalający odnotować, iż najczęściej schorzenia wzroku dotyczą osoby starsze należy powiązać z tym, że polskie społeczeństwo się starzeje, a wraz z upływem lat dotyczą ludzi różne choroby, osłabia się wzrok czy słuch.

**Tabela 4.** Osoby niepełnosprawne biologicznie ze schorzeniem wzroku według ekonomicznych grup wieku w 2011 r.

Płeć	Ogółem	Wiek		
		przedprodukcyjny	produkcyjny	poprodukcyjny
kobiety	78 184	5 309	31 851	41 024
mężczyźni	77 249	6 232	52 485	18 532
<b>Ogółem</b>	<b>155 433</b>	<b>11 541</b>	<b>84 336</b>	<b>59 556</b>

Źródło: opracowanie własne.

Nie można pominąć, podczas szacowania liczby osób z dysfunkcjami wzroku, badań stanu zdrowia ludności Polski przeprowadzanych przez Główny Urząd Statystyczny w 1996 r. (brak dostępnych statystyk) oraz w 2004 r., 2009 r. i 2014 r. Reprezentacyjne ankietowe badania stanu zdrowia ludności Polski przeprowadzone w 1996 r. oraz w 2004 r. były przygotowane z wykorzystaniem zaleceń międzynarodowych organizacji zajmujących się statystyką zdrowia. Natomiast w 2009 r. (po raz pierwszy) i w 2014 r. przeprowadzono w Polsce Europejskie Ankietowe Badanie Zdrowia, zgodnie z wytycznymi Eurostatu. Realizacja badania stanowiła wykonanie zadań określonych w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie statystyk Wspólnoty w zakresie zdrowia publicznego oraz zdrowia i bezpieczeństwa w pracy<sup>42</sup>. Ponadto

<sup>42</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1338/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie statystyk Wspólnoty w zakresie zdrowia publicznego oraz zdrowia i bezpieczeństwa w pracy, Dz. Urz. UE. L z dnia 31 grudnia 2008 r., Nr 354, s. 70 ze zm.



przeprowadzenie EHIS wynikało z konieczności uaktualnienia zakresu informacji i danych dotyczących szeroko pojętego stanu zdrowotnego ludności Polski oraz oceny zmian jakie zaszły w ciągu ostatnich kilku lat zarówno na potrzeby Unii Europejskiej, jak i krajowe. Należy również wspomnieć, że przyjmuje się, iż spisy ludności, umożliwiając określenie skali zjawiska oraz charakterystykę osób niepełnosprawnych według podstawowych danych demograficzno-społecznych, dlatego wymagają uzupełnień, którymi są właśnie badania stanu zdrowia człowieka, uwzględniające zagadnienia dotyczące stanu zdrowia oraz przyczyny niepełnosprawności<sup>43</sup>. Przedmiotem ankietowych badań zdrowia jest wiedza i odczucia respondentów na temat własnego zdrowia.

Przedstawiane dane statystyczne na podstawie badań nad stanem zdrowia ludności Polski opierają się na wielkości populacji osób niepełnosprawnych, jaka została oszacowana według metodologii, bazującej na odpowiedziach, gdzie respondent deklaruje posiadanie orzeczenia prawnego lub/i ograniczoną zdolność wykonywania czynności, ale tylko w stopniu poważnym.

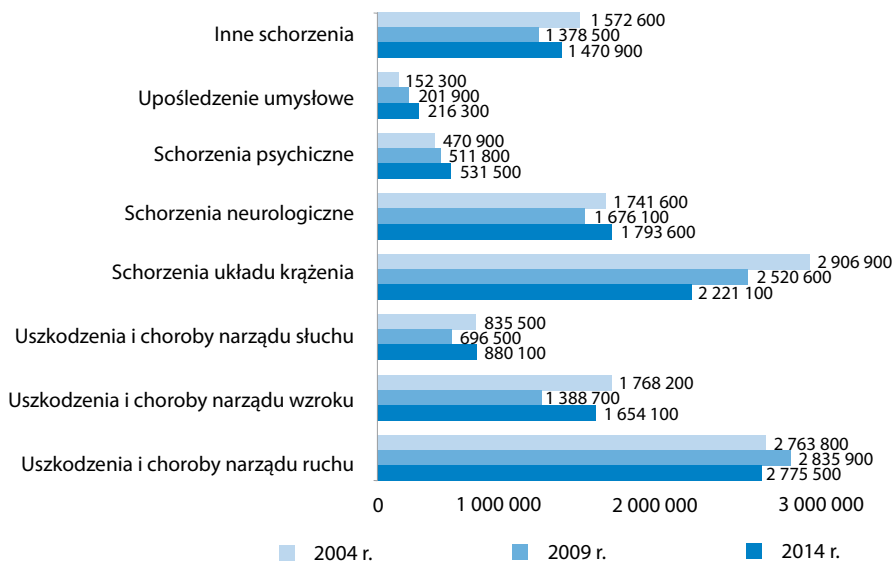
Pośród osób niepełnosprawnych, które z reguły gorzej oceniają swoje zdrowie niż osoby sprawne, często występuje niepełnosprawność sprzężona, o której mówi się wówczas, gdy jest złożona, podwójna lub wieloraka tudzież towarzyszy jej dodatkowa dysfunkcja. Wskazuje się, że upośledzenie sprzężone występuje u osoby, u której stwierdzono dwie lub więcej niepełnosprawności, spowodowanych jednym lub kilkoma czynnikami endo- bądź egzogennymi w różnych okresach życia, co dotyczy także okresu prenatalnego. Wśród niepełnosprawności sprzężonych wymienia się wiele różnych kategorii, zalicza się do nich m.in.: osoby upośledzone umysłowo – niewidome, upośledzone umysłowo – głuche, głucho – niewidome, niewidome z porażeniem mózgowym itd.<sup>44</sup> Z uwagi również na owe sprzężone niepełnosprawności, w statystykach dotyczących osób niepełnosprawnych, które wykazują uszkodzenia i choroby oraz schorzenia im towarzyszące, suma tych wszystkich dolegliwości nie będzie równa np. całkowitej sumie liczb wszystkich niepełnosprawnych. Przykładem potwierdzającym tę tezę jest poniższy wykres. Mianowicie, jeżeliby dodać wszystkie osoby niepełnosprawne w wieku 15 lat i więcej o różnych typach schorzeń, to niepełnosprawnych w 2004 r. byłoby 12 211 800, w 2009 r. – 11 210 000, zaś w 2014 r. – 11 543 100. Nastąpiłoby wówczas zafałszowanie wyników, albowiem w rzeczywistości według badań nad stanem zdrowia ludności Polski

<sup>43</sup> *Raport Głównego Urzędu Statystycznego – Stan zdrowia ludności Polski w 2004 r.*, Warszawa 2006, s. 5. Raport dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/stan\\_zdrowia\\_2004.pdf](http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/stan_zdrowia_2004.pdf).

<sup>44</sup> T. Serafin, *Kształcenie specjalne w systemie oświaty. Vademeccum dla organu prowadzącego, dyrektora szkoły, nauczycieli i rodziców*, Warszawa 2009, s. 172.

w 2004 r. było osób niepełnosprawnych według występujących grup schorzeń ogółem<sup>45</sup> 5 997 100, w 2009 r. – 5 078 500<sup>46</sup>, zaś w 2014 r. – 4 693 900<sup>47</sup>.

**Wykres 4.** Osoby z niesprawnością w wieku 15 lat i więcej według występujących grup schorzeń



Źródło: opracowanie własne.

Z powyższego wykresu wynika, że uszkodzenia i choroby narządu wzroku pośród osób niepełnosprawnych są na czwartym miejscu analizowanych grup schorzeń. Najczęściej u osób z dysfunkcjami występują uszkodzenia i choroby narządu ruchu, schorzenia układu krążenia i neurologiczne. Warto pamiętać, że problemy ze wzrokiem pojawiają się najczęściej wraz z upływem czasu, albowiem wtedy zmniejsza się sprawność podstawowych narządów ludzkich, związanych nie tylko ze wzrokiem, ale też słuchem oraz ruchem. Jednakże to wzrok

<sup>45</sup> Liczba osób niepełnosprawnych ogółem uwzględnia łącznie wszystkie osoby niepełnosprawne prawnie i biologicznie, tylko prawnie, tylko biologicznie.

<sup>46</sup> Widoczna jest różnica w zgromadzonych danych, co do liczby osób niepełnosprawnych oszacowanych na podstawie Narodowego Spisu Powszechnego i badań nad zdrowiem ludności w Polsce. Po konsultacjach z mgr Alicją Zajenkovską-Kozłowską z Głównego Urzędu Statystycznego ustalono, iż różnica ta wynika z przyjętej metodologii w ramach danego badania. Otóż np. w Narodowym Spisie Powszechnym dane pochodzą z badania reprezentacyjnego (badanie przeprowadzono na próbie losowej około 20% mieszkań w skali kraju – ostatecznie próba liczyła ponad 2,7 mln mieszkań), ale niestety – jak wspomniano już wcześniej – pytanie dotyczące niepełnosprawności było fakultatywne i nie odpowiedziało na nie około 1,5 mln osób nie odpowiedziało na pytania dot. niepełnosprawności. Z kolei podczas badań zdrowia ludności w Polsce, wylosowano 24 000 mieszkań, z czego zbadano 16 295 – w tym 41 818 osób. Ponadto pomiędzy badaniami występują różnice metodologiczne dotyczące zastosowanego narzędzia badawczego, przejawiające się w treści pytania i kafeterii odpowiedzi.

<sup>47</sup> *Raport Głównego Urzędu Statystycznego – Stan zdrowia ludności Polski w 2014 r. (wraz z tablicami)*, Warszawa 2016. Raport dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/zdrowie/zdrowie/stan-zdrowia-ludnosci-polski-w-2014-r,-6,6.html](http://www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/zdrowie/zdrowie/stan-zdrowia-ludnosci-polski-w-2014-r,-6,6.html).



psuje się ludziom najszybciej, w efekcie czego źle widzą z bliska lub z daleka, a problem ten nie dotyka wyłącznie wspominanych ludzi niepełnosprawnych.

W 2004 r. zaledwie 60% dorosłych Polaków było w stanie przeczytać gazetę bez okularów lub szkieł kontaktowych<sup>48</sup>. Kolejna grupa, licząca 36% była w stanie wykonać tę czynność używając pomocy korygujących widzenie, zaś ponad 3% ludzi nie mogło tego w ogóle wykonać. Z kolei na 1000 dzieci wówczas ponad połowa miała kłopoty i trudności ze wzrokiem. Z analiz wyników badań nad stanem zdrowia ludności w Polsce w 2009 r. wynika, że co drugi dorosły Polak nosił okulary czy szkła kontaktowe, ponieważ widział źle z bliska lub z daleka. Co więcej, co szósty Polak nie widział dobrze z dalszej odległości, a ów problem najczęściej występował u co czwartej osoby sześćdziesięcioletniej i u co drugiej osoby osiemdziesięcioletniej lub starszej<sup>49</sup>.

Natomiast w 2014 r. co drugi dorosły mieszkaniec Polski źle widział z bliska lub daleka, zatem zmuszony był do używania okularów czy szkieł kontaktowych. Pomimo korzystania z tego rodzaju urządzeń pomocniczych co czwarta dorosła osoba miała niestety problemy z widzeniem. Kłopoty z widzeniem najczęściej miały osoby siedemdziesięcioletnie i starsze, tj. blisko co drugi siedemdziesięcioletek i 2/3 osób sędziwych (osiemdziesięcioletnich lub starszych), z tym że prawie co piąty z najstarszej grupy miał duże trudności widzeniem lub ogóle nie widział. Niepokojącym jest jednak fakt, iż w dzieci (w wieku 2-14 lat) mające kłopoty zdrowotne również charakteryzowały się problemami ze wzrokiem – wystąpiły one u 658 na 1 000 dzieci. Najgorsze wyniki odnotowano pośród dzieci w wieku 10-14 lat, wśród których najczęstszym problemem były kłopoty ze wzrokiem – zadeklarowało je 820 na 1 000 dzieci.

**Tabela 5.** Osoby z uszkodzeniami i chorobami wzroku w wieku 15 lat i więcej według płci oraz wieku w 2004 r., 2009 r. i 2014 r.

Rok	Płeć	Ogółem	Wiek						
			15-19 lat	20-29 lat	30-39 lat	40-49 lat	50-59 lat	60-69 lat	70 lat i więcej
2004	ogółem	1768200	30700	53500	42500	143000	397100	397800	703600
	mężczyźni	<b>714800</b>	16900	26100	29800	64200	187200	158500	232100
	kobiety	<b>1053500</b>	13800	27400	12700	78900	209900	239300	471500
2009	ogółem	1388700	25500	40600	29300	87900	279200	299900	626300
	mężczyźni	<b>557100</b>	8700	18500	25900	44000	135400	123400	201300
	kobiety	<b>831500</b>	16800	22100	3400	44000	143800	176400	425000
2014	ogółem	1654100	18800	41400	29700	118000	263800	377700	804700
	mężczyźni	<b>693600</b>	13100	20200	15800	54600	134700	185400	269800
	kobiety	<b>960500</b>	5700	21200	13900	63400	129100	192300	534900

Źródło: opracowanie własne.

<sup>48</sup> Raport Głównego Urzędu Statystycznego – Stan zdrowia ludności Polski w 2004 r., op. cit., s. 27-28.

<sup>49</sup> Raport Głównego Urzędu Statystycznego – Stan zdrowia ludności w Polsce w 2009 r., op. cit., s. 50.

Jak ogromną liczbę w naszym społeczeństwie stanowią osoby z uszkodzeniami i chorobami wzroku, pokazują przedstawione powyżej dane statystyczne<sup>50</sup>. Z ich analizy wynika, że liczba osób z dysfunkcjami wzroku zmalała od 2004 r. do 2009 r. o 379 500 osób. Spadek owej liczby był prawdopodobnie uzależniony od procesu zmniejszania się ogólnej liczby osób niepełnosprawnych, którego przyczyny zostały już omówione. Niemniej jednak podkreśla się, że polskie społeczeństwo starzeje się coraz szybciej, a więc równoległe będzie rosła liczba ludzi mających poważne problemy ze wzrokiem<sup>51</sup>. Fakt ten potwierdziła zwiększona (o 265 400) liczba osób z uszkodzeniami i chorobami wzroku z 2014 r. – oszacowana na 1 654 100. Warto w tym miejscu odnotować, że wszakże jest więcej osób z dysfunkcją wzroku, ale ogólna liczba niepełnosprawnych w 2014 r. (4 693 900) w porównaniu do 2009 r. (5 078 500) zmalała. Przyczyną takiego stanu rzeczy może być to, że w ostatnich latach rozpowszechnia się także wada w postaci krótkowzroczności, w rozwoju której istotną rolę odgrywają czynniki środowiskowe, takie jak m.in. praca wymagająca używania wzroku na bliskie odległości, np. podczas czytania czy korzystania z komputera (dochodzi wówczas do przeciążenia wzroku z powodu długiego patrzenia z bliska) ograniczona aktywność na świeżym powietrzu, życie na obszarach miejskich<sup>52</sup>. Co więcej, pogarszający się wzrok to przede wszystkim efekt niezdrowych zachowań czy przyzwyczajzeń oraz nadmiernej eksploracji wzroku, która prowadzi do wysuszenia gałki ocznej. Dzieje się tak na skutek np. długich godzin spędzanych przed komputerem, w klimatyzowanych pomieszczeniach, kiedy to mięśnie oka są bardzo zmęczone od nieustannego ich napinania i zapominania o mruganiu<sup>53</sup>. Od pewnego czasu wykazuje się również, że rośnie liczba osób mających problemy z otyłością, która także wpływa na wzrok. Mianowicie otyłość przyczynia się do powstawania u ludzi cukrzycy, która negatywnie oddziałuje na wzrok. Np. retinopatia cu-

<sup>50</sup> Problem niepełnosprawności wzrokowej jest już od wielu lat zagadnieniem, którym zajmuje się również Światowa Organizacja Zdrowia (*World Health Organization*, WHO). W 2010 r. WHO szacowała, że na świecie jest 285 mln osób niepełnosprawnych wzrokowo, z czego 39 mln to osoby niewidome. Zob. *Universal Eye Health. A Global Action Plan 2014-2019*, s. 9. Opracowanie dostępne pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.who.int/blindness/AP2014\\_19\\_English.pdf?ua=1](http://www.who.int/blindness/AP2014_19_English.pdf?ua=1).

<sup>51</sup> *Relacja z I Kongresu Zdrowego Starzenia*, dostępna pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.zdrowestarzenie.org/biuro-prasowe0-szczegoly-22.html](http://www.zdrowestarzenie.org/biuro-prasowe0-szczegoly-22.html).

<sup>52</sup> *Krótkowzroczność częstsza wśród lepiej wykształconych*, artykuł dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.naukawpolsce.pap.pl/aktualnosci/news,401007,krotkowzrocznosc-czestsza-wsrod-lepiej-wyksztalconych.html](http://www.naukawpolsce.pap.pl/aktualnosci/news,401007,krotkowzrocznosc-czestsza-wsrod-lepiej-wyksztalconych.html).

<sup>53</sup> Zob. *Pogarsza się nasz wzrok. 135 milionów osób na świecie używa soczewek zamiast okularów*, artykuł dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.biznes.newseria.pl/news/zdrowie/pogarsza\\_sie\\_nasz\\_wzrok,p1103821462](http://www.biznes.newseria.pl/news/zdrowie/pogarsza_sie_nasz_wzrok,p1103821462); A. Jarosz, *Wady wzroku w natarciu, czyli dlaczego nasze oczy są w coraz gorszej kondycji – rozmowa z dr n. med. Piotrem Fryczkowskim*, artykuł dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.poradnikzdrowie.pl/zdrowie/oczy/Wady-wzroku-w-natarciu-czyli-dlaczego-nasze-oczy-sa-w-coraz-gorszej-ko\\_38031.html](http://www.poradnikzdrowie.pl/zdrowie/oczy/Wady-wzroku-w-natarciu-czyli-dlaczego-nasze-oczy-sa-w-coraz-gorszej-ko_38031.html).





krzycowa<sup>54</sup> – jest chorobą oka wywołaną długotrwałą cukrzycą, początkowo zagrażająca utratą ostrości widzenia, a później całkowitą utratą wzroku.

Niepokojącym jest również fakt, że znaczna liczba dzieci w wieku do 14 lat również cierpi na kłopoty i trudności związane ze wzrokiem. W 2004 r. kłopoty te towarzyszyły większej liczbie chłopców, aniżeli dziewczynek, zaś w 2009 r. – stan ten zmienił się. Aż 192 500 dziewczynek do 14 roku życia miało problemy ze wzrokiem. Ten sam problem dotyczył 169 700 chłopców, zatem w porównaniu do liczby dziewczynek było to mniej o 22 800 osób z tego rodzaju trudnościami. W 2014 r. sytuacja była podobna jak w 2004 r., spośród dzieci, które miały kłopoty i trudności ze wzrokiem dominowali chłopcy – było ich aż 217 900, dziewczynek było znacznie mniej – 175 200.

**Tabela 6.** Poważne kłopoty i trudności ze wzrokiem wśród osób w wieku 0-14 lat w 2004 r., 2009 r. i 2014 r.<sup>55</sup>

Płeć	Rok		
	2004	2009	2014
chłopcy	208 000	169 700	217 900
dziewczynki	202 600	192 500	175 200
<b>Ogółem</b>	<b>410 600</b>	<b>362 200</b>	<b>393 100</b>

Źródło: opracowanie własne.

Wszystkie wymienione powyżej czynniki stały się asumptem do przeprowadzenia badań, których głównym celem była prawno-kryminologiczna analiza zjawiska wypadków drogowych z udziałem osób z niepełnosprawnością, w tym osób niewidomych i słabowidzących, służąca poznaniu i zbadaniu owego zjawiska. Przyjęto, że prace badawcze będą dotyczyły zarówno aspektów o charakterze prawnym, jak i kryminologicznym, z uwagi na fakt, iż pomiędzy nauką prawa karnego a kryminologią istnieją bezpośrednie, różnorodne związki. Zdaniem J. Bafia *nie ma prawdziwej nauki prawa karnego bez analizy i wyjaśnienia społeczno-gospodarczych przyczyn i warunków, które wpływają na powstanie*

<sup>54</sup> Według WHO retinopatia cukrzycowa jest przyczyną 4,8% spośród 37 mln przypadków ślepoty na świecie. Zob. *Vision 2020: the Right to Sight. Global Initiative for the Elimination of Avoidable Blindness Action Plan 2006–2011*, s. 41. Opracowanie dostępne pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.who.int/blindness/Vision2020\\_report.pdf](http://www.who.int/blindness/Vision2020_report.pdf).

<sup>55</sup> Należy zwrócić uwagę, że tabela przedstawia dane dotyczące poważnych trudności ze wzrokiem – nie tylko tych, u których orzeknięto niepełnosprawność. Zmiany metodologiczne w procesie przeprowadzania badań nad stanem zdrowia ludności Polskiej uniemożliwiają przedstawienie statystyk dotyczących dzieci niepełnosprawnych z uszkodzeniami i chorobami wzroku, ponieważ takie analizy przeprowadzono w 2004 r., zaś w kolejnych latach – już nie. Jednakże chcąc dać obraz ile dzieci niepełnosprawnych ma kłopoty i trudności ze wzrokiem, należy wskazać, że w 2004 r. niepełnosprawnych dzieci (0-14 lat) było 208 900, spośród których 88 000 nie miało poważnych kłopotów i trudności zdrowotnych, zaś 120 800 – je odczuwało. Pośród dzieci z trudnościami najliczniejszą grupę stanowiły te z trudności ze wzrokiem, które zadeklarowało 52 100 osób. Kolejne rodzaje kłopotów i trudności – na podstawie liczby dzieci na niecierpiących – zajmowały kłopoty w mówieniu, w poruszaniu się, innego rodzaju, aż wreszcie – te ze słuchem.

lub zmianę charakteru przestępczości<sup>56</sup>. Nawiązując do tego rodzaju założeń, przeprowadzone badania naukowe inspirowane były potrzebami, które można podzielić na dwie grupy. Pierwsza z nich łączy się z potrzebami o charakterze teoretyczno-poznawczym, obejmującymi wszystkie potrzeby związane z rozwojem danej nauki. Druga zaś grupa to różnorodne potrzeby praktyki, związane bardzo często z praktycznymi możliwościami zastosowania osiągnięć danej nauki lub praktycznej realizacji danej nauki<sup>57</sup>. Starano się więc zrealizować badania naukowe mające na celu pozyskanie rozwiązań odpowiadających wymienionym powyżej dwóm grupom potrzeb.

## 2. Problemy i hipotezy badawcze

Postawienie problemów badawczych jest punktem wyjścia do badań naukowych. Przejście z poziomu rozważań teoretycznych (poziomu pojęciowego) na poziom empiryczny wymaga rozpoznania pewnych właściwości problemu, jakie można przedstawić w postaci zmiennych. Pozwala to na sformułowanie problemu badawczego, będącego ogólnym pytaniem dotyczącym związku przyczynowo-skutkowego pomiędzy określonymi zmiennymi. Problem badawczy o charakterze ogólnym, jak i te o charakterze bardziej szczegółowym muszą być sformułowane w jednoznaczny oraz jasny sposób, co pozwala im na bycie punktem wyjścia do rozważań naukowych<sup>58</sup>. J. Sztumski podkreśla, że *problemem badawczym nazywamy to, co jest przedmiotem wysiłków badawczych, czyli to, co orientuje nasze przedsięwzięcia poznawcze*<sup>59</sup>. Niemniej jednak oprócz ogólnej orientacji, polegającej na ramowym określeniu problemu badań, niezbędna jest również konkretyzacja, tzn. uściślenie problemu. W związku z tym problemy badawcze podzielono ze względu na ich zakres, co pozwoliło wyróżnić problemy ogólne i szczegółowe.

Przystępując do badań, sformułowano zatem problemy badawcze. Z uwagi na charakter pracy, będącej studium prawnokryminologicznym badanego zjawiska, zdecydowano się postawić dwa problemy badawcze – o charakterze prawnym oraz kryminologicznym – do których opracowano również problemy szczegółowe.

Pierwszy z problemów badawczych o charakterze ogólnym dotyczy aspektu prawnego i został sformułowany w następujący sposób: W jakim stopniu regulacje prawne służą zapewnieniu bezpieczeństwa w ruchu drogowym osobom niepełnosprawnym, w tym niewidomym i słabowidzącym? Treść tego problemu jest ukierunkowana na przepisy prawne zarówno o charakterze uniwersal-

<sup>56</sup> J. Bafia, *Problemy kryminologii. Dialektyka sytuacji kryminogennej*, Warszawa 1978, s. 46.

<sup>57</sup> J. Sztumski, *Wstęp do metod i technik badań społecznych*, Katowice 2005, s. 33.

<sup>58</sup> Ch. Frankfort-Nachmias, D. Nachmias, *Metody badawcze w naukach społecznych*, Poznań 2001, s. 67-80.

<sup>59</sup> J. Sztumski, *Wstęp do metod i technik badań społecznych*, op. cit., s. 42.



nym, regionalnym, jak i krajowym, które regulują kwestie niepełnosprawności, a przede wszystkim bezpieczeństwo oraz udział osób z dysfunkcjami, w tym osób niewidomych i słabowidzących w ruchu drogowym.

W celu rozwiązania problemu głównego o charakterze prawnym wyłoniono problemy szczegółowe, oscylujące wokół takich pytań jak:

- a) Do jakich kryteriów prawo uniwersalne, regionalne i krajowe odwołuje się definiując pojęcie niepełnosprawności?
- b) W jaki sposób prawo polskie reguluje sytuację osób niepełnosprawnych (w tym niewidomych i słabowidzących) jako uczestników ruchu drogowego?
- c) Jakie wątpliwości interpretacyjne budzą ustawowe znamiona wypadku w komunikacji określone w Kodeksie karnym z 1997 r.?

Drugi ogólny problem badawczy, ale już o charakterze kryminologicznym, został sformułowany w następujący sposób: Z czym związana jest specyfika wypadku w komunikacji z udziałem osób niepełnosprawnych (w tym osób niewidomych i słabowidzących)? Problem ten dotyczy zagadnienia specyfiki wypadków drogowych z osobami z niepełnosprawnościami. Jego istotą jest również przeprowadzenie porównania tego rodzaju wypadków z pozostałymi wypadkami i wyłonienie elementów podobnych bądź różniących tego typu zdarzenia.

Celem rozwiązania oraz uzyskania dokładniejszych odpowiedzi na problem ogólny o charakterze kryminologicznym sformułowano dodatkowe następujące problemy badawcze szczegółowe:

- a) Kim są sprawcy wypadków w komunikacji z udziałem niewidomych i słabowidzących?
- b) W jaki sposób osoby niewidome i słabowidzące przyczyniają się do powstawania wypadków w komunikacji?
- c) Jakie są następstwa wypadków w komunikacji z udziałem osób niewidomych i słabowidzących?
- d) W jakim zakresie niezbędna jest nowelizacja ustawy – Prawo o ruchu drogowym zmierzająca do skuteczniejszego zapobiegania wypadkom w komunikacji z udziałem osób niewidomych i słabowidzących?

Poszukując odpowiedzi na wskazane powyżej ogólne i szczegółowe problemy badawcze postawiono odnośnie hipotezy o takim samym stopniu szczegółowości. Hipoteza<sup>60</sup> to przypuszczenie, iż badane zjawisko może kształtować się w określony sposób, jej formułowanie bazuje na dotychczasowym stanie wiedzy. Jest to więc domysł, który wysuwany jest prowizorycznie dla określenia tudzież wyjaśnienia czegoś, ale wymagający jeszcze sprawdzenia – czyli weryfikacji poprzez odpowiednio dobrane badania, właściwe dla danej nauki<sup>61</sup>. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że hipoteza w procesie badawczym „tworzy obraz rze-

<sup>60</sup> Słowo „hipoteza” wywodzi się z greckiego słowa *hypothesis*, co w języku polskim oznacza „przypuszczenie” lub „domysł”.

<sup>61</sup> J. Sztumski, *Wstęp do metod i technik badań społecznych*, op. cit., s. 53.



czy”<sup>62</sup>. Jej wysunięcie jest wyrazem planowego charakteru badań empirycznych, jaki umożliwia porządkowanie znanych faktów wokół określonych koncepcji. Dlatego przyjmuje się, iż hipoteza kierunkuje badania oraz jest podstawą doboru zdarzeń do obserwacji czy metod, pozwala także zrozumieć cel i istotę badania oraz wpływ jego każdego elementu na dalsze prace badawcze. W związku z tym powoduje wymuszenie kontynuacji badań prowadzące do uzyskania dowodu. Uwzględniając powyższe oraz fakt, że hipoteza to zdanie wymagające weryfikacji i sprawdzenia, będące kluczową kwestią badań empirycznych, postawiono – jak już wspomniano – hipotezy odpowiadające problemom badawczym.

Do pierwszego ogólnego problemu badawczego o charakterze prawnym została sformułowana taka oto hipoteza ogólna: Rozwiązania prawne o charakterze międzynarodowym w mniejszym stopniu służą zapewnieniu bezpieczeństwa w ruchu drogowym osób niepełnosprawnych, aniżeli prawo krajowe.

Postawiono również hipotezy szczegółowe odpowiadające problemom badawczym szczegółowym o charakterze prawnym. Przybrały one następujące brzmienie:

- a) Większość regulacji prawnych definiując niepełnosprawność odwołuje się do kryterium obniżenia sprawności funkcji fizycznych, psychicznych, intelektualnych lub sensorycznych.
- b) Prawo polskie w ograniczony sposób reguluje sytuację osób z niepełnosprawnością (w tym niewidomych i słabowidzących) jako uczestników ruchu drogowego.
- c) Najczęściej podnoszone przez przedstawicieli doktryny wątpliwości interpretacyjne dotyczą kwestii przedmiotu ochrony, podmiotu, który może dopuścić się popełnienia przestępstwa wypadku w komunikacji na podstawie art. 177 k.k. oraz strony przedmiotowej i wątpliwości dotyczących zasad ruchu drogowego.

Do problemów o charakterze kryminologicznym zostały również opracowane odnośne hipotezy. Do problemu ogólnego przyjęto ją w takim oto kształcie: Specyfika tego rodzaju wypadku związana jest z dysfunkcjami tych osób, utrudniającymi im dokładne i szybkie rozpoznanie sytuacji na drodze.

Do problemów szczegółowych dotyczących badań kryminologicznych postawiono następujące hipotezy szczegółowe:

- a) Sprawcami wypadków w komunikacji z udziałem niewidomych i słabowidzących najczęściej są kierujący pojazdem.
- b) Osoby niewidome i słabowidzące przyczyniają się do wypadków w komunikacji najczęściej poprzez wtargnięcie na przejście dla pieszych.
- c) Najczęściej następstwa wypadków w komunikacji z udziałem osób niewidomych i słabowidzących stanowią poważne obrażenia ciała.
- d) Proponowane zmiany powinny polegać głównie na wprowadzeniu przepisów doprecyzowujących obowiązki osób niewidomych i słabowidzących uczestniczących w ruchu drogowym.

<sup>62</sup> J. Majchrzak, T. Mendel, *Metodyka pisania prac magisterskich i dyplomowych*, Poznań 1999, s. 24. Zob. też: S. Nowak, *Metodologia badań społecznych*, Warszawa 2010, s. 35-36.



### 3. Metody, techniki i narzędzia badawcze

Przystępując do procesu badawczego<sup>63</sup> przyjęto, iż jest to proces poznawczy, którym kierują świadome, celowe oraz zamierzone czynności poznającego podmiotu. Dlatego też wszelkie działania, prowadzące do określonego celu, winny być kierowane metodycznie za pomocą określonych zasad, reguł, wskazań determinujących oraz kontrolujących poszczególne etapy badań<sup>64</sup>. W związku z tym wskazane powyżej problemy oraz hipotezy badawcze wpłynęły zarówno na organizację i przebieg badań, jak też dobór odpowiednich metod, technik oraz narzędzi badawczych.

W celu realizacji poszczególnych założeń pracy zostały wykorzystane metody badawcze właściwe dla nauk prawnych oraz kryminologii. Za W. Świdą przyjęto, że metoda to taki sposób postępowania, który nadaje się do systematycznego stosowania i z tą świadomością jest stosowany<sup>65</sup>. Starano się zastosować kilka metod poznawczych zogniskowanych na tych samych problemach badawczych, co pozwoliło na spojrzenie na nie z wielu punktów widzenia oraz weryfikację uzyskiwanych wyników. Przez tego rodzaju działania, dążono do osiągnięcia bardziej wiarygodnych i obiektywnych wyników, pozwalających budować na nich jeszcze bardziej adekwatne względem rzeczywistości postulaty.

Metody badawcze zostały dobrane i zaplanowane, tak by osiągnąć założony cel badawczy. Przy ich doborze uwzględniono: cele i treści badań, zasób posiadanych środków, adekwatność do koncepcji rozwiązania problemu badawczego. Co więcej, system środków badawczych próbowano dobrać tak, by zastosowane metody uzupełniały się i wzajemnie kontrolowały<sup>66</sup>.

Badania naukowe były realizowane na dwóch płaszczyznach: teoretycznej oraz empirycznej. Celem prac na tej pierwszej płaszczyźnie było uzyskanie głębszej i doskonalszej wiedzy, pozwalającej lepiej poznać teorie naukowe oraz stanowisko przedstawicieli doktryny<sup>67</sup> na temat: wybranych aspektów niepełnosprawności oraz sposobów jej definiowania, kształtowania się przestępstwa wypadku w komunikacji na gruncie polskiego prawa karnego od 1969 r. po współczesność. Zaś na płaszczyźnie empirycznej dominował proces gromadzenia faktów, czyli informacji o badanych zjawiskach. Dzięki przeprowadzonym analizom danych statystycznych, badaniom ankietowym czy wywiadam pogłębionym, poznano szerzej skalę oraz cechy charakterystyczne wypadków drogowych z udziałem osób z niepełnosprawnością, ze szczególnym uwzględnieniem niewidomych i słabowidzących.

Przyjęto, że metoda badań naukowych to czynności zmierzające do dotarcia do rzeczywistości, czyli gromadzenie materiałów naukowych odnoszących się do

<sup>63</sup> Zob. więcej: E. Glińska, *Specyfika metodologiczna nauk społecznych*, (w:) B. Poskrobko (red.), *Metody badań naukowych z przykładami ich zastosowania*, Białystok 2012, s. 93 i n.

<sup>64</sup> J. Sztumski, *Wstęp do metod i technik badań społecznych*, op. cit., s. 67.

<sup>65</sup> W. Świada, (w:) W. Świada (red.), *Kryminologia*, Warszawa 1977, s. 59.

<sup>66</sup> Z. Bożyczko, *Metodyczne wskazówki do pisania pracy magisterskiej z kryminalistyki i kryminologii oraz innych dyscyplin nauk penalnych*, Wrocław 1974, s. 17.

<sup>67</sup> Ibidem, s. 74.



tych faktów. Fr. Bacon wyjaśniając rolę metody porównał ją do latarni oświetlającej wędrowcowi drogę w ciemnościach<sup>68</sup>. Ponadto jest to system założeń oraz reguł przyczyniający się do uporządkowania praktycznej lub teoretycznej działalności, by możliwym było osiągnięcie celu do jakiego zmierza świadomie badacz. Z kolei techniki badawcze to system urządzeń i zabiegów stosowanych w badaniach naukowych, a procedury badawcze stanowią sposób posługiwania się technikami badawczymi, plan prowadzenia badań, kolejność poszczególnych czynności badawczych i ich wzajemne powiązania. Natomiast narzędzia badawcze stanowią „przedmioty” służące do realizacji wybranych technik badawczych.

Problematyka zakreślona w ramach prowadzonych badań rzutowała na wykorzystanie następujących metod badawczych historyczno-porównawczej, dogmatycznej – w tym analizy orzecznictwa sądowego, analizy piśmiennictwa, badań statystycznych oraz metody badań ilościowych (badanie sondażowe) i jakościowych (wywiad pogłębiony).

Metoda historyczno-porównawcza pozwoliła na ukazanie ewolucji<sup>69</sup> uregulowań dotyczących osób z niepełnosprawnością, zarówno definicji tego pojęcia, jak i przepisów prawa odnoszących się do tej grupy. Dzięki charakteryzowanej metodzie starano się również opisać kształtowanie się przestępstwa wypadku w komunikacji w ujęciu Kodeksu karnego z dnia 11 lipca 1932 r.<sup>70</sup> i Kodeksu karnego z dnia 19 kwietnia 1969 r.<sup>71</sup>

Metoda dogmatyczna umożliwiła analizę wybranych aktów prawnych zarówno krajowych, jak też i międzynarodowych. Przeanalizowano akty normatywne poruszające niektóre aspekty niepełnosprawności, prawo o ruchu drogowym oraz prawo karne materialne.

Metoda analizy piśmiennictwa dająca możliwość wykorzystania źródeł doktrynalnych, została zastosowana głównie w badaniach o charakterze dogmatycznym. Dzięki tej metodzie zapoznano się z poglądami przedstawiceli różnych dziedzin nauk na kwestie związane zarówno z definicją niepełnosprawności, bezpieczeństwem osób z niepełnosprawnością – w szczególności niewidomych i słabowidzących będących uczestnikami ruchu drogowego oraz aspektami prawno-materialnymi wypadku w komunikacji.

Metoda analizy badań statystycznych zmierzała do uzyskania informacji charakterystycznych dla przedmiotowego zagadnienia. Dane statystyczne operujące „prawami wielkich liczb” skorelowano i zweryfikowano za pomocą innych metod badawczych, np. wywiadem bezpośrednim<sup>72</sup>. Uwzględniając fakt, że przedmiotem badań statystyki kryminalnej jest przestępczość jako zjawisko

<sup>68</sup> Ibidem, s. 68.

<sup>69</sup> Zob. więcej: J. Kirenko, *Indywidualna i społeczna percepcja niepełnosprawności*, Lublin 2007, s. 9-21.

<sup>70</sup> Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 r. – Kodeks karny, Dz. U. z 1932 r. Nr 60, poz. 571 ze zm. (akt archiwalny).

<sup>71</sup> Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. – Kodeks karny, Dz. U. z 1969 r. Nr 13, poz. 94 ze zm. (akt archiwalny).

<sup>72</sup> Z. Bożyczko, *Metodyczne wskazówki do pisania pracy magisterskiej z kryminalistyki i kryminologii ...*, op. cit., s. 29.



społeczne, ujmowane w aspekcie rzeczowym, terytorialnym oraz czasowym, uznano, iż będą one dobrym instrumentem badawczym, pozwalającym na zapoznanie się z dynamiką przestępczości<sup>73</sup>. Mianowicie dzięki tej metodzie zbadano na podstawie Raportów Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji ogólne przyczyny wypadków drogowych w Polsce, zaś dzięki danym pozyskanym od Zespołu Profilaktyki i Analiz Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji – SEWIK, zbadano przyczyny wypadków drogowych z udziałem niepełnosprawnych.

Badania empiryczne zostały przeprowadzone dwutorowo. Posłużono się zarówno metodą badań ilościowych, jak i jakościowych. Gromadzeniu i przechowywaniu danych z badań naukowych posłużyły narzędzia badawcze. Badania ilościowe przeprowadzono z wykorzystaniem kwestionariusza<sup>74</sup>ankiety<sup>75</sup> jako narzędzia badawczego, co pozwoliło w relatywnie krótkim czasie zasięgnąć opinii wielu osób na badany temat. Z etymologicznego punktu widzenia z francuskiego ankieta – *enquete* – oznacza badanie pytaniami, zaś łacińskie – *questio* – to pytanie. Jednakże w języku polskim funkcjonuje jeszcze zwrot „kwestionariusz ankiety”, co poprzez francuskie – *questionnaire* – oznacza arkusz pytań. Dlatego też czasami o kwestionariuszu ankiety mówi się jako o metodzie badań naukowych. Jednakże na potrzeby niniejszej pracy przyjęto, iż ankieta (kwestionariusz ankiety) będzie stanowiła narzędzie badawcze, zaś czynność ankietowania zaliczona zostanie do technik badań służących metodom badawczym. Ankieta posłużyła gromadzeniu pierwotnych informacji i rejestracji odpowiedzi na przygotowane uprzednio pytania, zadawane wybranym respondentom<sup>76</sup>. Zawarte w kwestionariuszu pytania dotyczyły m.in. częstotliwości ulegania wypadkom drogowym przez osoby niewidome i słabowidzące (zarówno wtedy kiedy są one ofiarą, jak i sprawcą).

W badaniach kwestionariusz posłużył do uzyskania informacji zarówno od samych osób niewidomych i słabowidzących, jak też i funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego. Przeprowadzone ankiety miały bardzo podobną budowę, ich elementami były:

- informacje o instytucji firmującej badania oraz celu, jakiemu służy ankieta,
- deklaracje bezpieczeństwa danych i zapewnienie anonimowości respondentom oraz poinformowanie o tym, iż wyniki będą wykorzystane wyłącznie w celach naukowych,

<sup>73</sup> B. Hołyst, *Kryminologia na świecie*, op. cit., s. 89.

<sup>74</sup> Kwestionariusz to zbiór spisanych pytań lub zagadnień, uprzednio przygotowanych i podporządkowanych celom badania, na które ankier chce uzyskać odpowiedzi. Tak: B. Hołyst, *Kryminologia na świecie*, op. cit., s. 99.

<sup>75</sup> Kwestionariusz ankiety (ankieta) to typ kwestionariusza, w którym zmienne „przetłumaczono” w pełni na język właściwych pytań, a same pytania opracowano w taki sposób, że ich treść nie wymaga dodatkowych komentarzy ze strony badacza, albowiem samo ich brzmienie wystarcza do otrzymania właściwej odpowiedzi od chętnego do współpracy respondenta. Tak: B. Hołyst, *Kryminologia na świecie*, op. cit., s. 101.

<sup>76</sup> R. Kolman, K. Szczepańska, *Doktoraty i habilitacje. Poradnik realizacji*, op. cit., s. 124.

- instrukcja, jak odpowiadać na poszczególne pytania,
- pytania właściwe, odnoszące się do celów, dla jakich sporządzono ankietę,
- pytania dotyczące respondenta (metryczka).

Sondaże diagnostyczne (ankiety, zwane również wywiadami pisemnymi) umożliwiły zebranie danych dotyczących osób niewidomych i słabowidzących jako uczestników ruchu drogowego, zwłaszcza wypadków drogowych z ich udziałem. Badania ankietowe zostały przeprowadzone dwiema metodami. Pierwsza z nich to badania ankietowe bezpośrednie, czyli PAPI (ang. *Paper and Pencil Interview*) uznawane za najbardziej tradycyjną metodę badawczą wśród stosowanych technik ilościowych. Polega ona na przeprowadzeniu wywiadu bezpośredniego z respondentem przez ankietera, który czyta pytanie (odtwarzając wiernie i dosłownie jego treść) i odpowiedź respondenta na bieżąco zapisuje w papierowym kwestionariuszu. Druga zaś z zastosowanych metod to metoda CAWI (ang. *Computer Assisted Web Interview*), czyli technika ilościowa, w której badania prowadzone są za pomocą udostępnienia respondentom kwestionariusza internetowego.

Przeprowadzona pośród osób niewidomych i słabowidzących ankietą pt. *Poczucie bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących w przestrzeni zurbanizowanej*, składała się z pięciu części zatytułowanych:

- I. *Ogólne poczucie bezpieczeństwa w życiu codziennym,*
- II. *Poziom samodzielności w życiu społecznym i poruszaniu się po mieście,*
- III. *Poczucie bezpieczeństwa w przestrzeni miasta,*
- IV. *Oczekiwania wobec samorządów co do poprawy bezpieczeństwa w mieście,*
- V. *Osoba niewidoma i słabowidząca jako ofiara wypadku w komunikacji, oraz metryczki.*

Ta ostatnia część ankiety poświęcona była krótkiej charakterystyce respondentów. Zawierała pytania dotyczące stopnia niepełnosprawności wzrokowej, przyczyny nabycia tego rodzaju dysfunkcji, okresu pozostawania osobą niewidomą lub słabowidzącą, znajomości alfabetu Braille'a, płci, wieku oraz wykształcenia respondenta, statusu zawodowego, miejsca zamieszkania (miejscowość, województwo). W przeprowadzonej ankiecie zastosowano system pytań stożkowy, polegający na tym, że przy układaniu kwestionariusza rozpoczęto od pytań ogólnych, które następnie stopniowo przeszły do bardziej szczegółowych<sup>77</sup>.

Najbardziej istotną dla rozważań podejmowanych w monografii była część V. *Osoba niewidoma i słabowidząca jako ofiara wypadku w komunikacji*, składająca się z 20 pytań zamkniętych. Pytano w nich o doświadczenia respondenta, zatem m.in. o to czy był ofiarą lub sprawcą wypadku i jakie były jego okoliczności, czy znana mu osoba niewidoma tudzież słabowidząca uczestniczyła w takim zdarzeniu, jeżeli tak, to również pytano o okoliczności tego zdarzenia.

<sup>77</sup> Z. Bożyczko, *Metodyczne wskazówki do pisania pracy magisterskiej z kryminalistyki i kryminologii ...*, op. cit., s. 43.





Zapytano także jak osoby z dysfunkcjami wzroku oceniają regulacje prawne dotyczące ich samych w sytuacji, kiedy są uczestnikami ruchu drogowego oraz jakie zmiany powinny zajść w polskim prawie, by czuli się bezpieczniej.

Badania ankietowe pośród funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego zostały zrealizowane za pomocą ankiet, które dzięki uprzejmości ówczesnego Zastępcy Dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego – mł. insp. Rafała Kozłowskiego<sup>78</sup>, zostały rozesłane do 17 Wydziałów Ruchu Drogowego w Komendach Wojewódzkich Policji, a także do wszystkich, tj. 365 Komend Miejskich Policji i Komend Powiatowych Policji.

Kwestionariusz ankiety pt. *Niewidomi i słabowidzący w ruchu drogowym i przestrzeni zurbanizowanej w opinii funkcjonariuszy Policji* skierowany do funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego składał się z 15 pytań (12 pytań zamkniętych, 2 półotwartych, 1 pytania otwartego<sup>79</sup>) oraz metryczki (województwo, w którym pełni dany funkcjonariusz służbę). Pytano w nim o doświadczenia funkcjonariuszy związane ze zdarzeniami (np. wypadek czy kolizja), w których jedną ze stron była osoba z dysfunkcją wzroku. Zapytano również m.in. o to, jak można byłoby podnieść poziom bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących w ruchu drogowym.

Badania jakościowe przeprowadzono, pamiętając, iż analiza jakościowa ma co najmniej dwa znaczenia. Pierwsze z nich stanowi o tym, że tego rodzaju badania są dopełnieniem analizy ilościowej, uwzględniając fakt, że każdej ilości odpowiada zawsze określona jakość. Drugie zaś, traktuje analizowane badania jako względnie niezależne od stanów ilościowych analizy tych spośród zebranych materiałów badawczych, jakie nie nadają się do analizy ilościowej<sup>80</sup>.

Wiadomym jest, że nie wszystkie fakty były możliwe do ustalenia poprzez realizację badań ankietowych czy analizę badań statystycznych, dlatego zdecydowano się poszerzyć badania o jeszcze jedną metodę, uznawaną w literaturze przedmiotu za elastyczną i łatwą do połączenia z innymi metodami<sup>81</sup>. Podczas analiz jakościowych wykorzystano metodę badawczą, jaką jest wywiad, a więc rozmowę kierowaną, w której biorą udział co najmniej dwie osoby: prowadzący wywiad i respondent<sup>82</sup>. Przeprowadzono wywiady jawne, czyli takie, kiedy respondent jest poinformowany o tym, że prowadzi się z nim wywiad, a co więcej jest on poinform-

<sup>78</sup> W dniu 15 kwietnia 2016 r. weszło w życie zarządzenie nr 2 Komendanta Głównego Policji z dnia 1 kwietnia 2016 r. w sprawie regulaminu Komendy Głównej Policji (Dz. Urz. KGP z 2016 r., poz. 13), na mocy którego Biuro Prewencji i Biuro Ruchu Drogowego, to dwie oddzielne komórki organizacyjne.

<sup>79</sup> Zdaniem Z. Bożyczko pytanie otwarte różni się od pytania zamkniętego tym, iż odpowiedź respondenta może być dowolna w treści. Pytanie otwarte ma jednak swoje wady, ponieważ wprowadza element subiektywny. Wachlarz odpowiedzi ma takie oto zalety: ułatwia interpretację i ich segregację, umożliwia głębsze poznanie problemu, ułatwia odpowiedź samemu respondentowi. Ma on jednak też swoje wady, chociażby sugeruje odpowiedź respondentowi. Zob. więcej: Z. Bożyczko, *Metodyczne wskazówki do pisania pracy magisterskiej z kryminalistyki i kryminologii ...*, op. cit., s. 39-41.

<sup>80</sup> J. Sztumski, *Wstęp do metod i technik badań społecznych*, op. cit., s. 231.

<sup>81</sup> Ibidem, s. 168.

<sup>82</sup> Ibidem, s. 159.

mowany o rzeczywistej roli badającego i o celu badań. Przeprowadzone wywiady to zogniskowane wywiady grupowe. W pierwszym z nich uczestniczyli członkowie podlaskiego okręgu Polskiego Związku Niewidomych, w drugim zaś funkcjonariusze Policji pełniący służbę w Wydziale Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku. Tego rodzaju spotkania umożliwiły w krótkim czasie zbadanie większej liczby osób oraz stworzyły okazję do tego, aby uzyskać dane bardziej wiarygodne, zaś uczestnicy mieli możliwość uzupełniania swoich wypowiedzi i ich korygowania. Wywiady te były przeprowadzane w ramach prac nad realizacją projektu badawczego realizowanego na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa pt. *Opracowanie systemu wykrywania zagrożeń bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Aspekty prawno-kryminologiczne i technologiczne*. Prowadzone były przez jednego z członków Zespołu Badawczego tego projektu – dr Ewę Glińską, socjologa, która bazując na dotychczasowym doświadczeniu oraz wiedzy dążyła do tego, by uczestnicy wywiadów nie czuli się skrępowani obecnością pozostałych. Podczas tych wywiadów pozyskano opinie osób z dysfunkcjami wzroku oraz funkcjonariuszy Policji pracujących w jednostkach ruchu drogowego dotyczące poziomu bezpieczeństwa osób niepełnosprawnych, a przede wszystkim niewidomych i słabowidzących będących uczestnikami ruchu drogowego. Na spotkaniach poświęconych wywiadam zapytano również o doświadczenia tychże osób związane z udziałem w zdarzeniach drogowych (np. wypadkach czy kolizjach), w których jedną ze stron była osoba z dysfunkcją wzroku.

#### 4. Organizacja i przebieg badań

W literaturze przedmiotu wskazuje się, że badania kryminologiczne przeprowadzane powinny być dwuetapowo. Pierwszy z nich to poszukiwanie i zbieranie danych o zjawiskach penalnych, drugi zaś to systematyczna analiza tych danych<sup>83</sup>. Niemniej jednak warto pamiętać, że owe etapy podczas całego procesu badawczego są ze sobą zespolone. Chociażby dlatego, że przed przystąpieniem do zbierania danych należy zdecydować, co ma się zbierać oraz w jakim celu, to zaś wymaga zdobycia uprzednio wiedzy w danej materii.

Mając powyższe na uwadze starano się podążać za wypracowanymi już w latach 60. ubiegłego stulecia modelami logiczno-metodologicznymi związanymi z rozwiązywaniem problemów naukowych, wskazującymi jakie rezultaty należy osiągnąć w kolejnych czynnościach badawczych w celu poprawnego rozwiązania problemu naukowego<sup>84</sup>. Dlatego też procedurę badawczą rozpoczęto od

<sup>83</sup> W. Świda, (w:) W. Świda (red.), *Kryminologia*, op. cit., s. 60.

<sup>84</sup> Modele metodologiczne mają za zadanie odpowiedzieć na pytanie: Jakie, zdaniem danego autora, rezultaty kolejnych czynności powinny być osiągnięte i jakie muszą być ich następstwa, aby doszło do poprawnego rozwiązania problemu naukowego? Zob. J. Rudniański, *Nauka: twórczość i organizacja*, Warszawa 1976, s. 49.



określenia głównych problemów naukowych i postawienia w związku z nimi pytań. Następnie zaś sformułowano problemy badawcze szczegółowe, mające na celu dokładniejsze zgłębienie badanej materii. Kolejnym krokiem była analiza problemów badawczych, która pozwoliła na sformułowanie odnośnych hipotez ogólnych i szczegółowych. Ten etap badań został dokładnie opisany w poprzedniej części niniejszego rozdziału.

Dalsze działania polegały na zaplanowaniu badań: określeniu strategii badawczej, doborze metod i narzędzi badawczych oraz obiektu badania<sup>85</sup>. Ich efektem było opracowanie metod, technik i narzędzi badawczych. Podczas tego etapu procedury badawczej scharakteryzowano cele oraz przedmiot badań wybranymi metodami, uzasadniono przyjęte metody, określono zarówno techniki, jak i narzędzia badawcze oraz kryteria opracowywania danych. Tak realizowane prace pozwoliły na opracowanie harmonogramu organizacji i przebiegu badań. Uwzględnivszy różnorodne sposoby prowadzenia badań, podzielono je na siedem etapów, które zostały wyróżnione ze względu na odrębności czasowe ich prowadzenia, a przede wszystkim ze względu na wykorzystane metody badawcze. Wskazać jednak należy, że niektóre etapy toczyły się równolegle, ze względu na czasochłonność, obszerność oraz rozległość geograficzną przeprowadzanych badań.

Pierwszy etap badań poświęcony został zebraniu literatury przedmiotu, traktującej m.in. o niepełnosprawności, uczestniczeniu osób z dysfunkcjami w ruchu drogowym, zasadach ruchu drogowego czy przepisach prawa karnego dotyczących wypadków w komunikacji. W badaniach o charakterze teoretycznym zostały wykorzystane źródła literaturowe, dotyczące problematyki prawnej i kryminologicznej, pozyskane ze zbiorów: Biblioteki Wydziału Prawa Uniwersytetu w Białymstoku, Biblioteki Uniwersyteckiej im. Jerzego Giedroycia w Białymstoku, Biblioteki Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego im. Jerzego Wróblewskiego, Biblioteki Uniwersytetu Łódzkiego, Biblioteki Uniwersyteckiej w Poznaniu, Biblioteki Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu oraz Książnicy Podlaskiej im. Łukasza Górnickiego w Białymstoku. Kwerendę biblioteczną przeprowadzono także w Szwajcarii, w trakcie pobytu Autorki na trzymiesięcznym stypendium naukowym w Instytucie Prawa Karnego i Kryminologii na Wydziale Prawa Uniwersytetu w Bernie (*Institut für Strafrecht und Kriminologie, Universität Bern*), podczas którego zgromadzono informacje związane z międzynarodowym podejściem do niepełnosprawności oraz osobach niepełnosprawnych i ich sytuacji jako uczestników ruchu drogowego w Szwajcarii<sup>86</sup>.

Kolejny etap prac to badania dotyczące aspektu prawnego przedmiotowego zagadnienia, które polegały na analizie zebranej literatury przedmiotu oraz usta-

<sup>85</sup> A. Dudziak, A. Żejmo, *Redagowanie prac dyplomowych. Wskazówki ...*, op. cit., s. 39.

<sup>86</sup> Zob. E. M. Guzik-Makaruk, E. Jurgielewicz-Delegacz, *Niepełnosprawność w Szwajcarii – wybrane aspekty prawne i społeczne*, (w:) E. M. Guzik-Makaruk, E. W. Pływaczewski, E. Zatyka (red.), *Bezpieczeństwo osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Wybrane aspekty prawne i kryminologiczne*, Białystok 2014, s. 387-411.



wodawstwa. Na gruncie prawa międzynarodowego, zarówno o charakterze uniwersalnym, jak i regionalnym – w tym również europejskim oraz odpowiadającej temu fachowej literaturze, przeanalizowano ujęcia definicyjne oraz podejścia do niepełnosprawności. Charakterystyka terminu „niepełnosprawności”, sposobu w jaki się ono kształtowało na przestrzeni lat, było elementem niezbędnym do podjęcia dalszych rozważań, albowiem regulacje na szczeblu międzynarodowym są zawsze bodźcem do podejmowania działań na rzecz ludzi z dysfunkcjami w poszczególnych krajach. Próba wyjaśnienia „niepełnosprawności” na wspomnianym gruncie pozwoliła płynnie przejść do badań poświęconych rodzimym rozwiązaniom. Z kolei na gruncie prawa krajowego oraz odnośnej literatury zostały zbadać takie aspekty jak: definicja niepełnosprawności, zasady w ruchu drogowym oraz przestępstwa wypadku w komunikacji. Na podstawie ustawy – Prawo o ruchu drogowym<sup>87</sup> opisano ogólne zasady bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym oraz unormowania dotyczące osób z niepełnosprawnością w tym ruchu. Zreferowanie tych zasad było niezbędnym elementem, ponieważ niejednokrotnie niedostosowywanie się do owych reguł, jakimi rządzi się ruch drogowy jest przyczyną wielu kolizji i wypadków na drogach. Następnie podjęto próbę scharakteryzowania w ujęciu historycznym znamion przestępstwa wypadku w komunikacji. W związku z tym dokonano interpretacji archiwalnych już przepisów Kodeksu karnego z 1932 r. i 1969 r. Później zaś opisano znamiona przestępstwa wypadku drogowego na gruncie obowiązującego Kodeksu karnego z 1997 r. Prace tego rodzaju spowodowały konieczność skorzystania z wielu zarówno aktualnych, jak też już i historycznych opracowań monograficznych, czasopism itp. Równocześnie z badaniami materiałów źródłowych, analizowano orzecznictwo sądów polskich, dotyczące przedmiotowej problematyki. Wykorzystywano orzeczenia drukowane w różnego rodzaju publikatorach, programach prawniczych jak: LEX, Legalis. Warto wskazać w tym miejscu, że analiza dostępnej literatury oraz orzecznictwa pozwoliła na dokonanie oceny stanu badań dotyczących wypadków drogowych z udziałem osób z niepełnosprawnością (w tym niewidomych i słabowidzących) i potwierdziła zasadność podjęcia badań empirycznych. Co więcej, zebrane podczas kwerend bibliotecznych materiały pozwoliły na stworzenie części dogmatycznej oraz założeń do części badawczej niniejszej pracy.

Trzecia faza badań obejmowała zgromadzenie danych statystycznych dotyczących wypadków drogowych w Polsce w ogóle oraz tych, w których uczestniczą osoby z niepełnosprawnością, jakie są opracowywane przez Komendę Główną Policji. Zwrócono się z wnioskiem o udostępnienie danych statystycznych do ówczesnego Zastępcy Dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego – mł. insp. Rafała Kozłowskiego, dzięki któremu została nawiązana współpraca z nadkom. Elżbietą Symon – pracującą w Zespole Profilaktyki i Analiz Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. Dzięki nawiązanej współpracy

<sup>87</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 2017 r., poz. 128 t.j. ze zm.



zostały udostępnione Autorce roczne raporty pt. *Wypadki drogowe w Polsce*<sup>88</sup> oraz dane statystyczne dotyczące udziału w wypadkach drogowych osób niepełnosprawnych. Udostępnione dane statystyczne dotyczyły m.in.:

- danych ogólnych o motoryzacji i wypadkach drogowych,
- czasu oraz miejsca wypadków drogowych,
- rodzajów wypadków drogowych,
- przyczyn oraz sprawców wypadków,
- ofiar wypadków drogowych,
- bezpieczeństwa osób pieszych i innych niechronionych uczestników ruchu,
- nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego,
- wypadków ze skutkiem śmiertelnym,
- udziału osób niepełnosprawnych w zdarzeniach drogowych,
- ofiar wśród osób z dysfunkcjami.

Nie wszystkie otrzymane dane wykorzystano w pracy. Po wyselekcjonowaniu tych najistotniejszych z punktu prowadzonych prac badawczych, przystąpiono do ich analizy. Zebrane informacje pozwoliły opracować zagadnienia poświęcone etiologii wypadków w komunikacji, z uwzględnieniem przyczyn ogólnych oraz szczegółowych, związanych z osobami z dysfunkcjami.

Czwarty etap prac to badania empiryczne wśród osób niewidomych i słabowidzących. Z uwagi na fakt, że opisywane w niniejszej pracy badania były częścią projektu realizowanego na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa pt. *Opracowanie systemu wykrywania zagrożeń bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Aspekty prawno-kryminologiczne i technologiczne*, to zarówno ustalanie próby badawczej, jak i realizacja badań miała miejsce w ramach owego grantu. Grupa badawcza składająca się z osób niewidomych i słabowidzących została ustalona po konsultacjach z członkami Zarządu Polskiego Związku Niewidomych. Zwrócono się z prośbą o przedstawienie danych osobopoznawczych członków Polskiego Związku Niewidomych jako największej w Polsce organizacji pozarządowej pożytku publicznego zrzeszającej osoby z dysfunkcją wzroku. Bazując na statystykach udostępnionych przez PZN, obejmujących dane zawierające informacje o płci, wieku, stopniu niepełnosprawności wzrokowej, regionie zamieszkania (województwo) członków Związku, opracowano strukturę demograficzno-społeczną próby badawczej. W międzyczasie opracowano narzędzie badawcze w postaci kwestionariusza ankiety pt. *Poczucie bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących w przestrzeni zurbanizowanej*.

Zanim przystąpiono do przekazania ankiety respondentom przeprowadzono badania pilotażowe pośród osób niewidomych i słabowidzących, celem sprawdzenia czy umieszczone w nim pytania są jasne i klarowne dla ankieto-

<sup>88</sup> Raporty roczne dostępne również na stronie internetowej Komendy Głównej Policji w zakładce „statystyki” pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html](http://www.statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html).



wanych. Następnie przystąpiono do realizacji badania. Kwestionariusz, jak już zostało wspomniane powyżej, był wypełniany dwiema drogami: przy udziale ankieterów oraz przez Internet, z uwagi na fakt, iż był dostępny online z dostosowaniem kontrastu do potrzeb osób z dysfunkcjami wzroku.

Przeprowadzony etap pozwolił określić trudności, jakie napotykały osoby niewidome i słabowidzące będące uczestnikami ruchu drogowego. Dokonano również na ich podstawie charakterystyki sprawców oraz okoliczności wypadków w komunikacji, w których ofiarami tudzież sprawcami są właśnie respondenci. Co więcej, badania ankietowe pozwoliły zbadać przyczynianie się osób z dysfunkcjami wzroku do wypadków w komunikacji oraz następstwa tego rodzaju zdarzeń. Równoległe przeprowadzono wywiad grupowy z dziewięcioma członkami Podlaskiego Okręgu Polskiego Związku Niewidomych, celem pozyskania bardziej szczegółowych informacji na temat poczucia bezpieczeństwa osób niewidomych uczestniczących w ruchu drogowym.

Szósty etap badań to badania empiryczne wśród funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego. Przeprowadzono je z zamiarem pozyskania informacji o doświadczeniach tychże funkcjonariuszy, które pozwoliłyby na ukazanie sytuacji osób niewidomych i słabowidzących jako uczestników ruchu drogowego oraz opisanie wypadków drogowych z udziałem tych osób. Do realizacji powyższych badań niezbędna była zgoda ówczesnego Komendanta Głównego Policji – nadinsp. dr. Marka Działoszyńskiego. Nawiązano również niezwykle wydatną współpracę z Biurem Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, a przede wszystkim ze wspomnianym powyżej ówczesnym Zastępcą Dyrektora Biura Prewencji i Ruchu Drogowego. Dzięki nawiązanej współpracy i kontaktom została rozesłana ankiet do funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego, którą zatytułowano *Niewidomi i słabowidzący w ruchu drogowym i przestrzeni zurbanizowanej w opinii funkcjonariuszy Policji*. Otrzymane informacje zwrotne, dzięki wypełnionym kwestionariuszom ankiet, pozwoliły opisać wypadki w komunikacji z udziałem osób z dysfunkcjami wzroku w świetle doświadczeń funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego. Niektóre dane zostały uzupełnione podczas zogniskowanego wywiadu grupowego, jaki przeprowadzono wśród funkcjonariuszy Policji pełniących służbę w Wydziale Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Białymstoku.

Ostatni siódmy etap prac badawczych obejmował opracowanie zebranego materiału i weryfikację postawionych hipotez. Na uwagę zasługuje w tym miejscu fakt, że podział prowadzonych badań na sześć etapów badawczych pozwolił na ich usystematyzowanie i sprawne przeprowadzenie prac. Realizacja każdego z etapów miała wpływ na kolejny. Pozwalała na analizę i weryfikację postawionych założeń, które przekładały się na sposób podjęcia prac w ramach kolejnego etapu. W dalszych rozdziałach niniejszego opracowania podjęto próbę przedstawienia zebranych informacji oraz wyprowadzonych wniosków, z uwzględnieniem zarówno literatury przedmiotu, jak i własnych badań empirycznych.

## Rozdział II.

„Niepełnosprawność”  
i jej definicje w standardach  
międzynarodowych  
i regionalnych

Zdefiniowanie „niepełnosprawności” w polskiej nomenklaturze zarówno prawniczej, socjologicznej, jak i medycznej, nie stanowi prostego zadania. Wynika to z faktu, że niepełnosprawność przyjmuje wiele form, przejawia się w wielu złożonych postaciach, których często nie da opisać się w jednoznaczny i prosty sposób, pozwalający na zaprezentowanie skondensowanej definicji<sup>1</sup>. Co więcej, nie istnieje jedno, ogólnie przyjęte rozumienie niepełnosprawności. Stąd też można stwierdzić, iż niepełnosprawność posiada wiele twarzy, których obraz niekiedy odbiega od społecznego postrzegania jej samej. Przyczyną takiego stanu rzeczy jest m.in. wielość definicji i sposobów kwalifikowania osób jako niepełnosprawne czy to przez regulacje prawne o charakterze międzynarodowym i krajowym, szeroko rozumianą administrację państwową czy opracowania o różnorodnym charakterze (np. statystyki, dobre praktyki, rekomendacje, kodeksy postępowania itp.), aż w końcu subiektywne odczucia osób niepełnosprawnych. Ponadto warto pamiętać, że grupa tych osób nie jest jednorodna. W literaturze przedmiotu, opracowaniach dotyczących zagadnień im poświęconych wymienia się, iż osoby te mogą być niepełnosprawne pod względem fizycznym, psychicznym, sensorycznym bądź intelektualnym. Niepełnosprawność może towarzyszyć im również od urodzenia lub może być nabyta czy to w dzieciństwie, we wczesnej młodości, w późniejszych latach, w okresie nauki, czy też w trakcie zatrudnienia<sup>2</sup>.

Obecnie w literaturze przedmiotu, aktach prawnych, dokumentach organizacji międzynarodowych stosuje się terminy „niepełnosprawność” czy „osoba niepełnosprawna”, „osoba z niepełnosprawnością”, które są stosunkowo młode. Zastąpiły one takie pojęcia jak: inwalida, wariat, debil, kaleka, paralityk, kulawy, ślepy, które aktualnie słusznie uważane są za pejoratywne, obraźliwe czy poniżające<sup>3</sup>. Historia terminu „niepełnosprawność” sięga czasów starożytnych, albowiem w języku łacińskim *validus* – to silny, zdrowy, zaś dodatek *in* – świadczył o braku tych cech, stąd też *invalidus* – to bezsilny, chory, słaby<sup>4</sup>. Zaskakującym jest również fakt, iż do XIX wieku o inwalidztwie decydowała niepełnosprawność, która powstała podczas służby wojskowej. Zgodnie z przedwojenną definicją słownikową<sup>5</sup> „inwalida” to słaba, niedołączna, chora osoba, przez którą rozumie się żołnierza niezdolnego do dalszej służby wskutek kalectwa lub utraty zdrowia w wojsku.

<sup>1</sup> S. Golinowska, (w:) S. Golinowska (red.), *Instytucjonalne, zdrowotne i społeczne determinanty niepełnosprawności*, Warszawa 2012, s. 31.

<sup>2</sup> Opracowanie Międzynarodowego Biura Pracy w Genewie pt. *Managing disability in the workplace. An ILO code of practice*, przetłumaczone przez Ministerstwo Pracy i Polityki Społecznej, Biuro Pełnomocnika Rządu do Spraw Osób Niepełnosprawnych pt. *Zarządzanie niepełnosprawnością w miejscu pracy*, Warszawa 2013, s. III.

<sup>3</sup> E. Krawczyk-Pasłowska, *Niepełnosprawność. Bariery i szanse*, Kraków 2010, s. 7.

<sup>4</sup> K. Kwapisz, *Ustawa o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych. Komentarz*, Warszawa 2013, s. 52.

<sup>5</sup> S. Lam, *Słownik wyrazów obcych* (hasło: inwalida), Warszawa 1939.





Natomiast, jak podkreśla P. Ulman<sup>6</sup>, po II wojnie światowej niepełnosprawność zaczęto traktować jako kryterium odróżniające „człowieka zdrowego od inwalidy”, jeżeli chodzi o zdolność do wykonywania pracy. Możliwym do zaobserwowania jest dziś fakt, że termin „niepełnosprawność” niesie ze sobą pewnego rodzaju konsekwencje. Otóż implikuje podział na osoby niepełnosprawne i pełnosprawne, pogłębiający pewnego rodzaju dualizm, który może prowadzić do tego, iż obie te grupy będą siebie dystansowały, chociażby z powodu, że problemy osób z niepełnosprawnością nie będą problemami osób pełnosprawnych. Niemniej jednak stosowanie pojęcia „niepełnosprawność” w porównaniu do wcześniejszych ujęć, wykazuje tendencje związane z coraz to większym poszanowaniem osób dotkniętych różnego rodzaju dysfunkcjami. Co więcej, termin ten może przyczyniać się do łagodzenia marginalizacji, ponieważ sugeruje niepełną sprawność, a to pozwala otworzyć drogę ku poszukiwaniu oraz wykorzystywaniu zachowanej sprawności<sup>7</sup>. W przeciwieństwie zatem do używanych w przeszłości określeń osób z niepełnosprawnością, obecnie „niepełnosprawność” nie przekreśla możliwości rozwoju oraz nie ogranicza się wyłącznie do rozumienia utraty sprawności przez pryzmat zdrowia i choroby.

Jak wskazano w rozdziale I aktualnie dąży się do prowadzenia polityki wyrównywania szans, opartej na modelu społecznym, na idei postrzegania osób niepełnosprawnych jako pełnosprawnych uczestników życia społecznego, mających takie same prawa co pozostali obywatele danych krajów. K. Kurowski<sup>8</sup> podkreśla, że zmiany te dokonywały się chociażby równoległe z rozwojem regulacji dotyczących praw człowieka. Zdaniem tego Autora nastąpiło odejście nie tylko od modelu izolacyjno-opiekuńczego, lecz także od podchodzenia do tych osób paternalistycznie. Wszystko to zapoczątkowało traktowanie ich w sposób podmiotowy. Owe zmiany w podejściu do niepełnosprawności zostały wyjątkowo wyraźnie wyeksponowane w Deklaracji Madryckiej<sup>9</sup>, opracowanej podczas Europejskiego Kongresu na rzecz Osób Niepełnosprawnych, który odbył się w Madrycie w dniach 20-24 marca 2002 r. Polegały one m.in.<sup>10</sup>: na odejściu od traktowania osób niepełnosprawnych jako przedmiotu działań charytatywnych, a przejściu do postrzegania ich jako osób z takimi samymi prawami jak

<sup>6</sup> P. Ulman, *Problem niepełnosprawności w krajach UE. Analiza porównawcza*, Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy 2010, Nr 16, s. 314.

<sup>7</sup> E. Krawczyk-Pasłowska, *Niepełnosprawność. Bariery i szanse*, op. cit., s. 8.

<sup>8</sup> K. Kurowski, *Wolności i prawa człowieka i obywatela z perspektywy osób z niepełnosprawnościami*, Warszawa 2014, s. 7-8.

<sup>9</sup> Rada Unii Europejskiej w grudniu 2001 r. ogłosiła rok 2003 – Europejskim Rokiem Osób Niepełnosprawnych. By stworzyć ogóle ramy programowe podejmowanych działań, w marcu 2002 r. odbył się w Madrycie Europejski Kongres Osób Niepełnosprawnych. Uczestnicy (ponad 600 osób z 34 państw) proklamowali wówczas Deklarację Madrycką. Przyjęty tekst był wynikiem porozumienia pomiędzy Europejskim Forum Niepełnosprawności (ang. *European Disability Forum*), Hiszpańską Prezydenturą Unii Europejskiej oraz Komisją Europejską.

<sup>10</sup> E. Wapiennik, *Działania Unii Europejskiej na rzecz osób z niepełnosprawnością*, (w:) D. Gorajewska (red.), *Społeczeństwo równych szans – tendencje i kierunki zmian*, Warszawa 2005, s. 39-59.

inni; na zaprzestaniu traktowania tych osób wyłącznie jako pacjentów, a spojrzeniu na nich jak na konsumentów oraz niezależnych obywateli; na zmianie myślenia skoncentrowanego na indywidualnych uszkodzeniach czy zaburzeniach na rzecz działań pozwalających usuwać bariery oraz promować dostępne środowisko; na wyeksponowaniu uzdolnień ludzi z dysfunkcjami oraz tworzeniu miejsc pracy w zamian za określanie ich ludźmi zależnymi od innych lub nienadającymi się do pracy; na kreowaniu przyjaznego i elastycznego świata dla wszystkich; na eliminacji niepotrzebnej segregacji w edukacji, zatrudnieniu i innych sferach życia, a przejściu do integrowania osób z niepełnosprawnością w normalny nurt życia<sup>11</sup>.

Warto również podkreślić, że definicje „niepełnosprawności” są różnorodne w zależności od celu, dla jakiego powstają. Ponadto terminologia ta ewoluowała na przestrzeni lat, ponieważ m.in. zaczęto odchodzić od mówienia o zdrowiu, rehabilitacji i opiece nad osobą niepełnosprawną, a skupiono się na relacjach społecznych, warunkach pracy, konieczności wyeliminowania dyskryminacji w codziennym i społeczno-zawodowym życiu tych ludzi. Zwrócić należy także uwagę, iż w dalszych częściach pracy nie będzie analizowany wyłącznie termin „niepełnosprawność”, a też takie jak: „osoba niepełnosprawna” czy „osoba z niepełnosprawnością”. Wynika to z faktu, iż akty prawne, dokumenty czy opracowania (zwłaszcza z zakresu nauk społecznych) badane na potrzeby niniejszego opracowania zawierały właśnie takie terminy. Współcześnie kładzie się duży nacisk na to, by odchodzić od stosowania określenia „osoba niepełnosprawna” na rzecz zwrotu „osoba z niepełnosprawnością” lub „osoba z niepełnosprawnościami” (podobnie w j. angielskim *person with disability* – należy stosować przyimek „z”), bowiem to drugie nie zamyka cech tej osoby tylko w jednej (związanej właśnie z niepełnosprawnością) i nie stygmatyzuje jej<sup>12</sup>.

Aktów prawa międzynarodowego o charakterze uniwersalnym oraz regionalnym, wychodzących naprzeciw problemom napotykanym przez osoby z niepełnosprawnością, jak też aktów prawa krajowego regulujących status prawny osób z dysfunkcjami – jest bardzo dużo. W trosce o czytelność przekazu przedstawiono te najbardziej istotne z punktu widzenia podejmowanych rozważań. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że prawa osób z dysfunkcjami ujmowane są w kontekście praw człowieka, w związku z tym przysługują im takie same prawa jak innym obywatelom. Dlatego, nie wszystkie analizowane poniżej akty prawne, dokumenty itp. będą zawierały definicję niepełnosprawności, jednakże nie mogły zostać pominięte z uwagi na swoją doniosłość oraz koherencję z pozostałymi aktami.

<sup>11</sup> O integracji osób niepełnosprawnych zob. więcej: A. Klinik (red.), *W stronę podmiotowości osób niepełnosprawnych. Tom IV serii: Problemy edukacji, rehabilitacji i socjalizacji osób niepełnosprawnych*, Kraków 2008, ss. 196.

<sup>12</sup> Zob. D. Galasiński, *Osoby niepełnosprawne czy z niepełnosprawnością?*, Niepełnosprawność – zagadnienia, problemy, rozwiązania 2013, Nr IV (9), s. 3-6.



## 1. „Niepełnosprawność” w standardach międzynarodowych o charakterze uniwersalnym

W opisie aktów prawnych o zasięgu międzynarodowym skupiono się na omówieniu przede wszystkim umów międzynarodowych, będących obok zwyczaju i ogólnych zasad prawa – źródłem tego prawa (ang. *hard law*<sup>13</sup>). W zależności od swojej nazwy zostaną scharakteryzowane m.in. traktaty, konwencje, umowy. Większość z tych aktów ma wpływ na prawo polskie, bowiem zgodnie z art. 9 Konstytucji<sup>14</sup> Rzeczypospolita Polska zobowiązana jest do przestrzegania wiążącego ją prawa międzynarodowego. Z treści tego przepisu wynika, iż wszystkie akty prawa krajowego powinny być zgodne z całym prawem międzynarodowym wiążącym Polskę, rozumianym szeroko, a nie tylko jako umowy międzynarodowe<sup>15</sup>. Z kolei art. 87 Konstytucji stanowi, że źródłami powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej są: Konstytucja, ustawy, ratyfikowane umowy międzynarodowe oraz rozporządzenia.

Z uwagi na prowadzone poniżej analizy wyjaśnić należy czym jest umowa międzynarodowa<sup>16</sup>. Jej definicja została zawarta w art. 2 pkt 1 ustawy o umowach międzynarodowych<sup>17</sup>, zgodnie nią jest to *porozumienie między Rzeczpospolitą Polską a innym podmiotem lub podmiotami prawa międzynarodowego, regulowane przez prawo międzynarodowe, niezależnie od tego, czy jest ujęte w jednym dokumencie czy w większej liczbie dokumentów, bez względu na jego nazwę oraz bez względu na to, czy jest zawierane w imieniu państwa, rządu czy ministra kierującego działem administracji rządowej właściwego do spraw, których dotyczy umowa międzynarodowa*. Ustawa ta w art. 12 i 13 dzieli umowy na podlegające ratyfikacji, zatwierdzeniu lub wiążące państwo w inny sposób dopuszczony przez prawo międzynarodowe (np. w drodze podpisania, wymiany not). B. Banaszak<sup>18</sup> analizując źródła prawa, podkreśla, że Konstytucja zaliczyła jedynie ratyfikowane umowy międzynarodowe do źródeł prawa powszechnie obowiązującego, a inne umowy, których Polska zobowiązała się przestrzegać w inny sposób, aniżeli poprzez ratyfikację (np. przez podpisanie, wymianę not, przystąpienie) – nie mają charakteru powszechnie obowiązującego, zatem są

<sup>13</sup> Stosowanie terminów *hard law* i *soft law* jest wciąż przedmiotem dyskusji w doktrynie. Zob. więcej: A. Wyrozumska, *Umowy międzynarodowe. Teoria i praktyka*, Warszawa 2006, s. 681-689.

<sup>14</sup> Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Dz. U. z 1997 Nr 78, poz. 483 ze zm.

<sup>15</sup> W. Skrzydło, *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, Warszawa 2013, s. 23.

<sup>16</sup> Nazwy nadawane umowom międzynarodowym są różnorodne, ale z punktu widzenia prawnego nie mają to znaczenia. Przykładowo można wymienić następujące nazwy: traktat, konwencja, umowa, układ, porozumienie, deklaracja, protokół, *modus vivendi*, pakt, statut, karta, konstytucja, konkordat. Zob. więcej: W. Góralczyk, S. Sawicki, *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, Warszawa 2016, s. 66; R. Bierzaniek, J. Symonides, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2005, s. 77 i n.; A. Łazowski, A. Zawidzka-Łojek, *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2011, s. 9 i n.; W. Czapliński, A. Wyrozumska, *Prawo międzynarodowe publiczne. Zagadnienia systemowe*, Warszawa 2014, s. 56 i n.

<sup>17</sup> Ustawa z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych, Dz. U. z 2000 r. Nr 39, poz. 443 ze zm.

<sup>18</sup> B. Banaszak, *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, Warszawa 2012, s. 497 i n.

one ogłaszane w trybie innym niż ratyfikowane umowy międzynarodowe. Zaś umowy międzynarodowe ratyfikowane za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie ogłaszane są w Dzienniku Ustaw na podstawie zarządzenia Prezydenta.

Rozdział ten zostanie poświęcony również szeregowi instrumentów niewiążących prawnie, np. zalecenia organizacji międzynarodowych, programy działania, wytyczne, deklaracje, komunikaty, raporty działań itp., zaliczanych do tzw. miękkiego prawa (ang. *soft law*)<sup>19</sup>.

Celem uporządkowania prowadzonych rozważań przyjęto zasadę, iż akty prawa międzynarodowego będą przedstawiane zgodnie z instytucjami je uchwalającymi.

## Organizacja Narodów Zjednoczonych

Opis standardów międzynarodowych o charakterze uniwersalnym należy rozpocząć od działalności Organizacji Narodów Zjednoczonych<sup>20</sup>, będącej jednym z najważniejszych podmiotów legislacji na poziomie międzynarodowym, przez co również wiodącej kilkudziesięcioletni prym w obszarze kształtowania prawa powszechnego. ONZ problemami osób niepełnosprawnych zajmuje się od początku swojego istnienia. Postulaty ochrony i wspierania niepełnosprawnych są zawarte w najważniejszych aktach prawnych tej organizacji. Karta Narodów Zjednoczonych z dnia 26 czerwca 1945 r.<sup>21</sup> w Preambule podkreśla, że jednym z podstawowych celów działalności ONZ jest przywrócenie wiary w *podstawowe prawa człowieka, w dostojność i wartość jego osoby, w równouprawnienie mężczyzn i kobiet oraz w równość praw narodów wielkich i małych*. Wszakże Karta nie odnosi się wprost do osób z niepełnosprawnością, ale stanowi o ochronie praw wszystkich ludzi, a zatem i bez wątplenia do tej specyficznej grupy. Zostało to wyrażone m.in. w art. 1, 55 i 56 Karty, podkreślających, że ONZ będzie dbało o podnoszenie stopy życiowej, pełne zatrudnienie oraz warunki postępu i rozwoju gospodarczego oraz społecznego, rozwiązywanie międzynarodowych zagadnień gospodarczych, społecznych, zdrowotnych i innych z nimi związanych, jak również międzynarodowej współpracy kulturalnej oraz oświatowej, powszechne poszanowanie i zachowywanie ludzkich praw i wolności podstawowych dla wszystkich bez różnicy rasy, płci, języka lub religii. W literaturze przedmiotu podkreśla się, że tego rodzaju założenia są zaliczane do priorytetowych działań Organizacji Narodów Zjednoczonych<sup>22</sup>.

<sup>19</sup> A. Wyrozumka, *Umowy międzynarodowe...*, op. cit., s. 678-679.

<sup>20</sup> Zob. więcej: K. Kurowski, *Ewolucja regulacji prawnych Organizacji Narodów Zjednoczonych w zakresie problematyki praw osób niepełnosprawnych*, (w:) D. Podgórska-Jachnik (red.), *Problemy orzecznictwa i reprezentacji osób niepełnosprawnych. Ruch na rzecz lepszej przyszłości osób niepełnosprawnych. Tom II*, Łódź 2010, s. 53-71.

<sup>21</sup> Karta Narodów Zjednoczonych, Statut Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości i Porozumienie, ustanawiające Komisję Przygotowawczą Narodów Zjednoczonych podpisane w dniu 26 czerwca 1945 r., Dz. U. z 1947 r. Nr 23, poz. 90 ze zm.

<sup>22</sup> R. Wieruszewski, *ONZ-owski system ochrony praw człowieka – bilans dokonań*, (w:) J. Symonides (red.), *Organizacja Narodów Zjednoczonych. Bilans i perspektywy*, Warszawa 2006, s. 292.



Z kolei Powszechna Deklaracja Praw Człowieka przyjęta i proklamowana rezolucją Zgromadzenia Ogólnego ONZ 217 A (III) w dniu 10 grudnia 1948 r. w art. 2 stanowi: *Każdy człowiek jest uprawniony do korzystania z wszystkich praw i wolności wyłożonych w niniejszej Deklaracji, bez względu na różnice rasy, koloru skóry, płci, języka, religii, poglądów politycznych lub innych przekonań, narodowości, pochodzenia społecznego, majątku, urodzenia lub jakiegokolwiek inne różnice*<sup>23</sup>. W kolejnych latach swojej działalności Narody Zjednoczone wraz z państwami członkowskimi na bazie tego typu założeń organizowały wiele szkoleń, seminariów i warsztatów, podczas których promowano działania na rzecz osób niepełnosprawnych, wymieniano się doświadczeniami z zakresu pomocy niepełnosprawnym czy też opisywano kwestię równego ich traktowania w społeczeństwie.

Niepełnosprawności nie definiują Międzynarodowe Pakty Praw Człowieka uchwalone przez Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych w 1966 r., czyli Pakt Praw Obywatelskich i Politycznych<sup>24</sup> i Pakt Praw Ekonomicznych, Socjalnych i Kulturalnych<sup>25</sup>, jednakże prawa w nich ustalone dotyczą jak najbardziej także grupy osób z niepełnosprawnością. W MPPOiP zakres przedmiotowy oscyluje wokół praw związanych z prawną, psychiczną oraz fizyczną egzystencją jednostki, praw wolnościowych oraz praw demokratycznych. Do tych pierwszych zalicza się m.in.: prawo do życia (art. 6), prawo do wolności i bezpieczeństwa osobistego (art. 9), wolność myśli, sumienia i religii czy posiadania oraz wyrażania poglądów (art. 18-19). Pośród praw z grupy drugiej wyróżnić można m.in.: wolność poruszania się i wolność wyboru miejsca zamieszkania (art. 12), prawo do prywatności (art. 17). Z kolei trzecia grupa to prawa ściśle związane z politycznym uczestnictwem (funkcjonowaniem demokratycznych struktur państwa), polegających np. na uczestniczeniu w kierowaniu sprawami publicznymi bezpośrednio lub za pośrednictwem swobodnie wybranych przedstawicieli, korzystaniu z czynnego i biernego prawa wyborczego czy dostępie do służby publicznej w swoim kraju na ogólnych zasadach równości (art. 25). Prawa wolnościowe i demokratyczne nawiązują także do wolności politycznych, takich jak wolność posiadania i wyrażania poglądów (art. 19), or-

<sup>23</sup> Deklaracja ta jest przykładem niewiążącej uchwały organizacji międzynarodowej, niemniej jednak brak wiążącego charakteru nie oznacza, że nie wywołuje ona pośrednich skutków prawnych. Akt ten jest pierwszą kodyfikacją praw człowieka na szczeblu powszechnym, który odzwierciedla podstawowe wartości systemu prawa międzynarodowego. Deklaracja jest jednak blisko powiązana z prawem, ponieważ stała się podstawą przyjęcia wiążących umów międzynarodowych o charakterze powszechnym – Międzynarodowych Paktów Praw Człowieka. Zob. więcej: A. Wyrozumka, *Umowy międzynarodowe...*, op. cit., s. 689 i n.

<sup>24</sup> Międzynarodowy Pakt Praw Obywatelskich i Politycznych z dnia 19 grudnia 1966 r., Dz. U. z 1977 r. Nr 38, poz. 167.

<sup>25</sup> Międzynarodowy Pakt Praw Gospodarczych, Społecznych i Kulturalnych z dnia 19 grudnia 1966 r., Dz. U. z 1977 r. Nr 38, poz. 169.



ganizowania zgromadzeń (art. 21) oraz zrzeszania się (art. 22), do demokratycznej równości wobec prawa i ochrony prawnej przed dyskryminacją z takich względów, jak: rasa, kolor skóry, płeć, język, religia, poglądy polityczne lub inne, pochodzenie narodowe lub społeczne, sytuacja majątkowa, urodzenie lub jakiegokolwiek inne okoliczności (art. 26)<sup>26</sup>. System ONZ wypracowywał przez lata system praw człowieka, dlatego opisane powyżej prawa w literaturze przedmiotu zaliczane są do I generacji praw człowieka. Można zatem stwierdzić, iż należą do nich prawa, te które są uważane za prawa podstawowe (fundamentalne), ich źródłem jest natura ludzka, a przysługują jednostkom niezależnie od stanu prawnego obowiązującego w państwie.

Kolejne dwie generacje zostały scharakteryzowane w MPPGSiK. Do praw II generacji zalicza się te o charakterze:

- ekonomicznym, np.: prawo do pracy (art. 6), prawo do korzystania ze sprawiedliwych i korzystnych warunków pracy (art. 7), prawo do tworzenia i przystępowania do związków zawodowych oraz prawo do strajku (art. 8),
- socjalnym, np.: prawo do zabezpieczenia społecznego, włączając w to ubezpieczenia społeczne (art. 9), prawo do ochrony i pomocy rodzinie (art. 10), prawo do odpowiedniego poziomu życia dla niego samego i jego rodziny, włączając w to wyżywienie, odzież i mieszkanie, oraz – do stałego polepszania warunków bytowych (art. 11), prawo każdego do korzystania z najwyższego osiągalnego poziomu ochrony zdrowia fizycznego i psychicznego (art. 12),
- kulturalnym, np. prawo do nauki (art. 13), prawo do udziału w życiu kulturalnym, korzystania z osiągnięć postępu naukowego i jego zastosowań, prawo autorów do korzystania z ochrony interesów moralnych i materialnych, wynikających z twórczości naukowej, literackiej lub artystycznej (art. 15).

Prawa III generacji nie zostały opisane wszystkie w jednym akcie normatywnym. Utożsamia się je z tzw. prawami kolektywnymi, czyli tymi wspólnymi dla całej społeczności międzynarodowej, ponieważ kryterium określającym ich adresata jest społeczność czy grupa, a nie jednostka. Warto również nadmienić, iż do tego rodzaju praw zalicza się te, przysługujące określonej grupie podmiotów, czyli np. osobom chorym, osobom z niepełnosprawnością<sup>27</sup>.

Początkowo działalność oraz prace legislacyjne ONZ nie były wprost ukierunkowane na zabezpieczanie praw osób z dysfunkcjami. Dopiero druga połowa XX wieku z punktu widzenia przedmiotowego zagadnienia niniejszego opracowania przyniosła istotne akty prawne, które zostały przyjęte przez Zgromadzenie Ogólne ONZ. Zaliczyć można do nich Deklarację Praw Osób Opóźnionych Umysłowo z 1971 r., zapewniającą, iż ludzie z niepełnosprawnością intelektu-

<sup>26</sup> Zob. więcej: R. Wieruszewski (red.), *Międzynarodowy pakt praw obywatelskich (osobistych) i politycznych. Komentarz*, Warszawa 2012, ss. 820.

<sup>27</sup> E. Krzysztofik, *Wsparcie pokoju we współczesnych stosunkach międzynarodowych*, Warszawa 2009, s. 178-179.



alną mają te same prawa co wszyscy inni, ale przyznającą im jednocześnie specjalne prawa związane z ich potrzebami m.in.: prawo do leczenia, wychowania, szkolenia, rehabilitacji, pracy zarobkowej, do zabezpieczenia środków na ich utrzymanie, prawo do ochrony przed wyzyskiem i złym traktowaniem.

W dniu 9 grudnia 1975 r. Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych uchwałą 2856 (XXVI) przyjęło Deklarację Praw Osób Niepełnosprawnych. Był to pierwszy dokument ONZ poświęcony wszystkim osobom z niepełnosprawnością. Potwierdził on, że niepełnosprawni mają pełne prawo do poszanowania ludzkiej godności oraz przysługują im te same obywatelskie i polityczne prawa, co innym członkom społeczeństwa. Akt ten zawierał również definicję osoby niepełnosprawnej. Według Deklaracji Praw Osób Niepełnosprawnych osoba ta *w wyniku deficytu swoich fizycznych lub umysłowych zdolności, wrodzonych lub nabytych, nie jest w stanie zapewnić sobie, częściowo lub całkowicie, warunków koniecznych do swego indywidualnego lub społecznego życia.*

Przytoczona definicja wydaje się być bardzo „pojemna”, dlatego można ją swobodnie interpretować. Jednakże na tle innych definicji, jakie zostaną przedstawione poniżej jest ona dość kompletna i zawiera wiele istotnych elementów. Mianowicie wskazuje, iż osobą niepełnosprawną może być osoba, u której wystąpił „deficyt” fizycznych lub umysłowych umiejętności. Deklaracja nie wskazuje czy ów „deficyt” powinien być udokumentowany czy orzeczony np. przez właściwy rzeczowo do tego organ, zatem zawiera ona w sobie zarówno niepełnosprawność biologiczną, jak i prawną. Wskazany został również czas pojawienia się dysfunkcji, bowiem mowa tutaj o wrodzonym oraz nabytym „deficycie”. Co więcej, nie jest wymagane by niepełnosprawność całkowicie blokowała uczestnictwo w życiu społecznym, ale może jedynie w sposób częściowy się do tego przyczyniać.

Warto podkreślić, iż pod koniec lat 70. ubiegłego wieku podjęto wiele innych inicjatyw na rzecz osób niepełnosprawnych<sup>28</sup>. Mianowicie rezolucją (A/RES/31/123) Zgromadzenia Ogólnego z dnia 16 grudnia 1976 r. ustanowiono rok 1981 – Międzynarodowym Rokiem Osób Niepełnosprawnych. Rok później – w dniu 16 września 1977 r. uchwalono Deklarację Praw Osób Głuchych i Niewidomych, zaś na mocy rezolucji (A/RES/37/52) z dnia 3 grudnia 1982 r.<sup>29</sup> Zgromadzenie Ogólne przyjęło Światowy Program Działań na rzecz Osób Niepełnosprawnych. Lata 1983-1992 nazwano Dekadą Osób Niepełnosprawnych, która charakteryzowała się wzmożonymi działaniami na rzecz osób z niepełnosprawnościami. W 1990 r. przyjęto tzw. *Zasady Tallińskie*<sup>30</sup> traktujące o edu-

<sup>28</sup> M. Jankowska, *Prawa osób niepełnosprawnych w międzynarodowych aktach prawnych*, Niepełnosprawność – zagadnienia, problemy, rozwiązania 2011/2012, Nr I/2011 (1), I/2012 (2), s. 36.

<sup>29</sup> W 1992 r. dzień 3 grudnia ONZ uznało za Międzynarodowy Dzień Osób Niepełnosprawnych.

<sup>30</sup> Uchwała (A/RES/44/70) Zgromadzenia Ogólnego ONZ z dnia 15 marca 1990 r. – Wytyczne dla działań z rozwoju zasobów ludzkich w dziedzinie niepełnosprawności.

cji i zatrudnianiu tych osób przez instytucje rządowe w celu wyrównania szans osób z różnego rodzaju dysfunkcjami.

Jednym z ostatnich dokumentów Dekady Osób Niepełnosprawnych są *Zasady ochrony osób cierpiących na choroby psychiczne oraz poprawy opieki zdrowotnej w tym zakresie*, które opublikowano w 1991 r.<sup>31</sup> Innym dokumentem o charakterze polityczno-moralnym są *Standardowe zasady wyrównywania szans osób niepełnosprawnych*, przyjęte przez Zgromadzenie Ogólne ONZ w postaci rezolucji (A/RES/48/96) w dniu 20 grudnia 1993 r. Podstawowym celem określenia owych zasad było zagwarantowanie dziewczętom, chłopcom, kobietom i mężczyznom z niepełnosprawnościami takiego samego traktowania jak pozostałym członkom społeczeństwa, poprzez zapewnienie, iż będą im przysługiwały zarówno takie same prawa, jak i obowiązki, jak pozostałym obywatelom. W dokumencie tym wyjaśniono, że termin „niepełnosprawność” obejmuje wiele ograniczeń funkcjonalnych występujących w każdym społeczeństwie i kraju na świecie. Jak w wielu innych podobnych opracowaniach zauważono, że niepełnosprawność może być fizyczna, intelektualna lub polegać na dysfunkcji zmysłów, co więcej może wynikać z choroby somatycznej lub choroby umysłowej. Podkreślono też, iż wymienione zaburzenia, sytuacje lub choroby mogą mieć charakter stały lub przejściowy. Tuż za definicją niepełnosprawności w *Standardowych zasadach wyrównywania szans osób niepełnosprawnych* pojawiło się wyjaśnienie terminu „upośledzenie” (ang. *handicap*). Zgodnie z tym dokumentem jest to utrata lub ograniczenie możliwości uczestniczenia w życiu społeczeństwa w tym samym stopniu, co inni. Należy zauważyć, iż termin ten wskazuje na konflikt pomiędzy osobą niepełnosprawną a jej środowiskiem. Wynika to z braku dostosowania komunikacji, edukacji czy wydarzeń organizowanych przez społeczeństwo do potrzeb osób z upośledzeniem. W analizowanym dokumencie podkreślono także, że przyjęte rozróżnienie definicji „niepełnosprawność” oraz „upośledzenie” jest zgodne z międzynarodową klasyfikacją uszkodzeń, niepełnosprawności i upośledzeń, którą w 1980 r. przyjęła Światowa Organizacja Zdrowia w celu zapewnienia bardziej precyzyjnego, a jednocześnie zrelatywizowanego podejścia<sup>32</sup>.

Wymienione powyżej deklaracje, zasady, które zostały uchwalone przez Organizację Narodów Zjednoczonych są dowodem na to, iż w pewnym momencie ludzkość zrozumiała, że niepełnosprawność jest obecna pośród ludzi XX wieku. Dlatego też ONZ zaczęła odchodzić od polityki społeczno-ekonomicznej wobec osób niepełnosprawnych, a skupiła się na trytorowym działaniu, polegającym na:

<sup>31</sup> Uchwała (A/RES/44/119) Zgromadzenia Ogólnego ONZ z dnia 17 grudnia 1991 r. – Zasady ochrony osób z chorobą psychiczną i poprawy opieki chorych psychicznie.

<sup>32</sup> Klasyfikacja Światowej Organizacji Zdrowia zostanie omówiona w dalszej części monografii.





- prewencji (ang. *prevention*), przyjmującej postać prewencji podstawowej (zapobieganie występowaniu uszkodzeń fizycznych, intelektualnych, psychicznych i narządów zmysłów) oraz prewencji wtórnej (zapobieganie temu, by uszkodzenia spowodowały trwałe ograniczenia funkcjonalne lub niepełnosprawność); przykłady działań prewencyjnych: wprowadzenie podstawowej opieki zdrowotnej oraz prenatalnej, edukacja w zakresie odżywiania, prowadzenie kampanii o szczepieniach przeciwko chorobom zakaźnym, dostosowywanie stanowisk pracy celem zapobiegania np. chorobom zawodowym,
- rehabilitacji (ang. *rehabilitation*), będącej procesem, którego celem jest umożliwienie osobom z dysfunkcjami osiągnięcie i utrzymywanie optymalnego poziomu funkcjonowania fizycznego, intelektualnego, psychicznego, społecznego oraz narządów zmysłów, celem podwyższenia ich poziomu niezależności,
- wyrównywaniu szans (ang. *equalization of opportunities*) poprzez upowszechnianie dla wszystkich, a zwłaszcza dla niepełnosprawnych różnych usług, informacji, dokumentacji, systemów, które będą przyjazne tym ludziom; celem takich działań jest traktowanie osób z niepełnosprawnościami jako pełnoprawnych członków społeczeństwa, mających takie same prawa oraz obowiązki, jak inni.

Zauważalne jest, iż podczas Dekady Osób Niepełnosprawnych pod egidą Organizacji Narodów Zjednoczonych doszło zarówno do pogłębienia wiedzy, jak i lepszego zrozumienia problematyki niepełnosprawności oraz opracowania odpowiedniej terminologii. Podjęto działania mające na celu nie tylko niesienie pomocy osobom z dysfunkcjami, ale przede wszystkim służące włączeniu ich do społeczeństwa.

Omawiając akty prawa międzynarodowego o charakterze uniwersalnym nie można zapomnieć o Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych, która została zatwierdzona przez Zgromadzenie Ogólne ONZ w dniu 13 grudnia 2006 r.<sup>33</sup> i weszła w życie 30 dni od dnia złożenia dwudziestego dokumentu ratyfikacyjnego<sup>34</sup>, czyli 3 maja 2008 r. O randze oraz niezwykle istotnym znaczeniu tego aktu świadczą słowa ówczesnego Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych Kofiego Annana, jakie wypowiedział w dniu uchwalenia tej Konwencji *dla 650 milionów ludzi niepełnosprawnych na całym świecie, dzisiejszy dzień przynosi obietnicę początku nowej ery ...*<sup>35</sup>. W Polsce została ona ratyfikowana przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej – Bronisła-

<sup>33</sup> Konwencja o Prawach Osób Niepełnosprawnych z dnia 13 grudnia 2006 r., Dz. U. z 2012 r., poz. 1169.

<sup>34</sup> Stanowi o tym art. 45 Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych.

<sup>35</sup> ... *for 650 million persons around the world living with disabilities, today promises to be the dawn of a new era.* Opracowanie pt. *Landmark Convention on the Rights of Persons with Disabilities to be Adopted on 13 December* dostępne pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.un.org/press/en/2006/sgsm10797.doc.htm](http://www.un.org/press/en/2006/sgsm10797.doc.htm).

wa Komorowskiego dnia 6 września 2012 r.<sup>36</sup> W ten sposób Polska stała się 122 stroną Konwencji, uwzględniając państwa-strony z całego świata, które złożyły dokumenty ratyfikacyjne, zatwierdzenia lub przystąpienia, zaś na kontynencie europejskim jako 31 państwo przystąpiliśmy do tego aktu<sup>37</sup>.

Przyczyną uchwalenia owej Konwencji była potrzeba kodyfikacji praw przysługujących osobom z dysfunkcjami i nadanie im charakteru prawnie wiążącego, albowiem do tej pory – jak starano się wykazać powyżej – wiele zagadnień było rozproszonych w różnego rodzaju aktach prawnych, dokumentach, deklaracjach o rozmaitej randze, znaczeniu czy zasięgu. W opracowaniach<sup>38</sup> dotyczących Konwencji podkreśla się jednak, iż nie proklamuje ona nowych praw, które wcześniej nie byłyby sformułowane w aktach prawnych o charakterze międzynarodowym, dotyczących praw człowieka. Za przykład można podać art. 5 Konwencji, w którym została ujęta zasada równości i niedyskryminacji czy art. 12 – nawiązujący do zasady równości wobec prawa. Zasady te w Polsce obowiązują już z uwagi na zobowiązania wynikające z Konwencji o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności<sup>39</sup> czy wspomnianych Międzynarodowych Paktów Praw Człowieka z 1966 r.: Paktu Praw Obywatelskich i Politycznych oraz Paktu Praw Ekonomicznych, Socjalnych i Kulturalnych. Co więcej, Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej również chroni te prawa. Mianowicie w art. 32 mowa jest o tym, iż wszyscy są wobec prawa równi, jak też nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny. W literaturze przedmiotu<sup>40</sup> podkreśla się zatem, że żadne przyczyny, ani też żadne przepisy nie mogą usprawiedliwiać dyskryminacji, a od zasady równości Konstytucja nie przewiduje wyjątków czy odstępstw.

Konwencja sformułowała określone standardy, które państwa-strony ratyfikując tę umowę, zobowiązały się wprowadzić w życie, zapewniając stosowne prawa

<sup>36</sup> Polska nie ratyfikowała Protokołu fakultatywnego do Konwencji o prawa osób niepełnosprawnych, stanowiącego o tym, iż państwo-strona tego Protokołu po jego podpisaniu miałyby uznać właściwość Komitetu do spraw Praw Osób Niepełnosprawnych do przyjmowania oraz rozważania zawiadomień od albo w imieniu osób lub grup osób, które podlegają jego jurysdykcji, a które twierdzą, iż są ofiarami naruszenia przez to państwo-stronę postanowień Konwencji. W dniu 21 stycznia 2016 r. Rzecznik Praw Obywatelskich zwrócił się do Prezes Rady Ministrów Beaty Szydło z apelem o ratyfikowanie przez Polskę Protokołu fakultatywnego do Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych. Apel poparło 170 organizacji działających na rzecz osób z niepełnosprawnościami, ochrony praw człowieka, równego traktowania i rozwoju społeczeństwa obywatelskiego. Zob. więcej: *RPO apeluje: Ratyfikujmy Protokół fakultatywny do Konwencji o prawach osób z niepełnosprawnościami*, opracowanie dostępne pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.rpo.gov.pl/pl/content/ratyfikujmy-protokol-fakultatywny-do-konwencji-o-prawach-osob-niepelnosprawnych-apel-rpo](http://www.rpo.gov.pl/pl/content/ratyfikujmy-protokol-fakultatywny-do-konwencji-o-prawach-osob-niepelnosprawnych-apel-rpo).

<sup>37</sup> Oświadczenie Rządowe z dnia 25 września 2012 r. w sprawie mocy obowiązującej Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r., Dz. U. z 2012 r., poz. 1170.

<sup>38</sup> R. Wieruszewski, *Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych w polskim porządku prawnym*, (w:) A. M. Waszkielewicz (red.), *Polska droga do Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych ONZ*, Kraków 2008, s.10.

<sup>39</sup> Konwencja o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności z dnia 4 listopada 1950 r., Dz. U. z 1993 r. Nr 61, poz. 284 ze zm.

<sup>40</sup> W. Skrzydło, *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, op. cit., s. 46.



osobom niepełnosprawnym – w tym również niewidomym i słabowidzącym<sup>41</sup>. Co więcej, art. 4 Konwencji dotyczący obowiązków ogólnych w ust. 1 lit. a stanowi, iż państwa-strony przystępując do traktatu zobowiązują się zarówno do zapewniania, jak też popierania kompleksowej realizacji wszystkich praw człowieka oraz podstawowych wolności osób niepełnosprawnych, wykluczając jakąkolwiek dyskryminację, której podstawą byłyby różnego rodzaju dysfunkcje. Dlatego w tym celu strony analizowanej umowy międzynarodowej zobowiązują się do *przyjęcia wszelkich odpowiednich środków ustawodawczych, administracyjnych i innych w celu wdrożenia praw uznanych w niniejszej konwencji*.

Konwencja o Prawach Osób Niepełnosprawnych to pierwszy akt prawny o randze międzynarodowej, który – jak już zostało wspomniane – w kompleksowy sposób traktuje o kwestiach niepełnosprawności i wypełnia istniejącą lukę w prawie międzynarodowym dotyczącym praw człowieka. Zgodnie z celem tej regulacji wszystkie osoby niepełnosprawne powinny mieć zapewnione pełne i równe korzystanie ze wszystkich praw człowieka oraz podstawowych wolności, a ich przyrodzona godność powinna być zawsze szanowana. Co więcej, art. 1 Konwencji stanowi nie tylko o zapewnieniu powyżej wymienionych praw osobom z dysfunkcjami, ale też wskazuje zarówno na popieranie, ochronę tych praw oraz wolności, jak również zapewnienie takim osobom pełnego oraz równego korzystania z praw i podstawowych wolności człowieka. Należy zatem zgodzić się z B. Mikołajczyk<sup>42</sup>, zdaniem której poprzez ten traktat społeczność międzynarodowa potwierdziła konieczność ochrony godności osób niepełnosprawnych, zobowiązując jednocześnie państwa do przyjęcia efektywnych środków o charakterze prawnym, mających przyczynić się do eliminowania niesprawiedliwości, dyskryminacji czy łamania praw osób niepełnosprawnych.

Powracając jednak do przedmiotowego dyskursu niniejszej części pracy, warto wspomnieć, iż ONZ-towska Konwencja z 2006 r. zawiera w art. 1 własną definicję osoby niepełnosprawnej. Przepis ten wskazuje, iż *do osób niepełnosprawnych zalicza się te osoby, które mają długotrwale naruszoną sprawność fizyczną, umysłową, intelektualną lub w zakresie zmysłów co może, w oddziaływaniu z różnymi barierami, utrudniać im pełny i skuteczny udział w życiu społecznym, na zasadzie równości z innymi osobami*<sup>43</sup>.

Przedstawiona powyżej definicja ma bardzo szeroki zakres, chociażby z uwagi na fakt, iż wskazuje na różne przejawy niepełnosprawności: fizyczny, umysłowy, intelektualny lub w zakresie zmysłów (ang. *physical, mental, intellectual or sensory impairment*). Za dużą swobodą w odczytywaniu tej definicji przemawia sformułowanie „długotrwale” (ang. *long-term*), wskazujące na

<sup>41</sup> Uważa się, iż pośród wielu różnych dokumentów, to w Konwencji tej potraktowano osoby z niepełnosprawnościami w sposób najbardziej podmiotowy.

<sup>42</sup> B. Mikołajczyk, *Międzynarodowa ochrona praw osób starszych*, Warszawa 2012, s. 111.

<sup>43</sup> W wersji w j. angielskim Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych użyto sformułowania *persons with disabilities*, co należałoby przetłumaczyć jako „osoby z niepełnosprawnościami”. Niemniej w polskiej wersji językowej przetłumaczono to jako „osoby niepełnosprawne”.

okres posiadania przynajmniej jednej z wymienionych dysfunkcji. W dalszych przepisach Konwencja nie wskazuje, ile powinna trwać niepełnosprawność, by wpłynęła negatywnie na sprawne partycypowanie w życiu społecznym czy też jaki okres zostanie uznany za „długotrwały”. Należałoby przyjąć, iż czas trwania niepełnosprawności jest istotnym czynnikiem decydującym o jej orzeczeniu, jednak nie mniej ważnym jest jej wpływ na funkcjonowanie człowieka. Dlatego też w analizowanej definicji określono, iż ma ona utrudniać pełny i skuteczny udział w życiu społecznym. Można by zadać pytanie, jak należy rozumieć pełny i skuteczny udział, bowiem jest to określenie bardzo subiektywne. Niemniej jednak, taka definicja pozwala uznać za osoby z niepełnosprawnością, nie tylko te, które mają orzeczenie o niepełnosprawności. Zgodnie z tą definicją będą nimi również osoby napotykające w życiu codziennym bariery, które uniemożliwiają im sprawne funkcjonowanie (np. mogą to być osoby, które słabo słyszą czy cierpią na chroniczną depresję)<sup>44</sup>. Takie sformułowanie definicji „niepełnosprawności” podyktowane może było tym, żeby nadać prawa wszystkim osobom niepełnosprawnym, czyli zarówno tym z orzeczeniami o niepełnosprawności, jak i tym, którzy uważają się za niepełnosprawnych (niepełnosprawność biologiczna). Patrząc całościowo na ową definicję należy ocenić ją pozytywnie oraz przychylić się do zdania K. Kurowskiego podkreślającego, że opisuje ona dobrym sformułowaniem aspekt medyczny niepełnosprawności, koncentrując się jednocześnie na jej społecznym wymiarze<sup>45</sup>.

Na zakończenie rozważań na temat Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych należy przytoczyć słowa K. Mrugalskiej, według której Konwencja *jest nie tylko aktem normatywnym, ale również dokumentem edukacyjnym, który zbiera w jednym miejscu, w sposób uporządkowany podstawowe wartości, prawa i kierunki rozwiązań mające wpływ na jakość życia każdej osoby niepełnosprawnej i jej miejsce w społeczeństwie*<sup>46</sup>. Z kolei Pełnomocnik Rządu ds. osób niepełnosprawnych oraz Sekretarz Stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej – J. Duda przekonywał w lipcu 2012 r., że Konwencja zwiększa u niepełnosprawnych poczucie oraz ich prawo do normalnego, pełnego partycypowania w otwartym społeczeństwie. Swoje stanowisko wyraził słowami: *ta konwencja to jest tylko etap, bardzo istotny krok, który umożliwi nam dalsze intensywne prace nad tym, aby te osoby, które dzisiaj niejednokrotnie są wykluczone, miały prawo i możliwość funkcjonowania w otwartym społeczeństwie poprzez rehabilitację społeczną, ale głównie rehabilitację zawodową*<sup>47</sup>.

<sup>44</sup> S. Trociuk (red. naczej.), *Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych. Poradnik RPO*, Warszawa 2013, s. 12.

<sup>45</sup> K. Kurowski, *Wolności i prawa człowieka i obywatela z perspektywy osób z niepełnosprawnościami*, op. cit., s. 18.

<sup>46</sup> K. Mrugalska, *Wstęp*, (w:) A. M. Waszkielewicz (red.), *Polska droga do Konwencji ...*, op. cit., s. 7.

<sup>47</sup> A. Kwiatkowska, *Senat za ratyfikacją Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych*. Artykuł z dnia 6 lipca 2012 r. dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.lex.pl/czytaj/-artykul/senat-za-ratyfikacja-konwencji-o-prawach-osob-niepełnosprawnych](http://www.lex.pl/czytaj/-artykul/senat-za-ratyfikacja-konwencji-o-prawach-osob-niepełnosprawnych).



Organizacja Narodów Zjednoczonych przez wiele lat swojej działalności stworzyła tzw. system w kwestii niepełnosprawności, który wykonywany jest przez liczne wyspecjalizowane organizacje ONZ. W związku z tym warto pochylić się nad kolejną obowiązującą w Polsce regulacją prawną o charakterze międzynarodowym, w której zdefiniowano osobę niepełnosprawną. Jest to Konwencja Nr 159 Międzynarodowej Organizacji Pracy<sup>48</sup> dotycząca rehabilitacji zawodowej i zatrudnienia osób niepełnosprawnych, przyjęta w Genewie dnia 20 czerwca 1983 r. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej – Aleksander Kwaśniewski ratyfikował ją w dniu 4 listopada 2004 r., w życie zaś weszła 2 grudnia 2005 r.<sup>49</sup> Konwencja zarysowuje przede wszystkim zasady polityki rehabilitacji zawodowej i zatrudnienia osób niepełnosprawnych. Stanowi, iż każdy kraj członkowski Międzynarodowej Organizacji Pracy, którego ratyfikacja Konwencji została zarejestrowana przez Dyrektora Generalnego Międzynarodowego Biura Pracy, powinien mieć opracowaną oraz realizowaną tego rodzaju politykę, która będzie zmierzała do zapewnienia, aby właściwe środki rehabilitacji zawodowej były dostępne dla wszystkich grup osób niepełnosprawnych oraz do popierania możliwości zatrudnienia osób niepełnosprawnych na otwartym rynku pracy (art. 2 i 3 Konwencji)<sup>50</sup>. Co więcej, podkreślone zostało, iż polityka ta ma opierać się na zasadzie równości szans pracowników z niepełnosprawnością i pracowników w ogóle, na zasadzie równości szans oraz takim samym traktowaniu niepełnosprawnych pracowników zarówno płci męskiej, jak i żeńskiej.

Jeżeli zaś chodzi o definicję „osoby niepełnosprawnej”, to art. 1 ust. 1 tejże Konwencji<sup>51</sup> wskazuje, że jest nią osoba, która w wyniku właściwie orzeczonego ubytku zdolności fizycznych (ang. *physical impairment*) lub umysłowych (ang. *mental impairment*) – ma znacznie ograniczone możliwości uzyskania i utrzymania odpowiedniego zatrudnienia oraz awansu zawodowego. W wyjaśnieniu tym należy zwrócić uwagę na kilka elementów. Po pierwsze, definicja nie określa szczegółowo co należy rozumieć przez ubytek fizyczny lub umysłowy, co może stanowić podstawę do odwoływania się do krajowych regulacji. Po drugie,

<sup>48</sup> Międzynarodowa Organizacja Pracy (ang. *International Labour Organization*, ILO) została założona w 1919 r., a od 1946 r. jest wyspecjalizowaną organizacją Organizacji Narodów Zjednoczonych (ang. *United Nations Specialized Agencies*). Celem MOP jest doprowadzenie rządów, przedsiębiorców i związków zawodowych do wspólnego działania na rzecz sprawiedliwości społecznej i lepszych warunków życia na całym świecie. Uchwalane przez MOP konwencje swoim zakresem obejmują obszar problemów społecznych m.in.: podstawowych praw człowieka, minimalnej płacy, administracji i stosunków pracy, polityki zatrudnienia, warunków pracy, zabezpieczenia socjalnego, zasad bezpieczeństwa i higieny pracy. Więcej o historii MOP (data odczytu: maj 2017 r.): [www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--en/index.htm).

<sup>49</sup> Konwencja Nr 159 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotycząca rehabilitacji zawodowej i zatrudnienia osób niepełnosprawnych, Dz. U. z 2005 r. Nr 43, poz. 412.

<sup>50</sup> Zob. więcej: A. M. Świątkowski, *Stosowanie konwencji MOP i traktatów Rady Europy przez krajowe sądy pracy*, Monitor Prawa Pracy 2008, Nr 6, s. 290-296.

<sup>51</sup> Wraz z Konwencją Rada Administracyjna Międzynarodowego Biura Pracy przyjęła również Zalecenie Nr 168 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczące rehabilitacji zawodowej i zatrudnienia osób niepełnosprawnych. W tym zaleceniu definicja osoby niepełnosprawnej jest taka sama jak w Konwencji.



każdy z tych ubytków ma być właściwie orzeczone<sup>52</sup>, a zatem przez instytucję, organ, urząd właściwy w danym kraju do orzekania w sprawach o niepełnosprawności. Po trzecie, Konwencja dotyczy sytuacji osób na rynku pracy, zatem niepełnosprawność ta w tym przypadku rozumiana jest jako pewnego rodzaju przeszkoda – czy to umysłowa czy fizyczna, wpływająca na podjęcie odpowiedniego zatrudnienia czy awansu zawodowego, z którą państwa powinny walczyć poprzez przestrzeganie m.in. zasady równości szans pracowników niepełnosprawnych. Dlatego też art. 7 opisywanego aktu stanowi, iż właściwe władze krajowe zobowiązane są do podejmowania środków *w celu utworzenia i oceny działania służb poradnictwa zawodowego, szkolenia zawodowego, pośrednictwa pracy, zatrudnienia i innych podobnych służb, umożliwiających osobom niepełnosprawnym uzyskanie i utrzymanie zatrudnienia oraz awans zawodowy.*

### Międzynarodowa Organizacja Pracy

Analizując działania Międzynarodowej Organizacji Pracy na rzecz osób z dysfunkcjami należy zwrócić przede wszystkim uwagę na *Kodeks postępowania. Zarządzanie niepełnosprawnością w miejscu pracy*. Rada Administracyjna Międzynarodowego Biura Pracy, podjęła na 27. sesji w marcu 2000 r. decyzję o trójstronnym spotkaniu ekspertów wyznaczonych w wyniku konsultacji: z rządami, z grupą pracodawców, z grupą pracowników. Spotkanie to odbyło się w Genewie, w dniach od 3 do 12 października 2001 r. i wówczas to prace nad kodeksem zostały sfinalizowane, a sam kodeks jednogłośnie przyjęty. Kodeks przyjął takie same zasady, jak te na których opierają się międzynarodowe standardy w dziedzinie pracy, w tym wspomniana już Konwencja Nr 159 oraz Zalecenie Międzynarodowej Organizacji Pracy Nr 168 dotyczące rehabilitacji zawodowej i zatrudnienia osób niepełnosprawnych z 1983 r. Celem kodeksu było udzielenie wskazówek pracodawcom prowadzącym duże, średnie lub małe przedsiębiorstwa w sektorze prywatnym czy też publicznym zarówno w państwach rozwijających się, jak i wysoko uprzemysłowionych, dla przyjęcia pozytywnej strategii zarządzania zagadnieniami niepełnosprawności (ang. *disability management*)<sup>53</sup>. Warto podkreślić, iż omawiany kodeks nie jest instrumentem wiążącym prawnie, ponieważ jego celem nie jest wyparcie lub zastąpienie ustawodawstwa krajowego. Jest on tylko dokumentem zawierającym tzw. dobre praktyki, służące m.in. zapewnieniu, że osoby z niepełnosprawnością mają równe szanse w miejscu pracy.

<sup>52</sup> Mowa tu zatem wyłącznie o tzw. niepełnosprawności prawnej, a nie biologicznej – czyli własnych odczuciach osoby, co do stopnia jej dysfunkcji.

<sup>53</sup> Przez pojęcie to należy rozumieć proces odbywający się w miejscu pracy, który ma na celu ułatwienie zatrudnienia osób z niepełnosprawnością poprzez skoordynowane wysiłki uwzględniające potrzeby indywidualnych osób, środowiska pracy, przedsiębiorstwa oraz odpowiedzialność prawną. Zob. Opracowanie Międzynarodowego Biura Pracy w Genewie pt. *Managing disability in the workplace. An ILO code of practice ...*, op. cit., s. 4.



Z punktu widzenia niniejszego opracowania ważna jest definicja osoby niepełnosprawnej, którą tenże kodeks zawiera<sup>54</sup>. Osobą niepełnosprawną (ang. *disabled person*) w myśl tego dokumentu jest osoba, która w wyniku właściwie rozpoznanej fizycznej, sensorycznej, intelektualnej lub psychicznej niepełnosprawności posiada w poważnym stopniu ograniczone perspektywy uzyskania, powrotu, pozostania i awansowania w odpowiedniej pracy. Widać, iż definicja ta podobnie jak przytoczona powyżej odwołuje się do tego samego elementu, którym jest „właściwe rozpoznanie”, rozumieć przez to należy, iż niepełnosprawność powinna być orzeczona przez kompetentny do tego organ. Są to zasady związane z zarządzaniem niepełnosprawnością w miejscu pracy, zatem istotnym elementem tej definicji jest to, iż niepełnosprawność ma wpływać w poważnym stopniu na uzyskanie, powrót, pozostanie albo awansowanie w pracy. Wydaje się zatem, że przedstawiona definicja w sposób bardzo szeroki określa niepełnosprawność, stara się uwzględnić wszystkie jej aspekty, a wszystko po to, by osoby o różnych stopniach i charakterach niepełnosprawności nie czuły się dyskryminowane podczas poszukiwania i wykonywania pracy czy rozwijania kariery zawodowej<sup>55</sup>.

## Światowa Organizacja Zdrowia

Światowa Organizacja Zdrowia<sup>56</sup> jest kolejną wyspecjalizowaną organizacją w ramach ONZ, która została utworzona w celu realizacji postanowień Karty Narodów Zjednoczonych, ponieważ art. 55 zobowiązał ONZ do rozwiązywania problemów międzynarodowych w zakresie zdrowia publicznego<sup>57</sup>. WHO zajmuje się także sytuacją osób niepełnosprawnych. W roku 1980 WHO przyjęła i ogłosiła

<sup>54</sup> Opracowanie Międzynarodowego Biura Pracy w Genewie pt. *Managing disability in the workplace. An ILO code of practice ...*, op. cit., s. 4.

<sup>55</sup> *Kodeks postępowania – Zarządzanie niepełnosprawnością w miejscu pracy* szczegółowo reguluje takie aspekty jak: obowiązki pracodawców i przedstawicieli pracowników w przypadku postępowania wobec osób niepełnosprawnych, zarządzanie niepełnosprawnością w miejscu pracy, przeprowadzanie rekrutacji, rozwój kariery zawodowej i szkolenia zawodowe, utrzymanie w zatrudnieniu osoby, która stała się niepełnosprawna w okresie zatrudnienia (polityka wobec nabytej niepełnosprawności) czy dostosowanie miejsca pracy dla osób z dysfunkcjami.

<sup>56</sup> Światowa Organizacja Zdrowia (*World Health Organization*, WHO) powstała 7 kwietnia 1948 r., obecnie należy do niej 194 państwa, w tym 53 z regionu europejskiego (Informacja dostępna pod adresem »data odczytu: maj 2017 r.«: [www.euro.who.int/en/countries](http://www.euro.who.int/en/countries)). Jest to organizacja, której zadaniem jest realizacja działań na rzecz zwiększenia pomiędzy państwami członkowskimi współpracy w dziedzinie ochrony zdrowia, kieruje i koordynuje wszelkie działania dotyczące zdrowia w ujęciu globalnym, ponadto kształtuje normy i standardy, wyraża opinie, zapewnia techniczne wsparcie, monitoruje podejmowane przez państwa działania oraz ocenia realizowane inicjatywy.

<sup>57</sup> Polska należy do WHO od 6 maja 1948 r., jednakże w latach 1950-1957 nie uczestniczyła w jej pracach, albowiem wraz z innymi państwami socjalistycznymi wystąpiła z tej organizacji. Od 1958 r. Polska ponownie zaczęła uczestniczyć w działaniach Światowej Organizacji Zdrowia, zaś w 1992 r. zostało utworzone w naszym kraju Biuro Światowej Organizacji Zdrowia – jest ono integralną częścią Biura Regionalnego Światowej Organizacji Zdrowia dla Europy (WHO EURO) z siedzibą w Kopenhadze. Głównym partnerem Biura WHO w Polsce jest Ministerstwo Zdrowia. Zob. więcej: E. Latoszek, M. Proczek, *Organizacje międzynarodowe we współczesnym świecie*, Warszawa 2006, s. 139.

<sup>57</sup> E. Latoszek, M. Proczek, *Organizacje międzynarodowe ...*, op. cit., s. 129.

I Rewizję Międzynarodowej Klasyfikacji Uszkodzeń, Niepełnosprawności i Upośledzeń. Według tej Klasyfikacji, niepełnosprawność obok uszkodzenia (wymiar biologiczny, medyczny) oraz upośledzenia (wymiar społeczny) jest bardzo istotnym zagadnieniem. We wspomnianym roku WHO podkreśla trzy – stanowiące kluczowe wymiary – aspekty tej problematyki: biologiczny, funkcjonalny i społeczny, dlatego też wyodrębniono trzy podgrupy problemów: uszkodzenie (ang. *impairment*), niepełnosprawność funkcjonalną (ang. *disability*) i upośledzenie (ang. *handicap*). W wyjaśnieniach tychże pojęć stosowano takie określenia jak „anormalność anatomicznej struktury narządów”, „zdolność wykonywania czynności w sposób i w zakresie uważanym za normalny dla człowieka”<sup>58</sup>. W związku z tym była ona wielokrotnie krytykowana<sup>59</sup> chociażby za to, że za bardzo akcentowane są w niej aspekty medyczne, a uszkodzenia upatrywane są jako źródło wszelkich trudności, ograniczeń czy problemów osób niepełnosprawnych. Rozwiązaniem tego rodzaju problemów miała być interwencja medyczna, rehabilitacja, co również nie było pozytywnie oceniane przez komentatorów. Brakowało w tej definicji elementu akcentującego dopasowywanie środowiska społecznego i fizycznego dla potrzeb osób niepełnosprawnych.

To krytyczne podejście doprowadziło do ogłoszenia przez Światową Organizację Zdrowia w 2001 r. II Rewizji Międzynarodowej Klasyfikacji Niepełnosprawności, która opierała się już na modelu biopsychospołecznym<sup>60</sup>, uwzględniającym zależności pomiędzy uszkodzeniami a ograniczeniami aktywności zawodowej i społecznej. Dokument ten wskazuje, że problemy osób z niepełnosprawnością nie są wyłącznie problemami mniejszości społecznych, ale problemami całej ludzkości. Podejście to uargumentowano tym, że każdy człowiek może w swoim życiu doświadczyć pogorszenia się stanu zdrowia, co spowoduje, iż może stać się właśnie osobą z niepełnosprawnością. Dlatego działania zapobiegające i łagodzące niepełnosprawność – pozwalające na pełne uczestnictwo zarówno w życiu społecznym, jak i zawodowym – są niezbędne. Podejście to jest zróżnicowane, a zarazem kompleksowe. Przemawiają za tym problemy – biologiczny, funkcjonalny, społeczny – na których bazuje niepełnosprawność. W zależności od dominującej u danej osoby dysfunkcji, będzie można mówić o różnego rodzaju niepełnosprawności. W związku z powyższym przyjmuje się, iż Światowa Organizacja Zdrowia uwzględniając stan zdrowia człowieka, wprowadza takie oto pojęcia niepełnosprawności<sup>61</sup>:

<sup>58</sup> Zob. K. Kurowski, *Wolności i prawa człowieka i obywatela z perspektywy osób z niepełnosprawnościami*, op. cit., s. 16.

<sup>59</sup> Ibidem, s. 16-17.

<sup>60</sup> Model ten łączy w sobie dwa inne, mianowicie model medyczny i model społeczny niepełnosprawności. Zob. *ICF International Classification of Functioning, Disability and Health*, opracowanie przygotowane przez Światową Organizację Zdrowia, Genewa 2001, s. 20.

<sup>61</sup> A. Wilmonska-Pietruszyńska, D. Bilski, *Międzynarodowa klasyfikacja Funkcjonowania, Niepełnosprawności i Zdrowia*, Orzecznictwo Lekarskie 2014, Nr 9 (1), s. 24; *Definicja niepełnosprawności*, opracowanie dostępne pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.unic.un.org.pl/niepelnosprawnoscd/definicja.php](http://www.unic.un.org.pl/niepelnosprawnoscd/definicja.php).





- uszkodzenie (ang. *impairment*) jest nim każda utrata sprawności lub nieprawidłowość w budowie czy funkcjonowaniu organizmu pod względem psychologicznym, psychofizycznym lub anatomicznym,
- niepełnosprawność funkcjonalna (ang. *disability*), czyli każde ograniczenie bądź niemożność (wynikające z niesprawności) prowadzenia aktywnego życia w sposób lub zakresie uznawanym za typowe dla człowieka,
- ograniczenia w pełnieniu ról społecznych – upośledzenie (ang. *handicap*) rozumiane jako niekorzystna sytuacja określonej osoby, której podstawą jest niesprawność lub niepełnosprawność, ograniczające lub uniemożliwiające pełną realizację roli społecznej zgodnej ze społecznymi, kulturowymi uwarunkowaniami i odpowiadającej wiekowi oraz płci.

W związku z tym przyjęto, że WHO rozumie niepełnosprawność jako *ograniczenie lub brak zdolności do wykonywania czynności w sposób lub w zakresie uważanym za normalny dla człowieka. Wynika ono z uszkodzenia lub upośledzenia funkcji organizmu. Niepełnosprawni to osoba, która nie może samodzielnie (częściowo lub całkowicie) zapewnić sobie możliwości normalnego życia osobistego i społeczno-zawodowego na skutek wrodzonego lub nabytego upośledzenia sprawności fizycznych i/lub psychicznych*<sup>62</sup>.

Przeanalizowane powyżej rozwiązania na gruncie międzynarodowym ukazują, iż w zależności od organizacji podejmującej trud walki z różnymi aspektami niepełnosprawności, definicja nieosiągania sprawności fizycznej lub psychicznej będzie inna. Niemniej jednak zauważalne są pewne powtarzające się elementy. Mowa tu o przejawach niepełnosprawności: fizycznym, psychicznym, umysłowym. Większość przytoczonych wyjaśnień terminologicznych podkreśla, że niepełnosprawność wpływa negatywnie na funkcjonowanie człowieka w społeczeństwie, przez co ma on problemy z czynnościami życia codziennego<sup>63</sup>, ze znalezieniem pracy czy rozwojem osobistym. Dlatego też społeczność międzynarodowa zwraca coraz częściej uwagę na to, by definicja niepełnosprawności zawierała w sobie trzy perspektywy: cielesną, indywidualną oraz społeczną. Ponadto podkreśla się, że istnieje potrzeba precyzyjnego definiowania różnych pojęć, bowiem akty prawa międzynarodowego tłumaczone są na wiele języków, co może przyczyniać się do nieporozumień terminologicznych<sup>64</sup>, a przecież wszystkim przytoczonym definicjom niepełnosprawności przyświeca jeden cel. Zostały one bowiem opracowane, by właśnie z różnego rodzaju dysfunkcjami walczyć, czy to na gruncie społecznym, medycznym, socjalnym, psychologicznym czy też i prawnym. Co więcej warto pamiętać, że znaczna

<sup>62</sup> E. Krawczyk-Pasłowska, *Niepełnosprawność. Bariery i szanse*, op. cit., s. 9-10.

<sup>63</sup> Zob. więcej: E. Kowal, *Problemy życia codziennego osób niepełnosprawnych*, (w:) H. Ochończenko, A. Nowicka, *Potrzeby osób niepełnosprawnych w warunkach globalnych przemian społeczno-gospodarczych*, Kraków 2006, s. 77-87.

<sup>64</sup> *Międzynarodowa Klasyfikacja Funkcjonowania, Niepełnosprawności i Zdrowia*, Genewa 2001, s. 211. Polska wersja ICF dostępna pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.apps.who.int/iris/bitstream/10665/42407/67/9241545429\\_pol.pdf](http://www.apps.who.int/iris/bitstream/10665/42407/67/9241545429_pol.pdf).

większość konwencji międzynarodowych regulujących prawa człowieka zobowiązuje państwa-strony do podejmowania działań w zakresie realizowania zawartych w nich postanowień czy to poprzez wprowadzanie odpowiedniego ustawodawstwa wewnętrznego, czy w inny sposób<sup>65</sup>.

## 2. „Niepełnosprawność” w standardach międzynarodowych o charakterze regionalnym

Pośród aktów prawnych o charakterze regionalnym znajdują się takie, które wiążą Polskę, ale też i takie – podobnie jak w przypadku regulacji o charakterze uniwersalnym – które stanowią jedynie niewiążące prawnie wytyczne, co do kierunków działań podejmowanych na rzecz osób z niepełnosprawnością. Będą to zatem akty zaliczane na gruncie polskiego systemu prawa do prawa powszechnego, czyli obowiązującego, ale też i znajdujące się poza nim. Do standardów o charakterze regionalnym zaliczane są regulacje Rady Europy oraz Unii Europejskiej. Regulacje z zakresu prawa o charakterze regionalnym zostaną przedstawione dwuetapowo. Jako pierwsze opisano regulacje powstające w ramach Rady Europy, zaś jako drugie – w ramach Unii Europejskiej.

### Rada Europy

Na poziomie regionalnym ważnym źródłem stanowienia standardów oraz ujednolicania prawa jest Rada Europy. Pod jej auspicjami opracowano wiele aktów prawnych, dlatego w literaturze przedmiotu<sup>66</sup> wskazuje się, że prawo Rady Europy będąc częścią prawa międzynarodowego ogólnego, czasami koryguje jego braki. Częściej jednak, jak podkreśla M. Kotowska<sup>67</sup>, uzupełnia je – dzięki czemu następuje dopasowanie do wymagań europejskich. Zgodzić się zatem należy z poglądem wyrażonym przez F. Benoit-Rohmera i H. Klebesa<sup>68</sup>, zgodnie z którym Rada Europy stanowi regionalne prawo międzynarodowe, przez co tworzy europejskie *ius communis*, przyczyniając się do harmonizacji prawa na Starym Kontynencie. Warto również zauważyć, że państwa należące do Rady Europy powinny przestrzegać zobowiązań, jakie przyjęły zgodnie ze Statutem Rady Europy uchwalonym w Londynie w dniu 5 maja 1949 r.<sup>69</sup>, Europejską Konwencją o Ochronie Praw Człowieka oraz pozostałymi konwencjami, których są stronami<sup>70</sup>.

<sup>65</sup> M. N. Shaw, *Prawo międzynarodowe*, Warszawa 2011, s. 223.

<sup>66</sup> F. Benoit-Rohmer, H. Klebes, *Prawo Rady Europy. W stronę ogólnoeuropejskiej przestrzeni*, Warszawa 2006, s. 138.

<sup>67</sup> M. Kotowska, *Pozbawienie sprawców owoców przestępstwa w standardach międzynarodowych*, (w:) E. M. Guzik-Makaruk (red.), *Przepadki przedmiotów i korzyści pochodzących z przestępstwa*, Warszawa 2012, s. 55.

<sup>68</sup> F. Benoit-Rohmer, H. Klebes, *Prawo Rady Europy. W stronę ...*, op. cit., s. 92.

<sup>69</sup> Statut Rady Europy przyjęty w Londynie w dniu 5 maja 1949 r., Dz. U. z 1994 r. Nr 118, poz. 565.

<sup>70</sup> E. Latoszek, M. Proczek, *Organizacje międzynarodowe ...*, op. cit., s. 350.



Najwcześniej przyjętym przez Radę Europy aktem, który w sposób pośredni dotyczy niepełnosprawności jest Konwencja o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności z dnia 4 listopada 1950 r. Weszła ona w życie we wrześniu 1953 r., po ratyfikowaniu jej przez pierwszych dziesięć państw. W Polsce zaś obowiązuje od dnia 19 stycznia 1993 r. Konwencja jest umową międzynarodową, zobowiązującą państwa należące do Rady Europy do poszanowania praw człowieka i podstawowych wolności, których respektowanie nie jest wyłączną kwestią poszczególnych państw, ale także społeczności międzynarodowej. Art. 14 Konwencji konstytuuje zakaz dyskryminacji, dlatego też korzystanie z praw i wolności określonych w Konwencji powinno być zapewnione bez dyskryminacji wynikającej z takich powodów, jak: płeć, rasa, kolor skóry, język, religia, przekonania polityczne i inne, pochodzenie narodowe lub społeczne, przynależność do mniejszości narodowej, majątek, urodzenie bądź z jakichkolwiek innych przyczyn. Treść tego artykułu nie odnosi się jednoznacznie do niepełnosprawności, jednakże Europejski Trybunał Praw Człowieka w Strasburgu wskazał, co może być uznane za te inne przyczyny – źródła dyskryminacji. Zaliczył do nich dyskryminację ze względu na urodzenie, przede wszystkim wówczas kiedy dziecko pochodzi z nieprawego łoża, orientację seksualną, posiadanie zezwolenia na pobyt w danym kraju<sup>71</sup>. Co więcej, ETPCz w jednym ze swoich wyroków podkreślił, że nie ma wątpliwości, iż z owego art. 14 Konwencji wynika również zakaz dyskryminacji ze względu na niepełnosprawność. W wyroku z dnia 10 marca 2011 r.<sup>72</sup> Trybunał wyraźnie zaznaczył: *mimo iż art. 14 Konwencji nie wymienia stanu zdrowia ani żadnej przypadłości medycznej pomiędzy chronionymi podstawami dyskryminacji, należy uznać, iż niepełnosprawność fizyczna i rozmaite upośledzenia stanu zdrowia wchodzą w zakres stosowania tego przepisu*. Taką interpretację art. 14 należy ocenić pozytywnie, ponieważ nie od dziś wiadomo, że niepełnosprawność może być przyczyną dyskryminacji na różnych płaszczyznach. Podejście to pozwala osobom z dysfunkcjami korzystać z ochrony podstawowych praw i wolności, niezależnie od niepełnosprawności.

Uzupełnieniem Europejskiej Konwencji Praw Człowieka o prawa socjalne i ekonomiczne jest Europejska Karta Społeczna<sup>73</sup>, zwana również Europejską Konwencją Społeczną<sup>74</sup>. Została ona sporządzona w Turynie w dniu 18 października 1961 r., a następnie zmieniona Protokołem zmieniającym Europejską Kartę Społeczną, sporządzonym w Turynie w dniu 21 października 1991 r. W Polsce weszła ona w życie w dniu 25 lipca 1997 r. W Preambule tego aktu podkreślono, że celem Rady Europy jest osiągnięcie większej jedności jej członków w celu zagwarantowania oraz urzeczywistnienia zarówno ideałów, jak i za-

<sup>71</sup> Zob. więcej: M. A. Nowicki, *Wokół Konwencji Europejskiej. Komentarz do Europejskiej Konwencji Praw Człowieka*, Warszawa 2013, s. 958 i n.

<sup>72</sup> Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka *Kiyutin v. Rosja* z dnia 10 marca 2011 r., sygn.: 2700/10.

<sup>73</sup> Europejska Karta Społeczna z dnia 18 października 1961 r., Dz. U. z 1999 r. Nr 8, poz. 67 ze zm.

<sup>74</sup> E. Wapiennik, R. Piotrowicz, *Niepełnosprawny – pełnoprawny obywatel Europy*, Warszawa 2002, s. 39.

sad, które są ich wspólnym dziedzictwem oraz dla ułatwienia postępu gospodarczego oraz społecznego, w szczególności poprzez obronę i rozwijanie praw człowieka i podstawowych wolności.

W części I Karty zobowiązano państwa do przyjęcia polityki, dzięki której będzie możliwe realizowanie dziewiętnastu praw i zasad w niej wymienionych. Pośród nich wskazano m.in. na: zapewnianie swobody wyboru pracy i wykonywanie jej w odpowiednich, bezpiecznych i higienicznych warunkach, ochronę dzieci i młodocianych przed zagrożeniami fizycznymi oraz moralnymi, ochronę społeczną, prawną i ekonomiczną rodziny, prawo do korzystania ze służb opieki społecznej. Aż wreszcie w punkcie 15 odniesiono się bezpośrednio do osób niepełnosprawnych, którym zgodnie z postanowieniami analizowanej Karty należy zapewnić prawo do szkolenia zawodowego, rehabilitacji oraz readaptacji zawodowej i społecznej, bez względu na przyczynę i rodzaj ich inwalidztwa. Można by zastanawiać się dlaczego w akcie opracowanym przez Radę Europy użyto terminu „inwalidztwo”, które uważane jest, iż ma wydźwięk negatywny. Jednakże wynika to prawdopodobnie z niewłaściwego tłumaczenia, albowiem w oryginalnym tekście użyto słowa *disability* (ang.), co jest najczęściej tłumaczone jednak jako niepełnosprawność albo niepełnosprawność funkcjonalna lub z okresu, kiedy to czyniono, bowiem w latach 90. ubiegłego stulecia nawet w polskich aktach prawnych posługiwano się terminem „inwalida”.

Przechodząc do dalszej analizy Europejskiej Karty Społecznej należy zwrócić uwagę na art. 9 części II, konstytuujący prawo do poradnictwa zawodowego. Na mocy tego przepisu nałożono na państwa obowiązek udzielania bezpłatnych porad w zakresie rozwiązywania problemów związanych z wyborem zawodu oraz awansu zawodowego wszystkim zainteresowanym, w tym również osobom niepełnosprawnym. Podejście to umożliwia osobom z dysfunkcjami obieranie kierunku rozwoju zawodowego, za czym idzie satysfakcja z życia czy zwiększona partycypacja w życiu społecznym. Kontynuacją tego rodzaju działań skierowanych do osób niepełnosprawnych jest art. 10 ust. 1 zapewniający im prawo do szkolenia zawodowego. Niemniej jednak najwięcej obowiązków na 27 państw, które ratyfikowały Kartę<sup>75</sup>, nakłada art. 15 stanowiący o prawie osób z niepełnosprawnością fizyczną lub umysłową do szkolenia zawodowego, rehabilitacji oraz readaptacji zawodowej i społecznej. W związku z tym państwa mają po pierwsze podjąć konieczne środki w celu zapewnienia tym osobom dostępu do szkoleń, po drugie zaś podjąć odpowiednie kroki ku ich zatrudnieniu. Mowa tu o wyspecjalizowanych służbach pośrednictwa pracy, ułatwianiu podejmowania pracy chronionej oraz środkach dla zachęcania pracodawców do zatrudniania osób niepełnosprawnych.

<sup>75</sup> Stan na 15 lipca 2016 r., informacja *Chart of signatures and ratifications* dostępna pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.conventions.coe.int/Treaty/Commun/ChercheSig.asp?NT=035&CM=&DF=&CL=ENG](http://www.conventions.coe.int/Treaty/Commun/ChercheSig.asp?NT=035&CM=&DF=&CL=ENG).



Art. 15 jest modelowym przykładem określania w akcie prawnym o randze międzynarodowej zarówno specyficznego prawa, dotyczącego tylko osób z niepełnosprawnością, jak i sposobu jego realizacji. Trafnie określiła to M. Jankowska, zaznaczając, iż *prawo osób niepełnosprawnych do rehabilitacji społecznej oraz readaptacji społecznej i zawodowej nie jest dodatkowym prawem, które naruszałoby zasadę równości praw człowieka, ale prawem mającym na celu umożliwienie osobom niepełnosprawnym korzystanie z takich powszechnych praw, jak prawo do pracy, prawo do odpowiednich warunków pracy oraz nie-dyskryminowanie w zatrudnieniu*<sup>76</sup>. Należy w tym miejscu także przypomnieć, że Polska ratyfikując Kartę skorzystała z możliwości wyboru postanowień, jakie będą ją wiązały, jednakże wszystkie wymienione powyżej, a zwłaszcza te dotyczące osób z niepełnosprawnością, zostały potraktowane jako wiążące. Co więcej, z uwagi na fakt, iż przestrzeganie zobowiązań wynikających z Karty podlega międzynarodowej kontroli, to Polska ma obowiązek opracowywania sprawozdań z realizacji przyjętych postanowień<sup>77</sup>.

Rada Europy popiera działania – przede wszystkim te na szczeblu międzynarodowym – związane z zapewnianiem osobom niepełnosprawnym równości i integracji ze społeczeństwem. Dlatego tradycyjne podejście do praw osób z dysfunkcjami, opierające się na wyłącznej ochronie tych osób, świadczeniach medycznych i rehabilitacji, powinno zrewolucjonizować się na rzecz działań poświęconych również usuwaniu barier czy przeszkód utrudniających tym osobom branie kontroli nad własnym życiem lub aktywnym uczestniczeniem w życiu społecznym. W Europie żyje około 80 milionów ludzi niepełnosprawnych, w związku z czym należy podejmować działania na ich rzecz, co też Rada Europy stara się czynić opracowując chociażby rezolucje czy zalecenia<sup>78</sup>.

Rada Europy nie wskazuje, jak należy rozumieć niepełnosprawność, nie definiuje też tego pojęcia w swoich aktach. Jednakże w zaleceniu<sup>79</sup> nr R (92)6 *Spójna polityka wobec osób niepełnosprawnych*<sup>80</sup>, które przyjął Komitet Ministrów Rady Europy, wyjaśniono, że pojęcia leżące u podstaw tej polityki są rozumiane tak, jak określiła to Światowa Organizacja Zdrowia. W związku z tym

<sup>76</sup> M. Jankowska, *Prawa osób niepełnosprawnych w międzynarodowych aktach prawnych*, op. cit., s. 32.

<sup>77</sup> *Sprawozdania Polski z wykonywania Europejskiej Karty Społecznej* dostępne są pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.mpips.gov.pl/spoleczne-prawa-czlowieka---niowa/rada-europy--europejski-system-ochrony-praw-czlowieka/europejska-karta-spoleczna/wykonywanie-europejskiej-karty-spolecznej-przez-polske/](http://www.mpips.gov.pl/spoleczne-prawa-czlowieka---niowa/rada-europy--europejski-system-ochrony-praw-czlowieka/europejska-karta-spoleczna/wykonywanie-europejskiej-karty-spolecznej-przez-polske/).

<sup>78</sup> *Human Rights of Persons with disabilities*, informacja dostępna pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.coe.int/en/web/commissioner/thematic-work/persons-with-disabilities](http://www.coe.int/en/web/commissioner/thematic-work/persons-with-disabilities).

<sup>79</sup> Zalecenia Komitetu Ministrów, chociaż nie mają mocy wiążącej są wyrazem porozumienia państw członkowskich w określonej dziedzinie, definiuje się w nich wiodące linie polityki lub legislacji państw oraz umożliwiają rządowi proponowanie wspólnych rozwiązań nowych problemów. Zob. więcej: F. Benoît-Rohmer, H. Klebes, *Prawo Rady Europy. W stronę ...*, op. cit., s. 119-120.

<sup>80</sup> Zaleceniu nr R (92)6 Komitet Ministrów Rady Europy *Spójna polityka wobec osób niepełnosprawnych*, przyjęte przez Komitet Ministrów w dniu 9 kwietnia 1992 r. podczas 474 posiedzenia Przedstawicieli Ministrów.



mowa tu o uszkodzeniu, niesprawności (ang. *impairment*), niepełnosprawności (ang. *disability*) oraz ograniczeniu w pełnieniu ról społecznych – upośledzenie (ang. *handicap*). W zaleceniu tym wyjaśniono, że upośledzenie uzależnione jest od relacji osoby z jej otoczeniem, jest ono widoczne wówczas kiedy osoba ta styka się z kulturowymi, materialnymi i społecznymi przeszkodami, które nie pozwalają jej korzystać z całego zakresu usług i możliwości dostępnych pozostałym obywatelom. Co więcej, upośledzenie pociąga za sobą straty i ograniczenia w zakresie uczestnictwa w życiu społecznym, co uniemożliwia partycypację w nim w tym samym zakresie, jaki mają osoby zdrowe. Ponadto wszystkich osób niepełnosprawnych nie można traktować tak samo, ponieważ mają one różne potrzeby, uzależnienie od niepełnosprawności, a państwa powinny dążyć do zapewnienia im możliwości korzystania nie tylko z opieki zdrowotnej, rehabilitacji, ale do stworzenia szans na pełne uczestnictwo w życiu społecznym.

Rada Europy w swoich późniejszych dokumentach określiła zalecenie opisane powyżej mianem pionierskiego. Miało ono duży wpływ na politykę na rzecz osób z niepełnosprawnością przez ponad 10 lat i doprowadziło do powstania nowych planów w zakresie polityki integracyjnej, które przyniosły korzyści tym osobom, zarówno na szczeblu krajowym, jak i międzynarodowym. Pokłosiem tego zalecenia oraz zaktywizowanej polityki Rady Europy dotyczącej osób niepełnosprawnych było zalecenie nr Rec (2006)5 Komitetu Ministrów *Plan działań Rady Europy w celu promocji praw i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w społeczeństwie: podnoszenie jakości życia osób niepełnosprawnych w Europie 2006-2015*<sup>81</sup>. Określając swoją misję w planie działań, Rada Europy podkreśliła, że jej cele w tym zakresie dotyczą praw człowieka, niedyskryminacji, równości szans oraz pełnego udziału osób niepełnosprawnych zarówno w życiu obywatelskim, jak i społecznym.

Plan ten miał stać się „mapą drogową” dla polityków, która umożliwi im opracowanie, dostosowanie i wdrożenie odpowiednich planów, programów i nowatorskich strategii. Tak też państwa członkowskie w celu zwiększenia niezależności, wolności wyboru, podnoszenia poziomu świadomości i poprawy życia osób niepełnosprawnych miały kontynuować działania w ramach polityki antidyskryminacyjnej oraz praw człowieka. Ważnym stwierdzeniem zawartym w analizowanym zaleceniu jest to, że *społeczeństwo jest zobowiązane wobec wszystkich swoich obywateli zminimalizować skutki niepełnosprawności poprzez aktywne wspieranie zdrowego stylu życia, bezpieczniejszego środowiska, odpowiedniej opieki zdrowotnej, rehabilitacji oraz wspomagających działań społeczności lokalnych*. Dalej plan działań na lata 2006-2015 określał i opisywał dokładnie obszary działań, w ramach których powinny być podjęte przedsię-

<sup>81</sup> Zalecenie nr Rec (2006)5 Komitetu Ministrów Rady Europy *Plan działań Rady Europy w celu promocji praw i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w społeczeństwie: podnoszenie jakości życia osób niepełnosprawnych w Europie 2006-2015*, przyjęte przez Komitet Ministrów w dniu 5 kwietnia 2006 r. podczas 961 posiedzenia Zastępców Ministrów.



wzięcia na rzecz osób z niepełnosprawnością, zaliczono do nich: uczestnictwo w życiu politycznym i publicznym oraz kulturalnym, informację i komunikację, edukację, zatrudnienie, poradnictwo i szkolenie zawodowe, środowisko zabudowane, transport, życie w społeczności lokalnej, opiekę zdrowotną, rehabilitację, ochronę socjalną, ochronę prawną, ochronę przed przemocą i wykorzystywaniem, badania i rozwój oraz podnoszenie świadomości. Niemniej jednak plan ten nie odniósł się do bezpieczeństwa osób niepełnosprawnych będących uczestnikami ruchu drogowego. Wspomina on jedynie o dostosowaniu infrastruktury, transportu do potrzeb ludzi z dysfunkcjami, jednakże nie przewiduje skutków takiego działania. Dostosowywanie przestrzeni miejskich, infrastruktury, środków transportu do potrzeb niepełnosprawnych, w tym i niewidomych i słabowidzących, należy w pełni ocenić pozytywnie, jednakże wydaje się, że naturalnym kolejnym krokiem powinno być zapewnienie bezpieczeństwa tym osobom. Wynika to z faktu, iż w coraz lepiej zaadaptowanym do potrzeb osób z dysfunkcjami otoczeniu, będą one chętniej z niego korzystały. Dlatego też można założyć, że przyczyni się do zwiększenia różnego rodzaju niebezpieczeństw, w tym i wypadków czy kolizji drogowych, w których będą ofiarami, a nawet sprawcami. Dlatego słusznym byłoby nie tylko planowanie działań pozwalających korzystać tym osobom z przestrzeni miejskiej, ale też równoczesne podejmowanie działań prewencyjnych.

Komitet Ministrów oraz Zgromadzenie Parlamentarne Rady Europy podjęły jeszcze wiele innych rezolucji i zaleceń, których nie sposób opisać. Dotyczą one m.in. takich spraw jak: dążenie do pełnego obywatelstwa osób z niepełnosprawnością poprzez nowe technologie sprzyjające włączeniu społecznemu; wprowadzanie zasad uniwersalnego projektowania do programów nauczania wszystkich zawodów związanych z tworzeniem środowiska budowlanego; osiągnięcie pełnej integracji przez zastosowanie zasad projektowania uniwersalnego; uczestnictwo osób niepełnosprawnych w życiu politycznym i publicznym; ochrona praw człowieka oraz godności osób z zaburzeniami psychicznymi; zapewnienie pełnego, równego i efektywnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w życiu kulturalnym, sportowym, turystyce; zapewnienie pełnego uczestnictwa dzieciom i młodzieży niepełnosprawnej w społeczeństwie; zapewnienie i promowanie praw kobiet i dziewczynek niepełnosprawnych; zapewnianie prawa do edukacji dzieciom chorym i niepełnosprawnym.

## Unia Europejska

Unia Europejska podobnie, jak i poszczególne kraje członkowskie, kreując politykę dotyczącą niepełnosprawności, inspirują się niekiedy działaniami opisanych powyżej organizacji międzynarodowych, czyli Organizacji Narodów Zjednoczonych i Rady Europy. Zainteresowanie Unii Europejskiej polityką wobec osób niepełnosprawnych wzrosło w drugiej połowie lat 90. ubiegłego stulecia. Jej celem stało się przezwyciężenie regionalnych nierówności w tym

względnie w poszczególnych państwach należących do UE oraz stworzenie społeczeństwa otwartego i dostępnego dla wszystkich.

Sporządzenie czytelnego zestawienia aktów prawa Unii Europejskiej<sup>82</sup>, które dotyczą osób niepełnosprawnych jest – jak pisze M. Jankowska<sup>83</sup> – niezmiernie trudne, chociażby z uwagi na różnorodność form wydawanych aktów prawnych. Mowa tu o prawie wiążącym prawie pierwotnym (czyli traktatach założycielskich) oraz jego logicznej i formalnej konsekwencji, czyli o prawie pochodnym (wtórnym)<sup>84</sup>, stanowionym przez unijne organy<sup>85</sup>. Prawo pierwotne stanowi część krajowego porządku prawnego, podlega bezpośrednio stosowaniu i ma pierwszeństwo przed ustawami. Natomiast prawo pochodne stosowane jest bezpośrednio, ma pierwszeństwo w przypadku kolizji z ustawami<sup>86</sup>. Prawo pochodne to akty prawne wydawane przez instytucje UE, które działają zgodnie z przyznanymi im kompetencjami<sup>87</sup>. Do prawa pochodnego zaliczane są na podstawie art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej<sup>88</sup>: dyrektywy, rozporządzenia, decyzje.

Rolę podrzędną w prawie UE odgrywają zalecenia i opinie, które nie są wiążące, a ich oddziaływanie ma znaczenie bardziej polityczne aniżeli prawne. Pełnią one często rolę wytycznych, a państwa członkowskie zobowiązane są w generalny sposób do zapewnienia skutecznego wykonania i przestrzegania prawa wspólnotowego. W Dzienniku Urzędowym poza sformalizowanymi instrumentami prawnymi znajdują się jeszcze inne dokumenty będące efektem działań organów europejskich, takie jak: oświadczenia, programy, rezolucje, deklaracje, wytyczne, dyrektywy ramowe, zawiadomienia, obwieszczenia, zielone i białe księgi oraz komunikaty, będące dokumentami konsultacyjnymi Komisji. Ich znaczenie prawne jest zróżnicowane, ale najczęściej drugorzędne (ang. *soft law*), niemniej jednak wiele z nich dotyczy kwestii związanych z osobami z niepełnosprawnością, stąd poniżej znajduje się również analiza i tego rodzaju aktów prawnych.

W związku z różnorodnością aktów prawnych wydawanych przez Unię Europejską, ich opis zostanie dokonany poprzez chronologiczne przedstawienie tych najbardziej kluczowych dla prowadzonych rozważań.

Komunikat Komisji Europejskiej z 1996 r. w sprawie równych szans osób niepełnosprawnych *Nowa strategia Wspólnoty Europejskiej w odniesieniu do osób*

<sup>82</sup> Wykaz wybranych aktów prawnych oraz ich treść znajduje się w M. Piasecki (red.), *Osoby niepełnosprawne w Unii Europejskiej. Akty prawne*, Lublin 2009, ss. 280.

<sup>83</sup> M. Jankowska, *Prawa osób niepełnosprawnych w międzynarodowych aktach prawnych*, op. cit., s. 39.

<sup>84</sup> T. Wasilewski, *Prawo międzynarodowe publiczne, międzynarodowe prawo gospodarcze a europejskie prawo wspólnotowe – aspekt komparatystyczny*, Studia Europejskie 2005, Nr 3 (35), s. 31- 43; Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, *Przewodnik po prawie Unii Europejskiej*, Warszawa 2009, s. 10-13.

<sup>85</sup> L. Garlicki, *Polskie prawo konstytucyjne. Zarys wykładu*, Warszawa 2014, s. 143.

<sup>86</sup> Ibidem, s. 144.

<sup>87</sup> M. M. Kenig-Witkowska (red.), *Prawo instytucji Unii Europejskiej*, Warszawa 2011, s. 164 i n.

<sup>88</sup> Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 ze zm.





*niepełnosprawnych*<sup>89</sup> był pionierskim dokumentem w zakresie działań na rzecz osób z dysfunkcjami, jakie opracowała wówczas jeszcze Wspólnota Europejska. W owym komunikacie w Komisji sformułowano szereg działań, mających przede wszystkim na celu: poszanowanie autonomii i niezależności niepełnosprawnych oraz wspieranie ich na drodze do aktywnego uczestnictwa w życiu społecznym, likwidację barier uniemożliwiających podejmowanie tym ludziom aktywnego życia zawodowego, dostosowanie specjalistycznej opieki nad niepełnosprawnymi, usuwanie barier w infrastrukturze oraz otwieranie różnych branż, instytucji naukowych, kulturalnych i sportowych<sup>90</sup>. Inspiracją dla tego komunikatu były przyjęte w 1993 r. przez Organizację Narodów Zjednoczonych *Standardowe zasady wyrównywania szans osób niepełnosprawnych*.

Komunikat ten już po kilku miesiącach, bo w dniu 20 grudnia 1996 r., został wsparty rezolucją Rady i Przedstawicieli Rządów Państw Członkowskich, spotykających się w ramach Rady, dotyczącą równych szans dla osób z niepełnosprawnością<sup>91</sup>. Państwa członkowskie na mocy tej uchwały zostały wezwane do tego, by rozważyć, czy odpowiednie narodowe rozwiązania uwzględniają potrzebę zwiększenia uczestnictwa osób z niepełnosprawnością w życiu społecznym oraz czy rozwiązania te umożliwiają kształcenie wrażliwości społeczeństwa na potrzeby tych osób oraz wdrażanie strategii równych szans. Podkreślono także potrzebę włączenia się przedstawicieli osób z dysfunkcjami do wdrażania i kontynuowania stosownej polityki, jak też działań na ich rzecz<sup>92</sup>.

Znaczący postęp w kwestii osób niepełnosprawnych przyniosło podpisanie w dniu 2 października 1997 r. Traktatu Amsterdamskiego<sup>93</sup>, w którym znalazł się przepis stanowiący o zakazie dyskryminacji z powodu niepełnosprawności<sup>94</sup>. Zgodnie z numeracją wersji skonsolidowanej art. 13 Traktatu wskazuje, że *bez uszczerbku dla innych postanowień niniejszego Traktatu i w granicach kompetencji, które Traktat powierza Wspólnocie, Rada, stanowiąc jednomyślnie na wniosek Komisji i po konsultacji z Parlamentem Europejskim, może podjąć środki niezbędne w celu zwalczania wszelkiej dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną*. Akt ten stał się kamieniem milowym w polityce Unii

<sup>89</sup> Komunikat Komisji Europejskiej COM(96)406 z dnia 30 lipca 1996 r. w sprawie równych szans osób niepełnosprawnych *Nowa strategia Wspólnoty Europejskiej w odniesieniu do osób niepełnosprawnych*.

<sup>90</sup> J. Dziak, *Dostępność bibliotek akademickich dla użytkowników niepełnosprawnych w kontekście inicjatyw Unii Europejskiej na rzecz tworzenia Europy bez barier*, (w:) *Polskie biblioteki akademickie w Unii Europejskiej. Materiały konferencyjne*, opracowanie: Biblioteka Główna Politechniki Łódzkiej, Łódź 2004, s. 291.

<sup>91</sup> Resolution of the Council and of the Representatives of the Governments of the Member States meeting within the Council of 20 December 1996 on equality of opportunity for people with disabilities, Dz. Urz. UE. C z 1997 r., Nr 12, s. 1 (brak oficjalnego tłumaczenia na j. polski).

<sup>92</sup> M. Jankowska, *Prawa osób niepełnosprawnych w międzynarodowych aktach prawnych*, op. cit., s. 42.

<sup>93</sup> Traktat z Amsterdamu zmieniający Traktat o Unii Europejskiej, Traktaty ustanawiające Wspólnoty Europejskie i niektóre związane z nimi akty podpisany w dniu 2 października 1997 r., Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/31 ze zm. Wszedł w życie 1 maja 1999 r.

<sup>94</sup> Zob. A. Zygierewicz, *Polityka Unii Europejskiej na rzecz przeciwdziałania dyskryminacji*, Studia BAS 2011, Nr 2, s. 87-106.

wobec niepełnosprawności, co więcej był pierwszym z traktatów, gdzie po raz pierwszy UE wypowiedziała się bezpośrednio w kwestii niepełnosprawności, jednakże jej nie zdefiniowała. Zwiększył się również znacznie zakres inicjatyw podejmowanych przez Unię w kierunku prowadzenia spójnej polityki na rzecz osób z niepełnosprawnością, która akcentowała potrzebę nowego podejścia do niepełnosprawności. Wówczas cel UE w tym zakresie zaczął koncentrować się na osiągnięciu równych szans oraz uczestniczeniu we wszystkich dziedzinach życia przez osoby z dysfunkcjami, poprzez rozpoznawanie i usuwanie barier o różnorodnym charakterze<sup>95</sup>.

Jednym z pierwszych aktów tzw. prawa miękkiego<sup>96</sup> (niewiążącego) było zalecenie Rady dotyczące kart parkingowych dla osób z niepełnosprawnością z 1997 r.<sup>97</sup> Rada w akcie tym zauważyła, że dla wielu tych ludzi środki transportu inne niż transport publiczny są jedynym środkiem, umożliwiającym im niezależne przemieszczanie się dla celów zawodowych oraz w celu społecznej integracji. Wziąwszy ten stan faktyczny pod uwagę podkreślono, że osoby niepełnosprawne powinny mieć możliwość w formie środka, jakim jest karta parkingowa, parkować tak blisko miejsca przeznaczenia, jak to jest możliwe, nie tylko na terenie państwa, w którym żyją, ale na terenie całej Unii Europejskiej. Zgodnie z punktem pierwszym tego zalecenia, państwa członkowskie mają wprowadzić karty parkingowe dla osób niepełnosprawnych<sup>98</sup>, a ich wydawanie ma odbywać się w zgodzie z postanowieniami prawa krajowego, niemniej jednak na podstawie jednolitego modelu opisanego w załączniku do zalecenia. Karty te mogą być używane równolegle z kartami parkingowymi wydawanymi w krajach unijnych. Analizowany akt nie definiuje niepełnosprawności, jednakże wskazuje, że karty parkingowe mają być przyznawane osobom, u których niepełnosprawność prowadzi do ograniczonej ruchliwości. Wydaje się zatem, iż w tym przypadku niepełnosprawność należy utożsamiać z niemożliwością przemieszczania się, która może być przewyżczona poprzez korzystanie z prywatnych samochodów, mogących parkować na specjalnie wydzielonych miejscach dla osób niepełnosprawnych (np. blisko drzwi wejściowych, wind, schodów itp.).

<sup>95</sup> Zob. też: Deklaracja nr 22 załączona do Aktu Końcowego Traktatu Amsterdamskiego dotycząca osób niepełnosprawnych. Wskazano w niej: *Konferencja uzgodniła, że podczas opracowywania środków przewidzianych artykułem 95 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, instytucje Wspólnoty uwzględnią potrzeby osób niepełnosprawnych.*

<sup>96</sup> Aktów prawa niewiążącego jest bardzo wiele, dotyczą one między innymi takich spraw, jak: umożliwianie rozwoju zawodowego osobom z dysfunkcjami, usuwanie barier w środkach transportu dla osób z ograniczoną możliwością ruchu, wymiany informacji o technicznych środkach pomocowych dla osób niepełnosprawnych, komputerowego systemu wymiany informacji oraz praktycznej informacji na temat codziennych problemów ludzi niepełnosprawnych.

<sup>97</sup> Council Recommendation 98/376/WE of 4 June 1998 on a parking card for people with disabilities, Dz. Urz. UE. L z 1998 r., Nr 167, s.25 (brak oficjalnego tłumaczenia na j. polski).

<sup>98</sup> Założenie to znajduje na gruncie prawa polskiego znajduje odzwierciedlenie w art. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 2012, poz. 1137 t.j. ze zm.



Wcielając założenia – związane z polityką wobec niepełnosprawnych – w życie, Unia poprzez komunikat Komisji Europejskiej z dnia 12 maja 2000 r. *Ku Europie bez barier dla osób z niepełnosprawnościami*<sup>99</sup> przedstawiła zarówno strategię działań w tym zakresie, jak też zobowiązała się do popierania inicjatyw na rzecz osób z dysfunkcjami. W tym samym roku z kolei Rada uchwaliła dyrektywę ustanawiającą ogólne warunki ramowe równego traktowania w zakresie zatrudnienia i pracy (tzw. dyrektywę ramową)<sup>100</sup>, zaliczaną do trzonu prawa antydyskryminacyjnego w Unii Europejskiej (obok dyrektywy Rady wprowadzającej w życie zasadę równego traktowania osób bez względu na pochodzenie rasowe lub etniczne, tzw. dyrektywy równości rasowej<sup>101</sup>). Dyrektywa ta, jak wskazuje R. Kopczyk<sup>102</sup>, ustanawia minimalne standardy, na mocy których państwa członkowskie przyznają szerszą ochronę prawną, nie mogą bowiem wprowadzać rozwiązań mniej korzystnych, niż te przewidziane w dyrektywie. W Preambule tego aktu Rada podkreśliła, iż przyjęcie środków uwzględniających potrzeby osób z niepełnosprawnością w miejscu pracy jest najważniejszym czynnikiem w walce z ich dyskryminacją<sup>103</sup>. Wskazano również na potrzebę przyjęcia skutecznych i praktycznych środków w celu przystosowania miejsca pracy uwzględniających niepełnosprawność, np. poprzez przystosowanie pomieszczenia lub wyposażenie, dostosowanie czasu pracy, podziału zadań do potrzeb osób z dysfunkcjami<sup>104</sup>. Dyrektywa Rady 2000/78/WE nie definiuje niepełnosprawności, stanowi o niej w art. 2 wyłącznie jako o przyczynie dyskryminacji bezpośredniej (dochodzi do niej wówczas, gdy osobę traktuje się mniej przychylnie niż traktuje się, traktowano lub traktowano by inną osobę w porównywalnej sytuacji) lub pośredniej (występuje ona, gdy przepis, kryterium lub pozornie neutralna praktyka może doprowadzić do szczególnej niekorzystnej sytuacji dla osób danej religii lub przekonań, z niepełnosprawnością, w określonym wieku lub o orientacji seksualnej)<sup>105</sup>. Niemniej jednak Trybunał

<sup>99</sup> Komunikat Komisji COM(2000)284 skierowany do Rady, Parlamentu Europejskiego, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 12 maja 2000 r. pt. *Ku Europie bez barier dla osób niepełnosprawnych*.

<sup>100</sup> Dyrektywa Rady 2000/78/WE z dnia 27 listopada 2000 r. ustanawiająca ogólne warunki ramowe równego traktowania w zakresie zatrudnienia i pracy, Dz. Urz. UE. L. z 2000 r., Nr 303, s. 16.

<sup>101</sup> Dyrektywa Rady 2000/43/WE z dnia 29 czerwca 2000 r. wprowadzająca w życie zasadę równego traktowania osób bez względu na pochodzenie rasowe lub etniczne, Dz. Urz. UE. L. z 2000 r., Nr 180, s. 22.

<sup>102</sup> R. Kopczyk, *Zakaz dyskryminacji w sporcie w prawie Unii Europejskiej*, Warszawa 2013, s. 118.

<sup>103</sup> Więcej na temat dyskryminacji osób niepełnosprawnych: B. Kołaczek, *Zakaz dyskryminacji osób niepełnosprawnych*, Polityka Społeczna 2008, Nr 8, s. 4-8.

<sup>104</sup> Zob. też: Rezolucja nr 2006/2240(INI) Parlamentu Europejskiego z dnia 23 maja 2007 r. w sprawie upowszechniania godnej pracy dla wszystkich, Dz. Urz. UE. CE z 2008 r., Nr 102, s. 321.

<sup>105</sup> Warto zauważyć, że Trybunał Sprawiedliwości za dyskryminację bezpośrednią z art. 2 ust. 2 lit a) dyrektywy 2000/78/WE uznał sytuację, w której pracodawca traktuje pracownika, który sam nie jest niepełnosprawny, mniej przychylnie niż traktuje, traktował lub traktowałby innego pracownika w porównywalnej sytuacji i gdy wykazano, że mniej korzystne traktowanie tego pracownika związane jest z niepełnosprawnością jego dziecka, któremu zapewnia on zasadniczą opiekę stosowną do potrzeb. Zob. więcej: Wyrok Trybunału Sprawiedliwości S. Coleman v. Attridge Law, Steve Law z dnia 17 lipca 2008 r., sygn.: C-303/06, Dz. Urz. UE. C z 2008 r., Nr 223, s. 6.

Sprawiedliwości Unii Europejskiej na bazie tej dyrektywy wydał wyroki, w których określił m.in. jak powinno interpretować się pojęcie niepełnosprawności. Pośród nich możemy wyróżnić:

- wyrok z dnia 11 lipca 2006 r.<sup>106</sup>, gdzie TS podkreślił: *O ile bowiem pojęcie „niepełnosprawności” w rozumieniu dyrektywy 2000/78 należy rozumieć jako ograniczenie wynikające konkretnie z naruszenia funkcji fizycznych, umysłowych lub psychicznych, które stanowi przeszkodę dla danej osoby w uczestnictwie w życiu zawodowym, to proste zrównanie pojęć „niepełnosprawność” i „choroba” jest wykluczone. Używając pojęcia „niepełnosprawność” w art. 1 tej dyrektywy, prawodawca rozmyślnie wybrał pojęcie, które różni się od pojęcia „choroby”. Ponadto znaczenie, jakie prawodawca wspólnotowy przyznał środkom uwzględniającym organizację stanowiska pracy w zależności od niepełnosprawności, wskazuje na to, że przewidział on sytuacje, w których istnieją długookresowe przeszkody w uczestnictwie w życiu zawodowym. Aby ograniczenie wchodziło w zakres pojęcia „niepełnosprawność”, musi istnieć zatem prawdopodobieństwo, iż jest ono długoterminowe,*
- wyrok z dnia 11 kwietnia 2013 r., w którym Trybunał przyjął stanowisko, zgodnie z którym niepełnosprawność obejmuje stan patologiczny, który został spowodowany chorobą zdiagnozowaną medycznie jako uleczalną lub nieuleczalną, w przypadku, gdy choroba ta powoduje długotrwałe ograniczenie wynikające w szczególności z osłabienia funkcji fizycznych, umysłowych lub psychicznych. Osłabienie to w oddziaływaniu z różnymi barierami może przyczynić się do utrudniania danej osobie pełnego i skutecznego uczestnictwa w życiu społecznym na równych zasadach z innymi pracownikami<sup>107</sup>.

Analiza tego orzecznictwa pozwala stwierdzić, że Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej definiując niepełnosprawność uwzględnił dwa aspekty: medyczny i społeczny. Wskazuje bowiem zarówno na długotrwały stan patologiczny, powodujący naruszenia funkcji fizycznych, umysłowych lub psychicznych organizmu, jak i na fakt iż niepełnosprawność może stać się przeszkodą do pełnego uczestniczenia w życiu społecznym czy zawodowym.

Kolejnym krokiem ze strony Unii Europejskiej była decyzja Rady ustanawiająca wspólnotowy program działań w zakresie zwalczania dyskryminacji na lata 2001-2006 r.<sup>108</sup>, który miał na celu wsparcie środków służących zwalczaniu bezpośredniej i pośredniej dyskryminacji ze względu na rasę, pochodzenie etniczne, religię lub przekonania, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną.

<sup>106</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości *Sonia Chacón Navas v. Eures Colectividades SA* z dnia 11 lipca 2006 r., sygn.: C-13/05.

<sup>107</sup> Wyrok Trybunału Sprawiedliwości *HK Danmark, działający w imieniu Jette Ring przeciwko Dansk almenntilgigt Boligselskab, HK Danmark, działający w imieniu Lone Skouboe Werge v. Dansk Arbejdsgiverforening, działającemu w imieniu Pro Display A/S w upadłości* z dnia 11 kwietnia 2013 r. Sprawy połączone, sygn.: C-335/11 i C-337/11. Dz. Urz. UE. C z 2013 r., Nr 156, s. 6.

<sup>108</sup> Decyzja Rady 2000/750/WE z dnia 27 listopada 2000 r. ustanawiająca wspólnotowy program działań w zakresie zwalczania dyskryminacji (2001-2006 r.), Dz. Urz. UE. L. z 2000 r., Nr 303, s. 23 (akt archiwalny).



W decyzji tej podkreślono, że dyskryminacja opiera się na wielu czynnikach, w związku z tym powinny być podejmowane różnego rodzaju działania mające na celu poprawę rozumienia kwestii związanych z dyskryminacją poprzez szerzenie wiedzy na temat tego zjawiska, zapobieganie i radzenie sobie z dyskryminacją, wspieranie oraz upowszechnianie zarówno wartości, jak i praktyk leżących u podstaw zwalczania dyskryminacji, łącznie z wykorzystaniem kampanii budzących świadomość istnienia problemów w tej dziedzinie (art. 2 decyzji). Akt ten również nie definiuje niepełnosprawności, podkreśla jedynie, że może ona stanowić jedną z przyczyn dyskryminacji, dlatego powinno się brać pod uwagę konkretne potrzeby osób z niepełnosprawnością w zakresie dostępności poszczególnych działań i ich rezultatów.

Unia Europejska dostrzegając, iż pomimo podejmowanych działań wciąż widoczne były pośród europejskich społeczeństw bariery dla osób z niepełnosprawnością i ich dyskryminacja, postanowiła ustanowić rok 2003 – Europejskim Rokiem Osób Niepełnosprawnych<sup>109</sup>. Stało się to na mocy decyzji Rady 2001/903/WE, której Preambuła zawiera wykaz działań na rzecz niepełnosprawnych, podjętych wówczas jeszcze przez Wspólnotę Europejską. Pośród nich wymieniono m.in.:

- Wspólnotową Kartę Podstawowych Praw Społecznych Pracowników z 1989 r.,
- rezolucję Rady oraz Ministrów Edukacji spotykających się w ramach Rady w dniu 31 maja 1990 r. dotyczącą integracji dzieci i młodych osób niepełnosprawnych<sup>110</sup>,
- rezolucję Rady z dnia 17 czerwca 1999 r. w sprawie równych szans zatrudnienia dla osób niepełnosprawnych<sup>111</sup>,
- wnioski z posiedzenia Rady Europejskiej, jakie odbyło się w Lizbonie w dniach 23 i 24 marca 2000 r., wzywające państwa członkowskie do zwrócenia większej uwagi na zjawisko wykluczenia społecznego przy okazji realizacji przez nie polityki zatrudnieniowej, edukacyjnej i szkoleniowej, zdrowotnej i mieszkaniowej<sup>112</sup>.

Decyzja ta ustanawiając Europejski Rok Osób Niepełnosprawnych w art. 2 wskazała, jakie cele powinny zostać zrealizowane przez państwa należące do UE. Zgodnie z tym aktem należało podnieść świadomość o: prawie osób z niepełnosprawnością do ochrony przed dyskryminacją oraz do pełnego i równego korzystania z ich praw; zróżnicowaniu występującym między niepełnospraw-

<sup>109</sup> Decyzja Rady 2001/903/WE z dnia 3 grudnia 2001 roku w sprawie Europejskiego Roku Osób Niepełnosprawnych 2003, Dz. Urz. UE. L. z 2001 r., Nr 335, s. 15.

<sup>110</sup> Resolution of the Council and the Ministers for Education meeting within the Council of 31 May 1990 concerning integration of children and young people with disabilities into ordinary systems of education, Dz. Urz. UE. C z 1990 r., Nr 162, s. 2 (brak oficjalnego tłumaczenia na j. polski).

<sup>111</sup> Council Resolution of 17 June 1999 on equal employment opportunities for people with disabilities, Dz. Urz. WE C z 1999 r., Nr 186, s. 3 (brak oficjalnego tłumaczenia na j. polski).

<sup>112</sup> *Posiedzenie Rady Europejskiej w Lizbonie 23 i 24 marca 2000 r. Wnioski Prezydencji*, Monitor Integracji Europejskiej 2000, Nr 29, Rozdział: *Unia Europejska 2000*, s. 76-91.

nymi oraz o różnych formach dyskryminacji; wielorakiej dyskryminacji, którą napotykały osoby z dysfunkcjami. Zachęcano też do przemyślenia i przedyskutowania rozwiązań potrzebnych w celu promowania równych szans tych osób w Europie. Podkreślono również potrzebę promowania: wymiany doświadczeń dotyczących dobrej praktyki oraz skutecznych strategii opracowanych na szczeblu lokalnym, krajowym i europejskim; pozytywnego wizerunku osób niepełnosprawnych.

Cele te ukazują, jak wiele Unia zamierzała w ciągu 2003 r. uczynić na rzecz osób z niepełnosprawnością, a przede wszystkim mowa tu o szeroko rozumianym poznaniu osób z dysfunkcjami i zbudowaniu ich pozytywnego wizerunku. Miało to zapewne przyczynić się do wskazania chociażby pracodawcom, iż te osoby mogą być tak samo dobrymi i efektywnymi pracownikami, jak osoby zdrowe. W celu realizacji powyższych założeń zobowiązano kraje członkowskie do podjęcia określonych inicjatyw, takich chociażby jak: spotkania i imprezy, kampanie informacyjno-promocyjne, współpraca z organizacjami nadawców i mediów. Działania te należy ocenić jak najbardziej pozytywnie i można potraktować je jako pewnego rodzaju „kampanię społeczną”, która w dzisiejszym świecie odgrywa bardzo ważną rolę, pomagając uświadamiać i uwrażliwić ludzi w różnych kwestiach, chociażby niepełnosprawności.

Unia Europejska prowadzi politykę na rzecz osób z niepełnosprawnością na licznych płaszczyznach, regulując wiele aspektów życia. Doskonałym tego przykładem jest rezolucja Rady z dnia 6 lutego 2003 r. „e-Dostępność” – poprawa dostępu osób niepełnosprawnych do społeczeństwa opartego na wiedzy<sup>113</sup>. W akcie tym Rada podkreśliła, że należy wykorzystać potencjał społeczeństwa informacyjnego dla ludzi z dysfunkcjami. Przede wszystkim, trzeba usunąć bariery techniczne, prawne oraz innego rodzaju, utrudniające im skuteczny udział w gospodarce i społeczeństwie opartych na wiedzy. Dlatego należy wykorzystać istniejące mechanizmy finansowania oraz ułatwić współpracę z właściwymi podmiotami, np. organizacjami pozarządowymi osób niepełnosprawnych, zaangażowanymi w realizację programu „e-Dostępność”, przyczyniającego się do zwiększania dostępności publicznych stron internetowych i ich zawartości.

Dowodem działalności wielopłaszczyznowej UE jest również rezolucja z dnia 5 maja 2003 r. w sprawie równych szans dla uczniów i studentów niepełnosprawnych w edukacji i szkoleniach<sup>114</sup>. Rada Unii Europejskiej zauważyła, iż inicjatywy na rzecz właśnie tych osób są niezbędne po tym, jak stwierdziła wzrastające zaangażowania rządów, grup wspierających, nauczycieli i rodziców w dążeniu do poprawy dostępu do edukacji dla osób o szczególnych potrze-

<sup>113</sup> Council Resolution 2003/C 39/03 on 6 February 2003 “eAccessibility” – improving the access of people with disabilities to the knowledge based society, Dz. Urz. UE. C z 2003 r., Nr 39, s. 5 (brak oficjalnego tłumaczenia na j. polski).

<sup>114</sup> Council Resolution 2003/C 134/04 of 5 May 2003 on equal opportunities for pupils and students with disabilities in education and training, Dz. Urz. UE. C z 2003 r., Nr 134, s. 6 (brak oficjalnego tłumaczenia na j. polski).



bach. Dlatego też poparła prace państw członkowskich oraz te podejmowane na szczeblu wspólnotowym, mające na celu zapewnienie osobom z niepełnosprawnością lepszego dostępu do edukacji i szkoleń – w perspektywie uczenia się przez całe życie. Niemniej jednak zauważyła również potrzebę dalszych konkretnych, praktycznych działań służących poprawie dostępu osób niepełnosprawnych do edukacji i szkoleń. W związku z tym Rada wezwała kraje należące do UE oraz Komisję do wprowadzania w szkołach systemu oświaty dostosowanego do potrzeb dzieci i młodzieży z dysfunkcjami, umożliwiającego im także integrację ze zdrowymi dziećmi. Podczas dostosowywania szkolnictwa do potrzeb niepełnosprawnych, zaproponowano w rezolucji m.in. wykorzystywanie nowoczesnych technologii, dostosowywanie publicznych stron internetowych obejmujących doradztwo, kształcenie oraz szkolenia zawodowe przeznaczone dla tych osób.

Kolejna rezolucja Rady z dnia 6 maja 2003 r. dotyczyła dostępności infrastruktury kultury i działalności kulturalnej dla osób niepełnosprawnych<sup>115</sup>. Poprzez ten akt zarówno państwa należące do Unii, jak i Komisja zostały wezwane do dokonania przeglądu sposobów integracji niepełnosprawnych w dziedzinie kultury i sztuki oraz wspierania równości szans w produkcji, promocji ich pracy. Co więcej, Komisja wskazała, by podjąć działania mające na celu zachęcenie sektora kultury do tego, aby przyczynił się do promowania pozytywnego wizerunku osób z dysfunkcjami oraz wyeliminował istniejące bariery utrudniające tym osobom dostęp do kultury.

Następny impuls ze strony Rady to rezolucja z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie promocji zatrudnienia oraz społecznej integracji osób niepełnosprawnych<sup>116</sup>. W akcie tym Rada Unii Europejskiej wzywa do działań na rzecz ludzi z dysfunkcjami, jednakże nie definiuje tego zjawiska. W rezolucji Rada postrzega niepełnosprawność jako przyczynę problemów związanych ze znalezieniem pracy czy integracją społeczną. Dlatego mając na uwadze znaczącą liczbę osób z niepełnosprawnością, doświadczających różnego rodzaju trudności w codziennym życiu wezwała unijne kraje oraz Komisję, by m.in.:

- wspierały nie tylko pełną integrację, ale też uczestnictwo niepełnosprawnych we wszystkich aspektach życia społecznego, podkreślając, iż mają oni takie same prawa jak pozostali obywatele,
- kontynuowały wysiłki na rzecz zlikwidowania barier w integracji oraz uczestnictwie osób z dysfunkcjami na rynku pracy, egzekwując zasadę równego traktowania, zwiększając integrację i ich uczestnictwo na wszystkich poziomach systemu kształcenia i szkoleń.

<sup>115</sup> Council Resolution 2003/C 134/04 of 6 May 2003 on accessibility of cultural infrastructure and cultural activities for people with disabilities, Dz. Urz. UE. C z 2003 r., Nr 134, s. 7 (brak oficjalnego tłumaczenia na j. polski).

<sup>116</sup> Council Resolution 2003/C 175/01 of 15 July 2003 on promoting the employment and social integration of people with disabilities, Dz. Urz. UE. C z 2003 r., Nr 175, s. 1 (brak oficjalnego tłumaczenia na j. polski).

Opisane powyżej rezolucje Rady Unii Europejskiej nie wiążą prawnie państw członkowskich czy też innych instytucji UE, dlatego też podkreśla się w tych aktach, że podmioty te są wzywane do określonego rodzaju działań. Mimo braku charakteru prawnie wiążącego należy pozytywnie ocenić rezolucje, albowiem są to impulsy do podejmowania dalszych kroków.

W 2005 r. Rada uchwaliła decyzję w sprawie przyjęcia zasad ustanawiających warunki przyznawania pomocy finansowej jako dodatku do renty lub emerytury współmałżonka pozostającego przy życiu, który cierpi z powodu poważnej lub przewlekłej choroby lub jest niepełnosprawnym<sup>117</sup>. Decyzja odnosząc się do działań o charakterze socjalnym, uregulowanych w Regulaminie pracowniczym urzędników Unii Europejskiej<sup>118</sup>, wskazała w art. 1, że w sytuacji kiedy współmałżonek pozostaje przy życiu, jednakże jest dotknięty niepełnosprawnością bądź poważną przewlekłą chorobą, to jego świadczenia emerytalne mogą zostać uzupełnione pomocą finansową, wypłacaną przez instytucję w czasie trwania poważnej lub przewlekłej choroby bądź niepełnosprawności. Przyznanie tej dodatkowej pomocy finansowej uzależnione jest to od oceny sytuacji socjalnej i medycznej danej osoby. Przepisy te wszakże odnoszą się do urzędników unijnych, jednakże są dowodem na to, iż „niepełnosprawność” nie została pominięta nawet w kwestiach związanych ze sprawami wewnętrznymi instytucji UE.

Chronologicznie kolejnym istotnym z punktu prowadzonych w tym rozdziale rozważań aktem prawa Unii Europejskiej była decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. ustanawiająca 2007 r. Europejskim Rokiem na rzecz Równych Szans dla Wszystkich – w Kierunku Sprawiedliwego Społeczeństwa<sup>119</sup>. Parlament Europejski oraz Rada Unii Europejskiej ustalając 2007 r. rokiem na rzecz równych szans dla wszystkich podkreśliły w Preambule decyzji, że zakaz dyskryminacji jest podstawową zasadą Unii Europejskiej. Co więcej, w tej części aktu przytoczono informacje o procesie konsultacji, jaki został zorganizowany przez Komisję w ramach zielonej księgi zatytułowanej *Równość i zakaz dyskryminacji w rozszerzonej UE* (przedstawionej w dniu 28 maja 2004 r.). Wyniki tych konsultacji wykazały, że większość respondentów oczekuje od Unii Europejskiej intensyfikacji wysiłków mających na celu zwalczanie dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną.

<sup>117</sup> Decyzja Rady (2006/6/WE, Euratom) z dnia 12 grudnia 2005 r. w sprawie przyjęcia zasad ustanawiających warunki przyznawania pomocy finansowej jako dodatku do renty lub emerytury współmałżonka pozostającego przy życiu, który cierpi z powodu poważnej lub przewlekłej choroby lub jest niepełnosprawnym, Dz. Urz. UE. L. z 2006 r., Nr 5, s. 15.

<sup>118</sup> Regulamin pracowniczy urzędników Unii Europejskiej, Dz. Urz. UE. L. z 1968 r., Nr 56, s. 1/1.

<sup>119</sup> Decyzja nr 771/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. ustanawiająca Europejski Rok na rzecz Równych Szans dla Wszystkich (2007) – w Kierunku Sprawiedliwego Społeczeństwa, Dz. Urz. UE. L. z 2006 r., Nr 146, s. 1 (akt archiwalny).





W art. 2 analizowanej decyzji wskazano cele roku europejskiego na rzecz równych szans, dotyczące czterech różnych aspektów: praw, reprezentacji, uznania i poszanowania. Działania w zakresie pierwszego aspektu miały na celu umożliwienie społecznościom narażonym na dyskryminację lepsze poznanie praw im przysługujących oraz istniejącego prawodawstwa europejskiego w zakresie niedyskryminacji. Realizacja celu dotyczącego reprezentacji, miała skłonić zarówno do refleksji, jak i dyskusji nad potrzebą popierania większego uczestnictwa dyskryminowanych grup w życiu społeczeństwa. Jeżeli zaś chodzi o cel, jakim było uznanie, to miał być on zrealizowany dzięki działaniom skupiającym się na honorowaniu różnorodności oraz równości. Co więcej, założono, iż podczas tego roku zostanie uwypatniony *pozytywny wkład, który ludzie, bez względu na płeć, pochodzenie rasowe lub etniczne, religię lub przekonania, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną mogą wnieść w życie społeczeństwa jako całości, szczególnie poprzez podkreślanie korzyści płynących z różnorodności* (art. 2 lit. c decyzji). Ostatni cel dotyczył poszanowania, rozumianego jako propagowanie większej spójności społeczeństwa, osiąganego poprzez zwalczanie stereotypów, uprzedzeń i przemocy, propagowanie dobrych stosunków pomiędzy wszystkimi w ramach społeczeństwa.

Decyzja ta, podobnie jak wiele innych aktów posługuje się terminem „niepełnosprawność”, jednakże nie definiuje go. Niepełnosprawność w art. 4 wskazana jest jako jedna z przyczyn dyskryminacji, obok dyskryminacji ze względu na pochodzenie rasowe lub etniczne, religię czy przekonania, wiek tudzież orientację seksualną.

W 2006 r. Parlament Europejski opracował rezolucję w sprawie niepełnosprawności i rozwoju<sup>120</sup>, w której podkreślił, że Komisja powinna uwzględniać niepełnosprawność w polityce rozwoju oraz w jej konkretnych programach, służących prewencji, opiece, usamodzielnianiu i walce z wykluczeniem społecznym. W rezolucji tej podkreślono przede wszystkim, że aspekt niepełnosprawności powinien być brany pod uwagę na takich poziomach jak kreowanie polityki, jej wdrażanie i ocena, zaś podczas kształtowania tej polityki powinny być przeprowadzane konsultacje z grupami reprezentującymi osoby z niepełnosprawnością.

W lipcu 2006 r. Parlament Europejski i Rada uchwaliły rozporządzenie w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą<sup>121</sup>. Akt ten już w Preambule podkreśla, że jednolity rynek usług lotniczych powinien przynosić korzyść ogółowi obywateli. W związku z tym zarówno osoby z niepełnosprawnością, jak też osoby

<sup>120</sup> Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 19 stycznia 2006 r. w sprawie niepełnosprawności i rozwoju, Dz. Urz. UE. CE z 2006 r., Nr 287, s. 336.

<sup>121</sup> Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą, Dz. Urz. UE. L. z 2006 r., Nr 204, s. 1.

o ograniczonej sprawności ruchowej, spowodowanej niepełnosprawnością fizyczną, wiekiem czy innymi czynnikami, powinny mieć możliwości podróżowania drogą lotniczą porównywalne z możliwościami osób pełnosprawnych. Podstawą takiego podejścia jest fakt, iż ludzie z dysfunkcjami oraz osoby o ograniczonej sprawności ruchowej mają – takie samo jak wszyscy inni – prawo do swobodnego przemieszczania się, do wolności wyboru oraz do niedyskryminacji, co odnosi się także do podróży lotniczych oraz pozostałych dziedzin życia. Co więcej, podkreślono w Preambule, że z powodu niepełnosprawności czy też braku sprawności ruchowej, osobom tym nie powinno odmawiać się prawa do przewozu, chyba że odmienne traktowanie podyktowane jest uzasadnionymi względami bezpieczeństwa oraz przepisami prawa.

W celu urzeczywistnienia przyjętych przez rozporządzenie założeń wskazano w nim, iż powinno się zapewnić osobom z dysfunkcjami pomoc, która odpowiada ich szczególnym potrzebom zarówno w portach lotniczych, jak i na pokładzie samolotu. Ma to się stać m.in. poprzez zatrudnienie niezbędnego personelu i zapewnienie niezbędnego sprzętu. Ponadto uwzględniając podkreślaną w Unii Europejskiej integrację społeczną, zainteresowane osoby powinny otrzymać ową pomoc bez dodatkowych opłat. Biorąc powyższe założenia pod uwagę, w art. 1 rozporządzenia określono jego cel: *Niniejsze rozporządzenie ustanawia zasady ochrony i udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, podróżującym drogą lotniczą, zarówno w celu zapewnienia im ochrony przed dyskryminacją, jak i w celu zapewnienia, że zostanie im udzielona pomoc.* Dlatego też w rozporządzeniu znalazły się m.in. regulacje dotyczące: zapobiegania odmowy przewozu (art. 3), odstępstwa od tej zasady (art. 4), prawa do pomocy w portach lotniczych (art. 7), przeprowadzania przez przewoźników lotniczych i organy zarządzające portami lotniczymi odpowiednich szkoleń w zakresie np. udzielania pomocy osobom z niepełnosprawnością (art. 11).

Warto w tym miejscu także podkreślić, że analizowany akt prawny jako jeden z nielicznych uchwalanych przez unijne instytucje, definiuje na własne potrzeby terminy „osoba niepełnosprawna” i „osoba o ograniczonej sprawności ruchowej”. Zgodnie z art. 2 lit. a oznaczają one *każdą osobę, której możliwość poruszania się jest ograniczona podczas korzystania z transportu na skutek jakiegokolwiek niesprawności fizycznej (zmysłowej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), upośledzenia lub niesprawności umysłowej, lub każdej innej przyczyny niepełnosprawności, lub wieku, i której sytuacja wymaga specjalnej uwagi oraz dostosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów do szczególnych potrzeb takiej osoby.* Niepełnosprawność w tym rozporządzeniu uważana jest tutaj przede wszystkim jako pewnego rodzaju bariera powodująca niemożliwość korzystania z transportu. Biorąc pod uwagę cel, w jakim została opracowana ta definicja, należy podkreślić jej przejrzystość i wieloaspektowość. Wydaje się, że Unia Europejska wyraźnie wpisuje się w swoich regulacjach w model społeczny



niepełnosprawności, podkreślający umożliwienie osobom z dysfunkcjami aktywny i pełny udział w życiu społecznym<sup>122</sup>.

W tym miejscu należy przypomnieć o kolejnym źródle prawa pierwotnego, a mianowicie o skonsolidowanej wersji Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej<sup>123</sup>, uwzględniającej zmiany wprowadzone Traktatem z Lizbony podpisanym w dniu 13 grudnia 2007 r. w Lizbonie, który wszedł w życie w dniu 1 grudnia 2009 r. Art. 10 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej stanowi o zamkniętym katalogu niedozwolonych kryteriów różnicujących, do których zalicza: płeć, rasę, pochodzenie etniczne, religię, światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną. Przepis ten podkreśla, że Unia Europejska określając oraz realizując swoje polityki i działania ma dążyć do zwalczania wymienionych powyżej przejawów dyskryminacji.

Ścisły związek merytoryczny i funkcjonalny łączy komentowany przepis z art. 19 TFUE<sup>124</sup>. Artykuł ten wskazuje, że Rada stanowiąc jednomyślnie, zgodnie ze specjalną procedurą ustawodawczą i po uzyskaniu zgody Parlamentu Europejskiego – bez uszczerbku dla innych postanowień Traktatów i w granicach kompetencji, które Traktaty powierzają Unii – może podjąć środki niezbędne w celu zwalczania wszelkiej dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, wiek lub orientację seksualną, a także niepełnosprawność. Treść tego przepisu wskazuje, w systematyce przepisów traktatów uznawany jest on za przepis nietypowy, ponieważ zawiera zarówno normę kompetencyjną, jak i normę wyznaczającą cel (zwalczanie wszelkiej dyskryminacji). Z kolei przepis art. 19 ust. 2 ustanawia dodatkową przesłankę zastosowania, a mianowicie wymaganie, że przyjęte przez Parlament Europejski i Radę środki służą *wsparciu działania państwa członkowskiego w celu przyczyniania się do osiągnięcia celów określonych w ust. 1*. Warto w tym miejscu również przypomnieć, że obecna treść art. 19 wynika z Traktatu z Lizbony zmieniającego Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, który zmienił

<sup>122</sup> Podobne regulacje uchwalono w związku z podróżowaniem przez osoby z niepełnosprawnością kolejną (Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 r. z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, Dz. Urz. UE. L z 2007, Nr 315, s. 14 ze zm.), drogą morską (Rozporządzenie (UE) nr 1177/2010 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004, Dz. Urz. UE. L z 2010 r., Nr 334, s. 1 ze zm.), autobusami (Rozporządzenie (UE) nr 181/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004, Dz. Urz. UE. L z 2011 r., Nr 55, s. 1). Wszystkie z wymienionych powyżej aktów prawnych zawierają definicję osoby niepełnosprawnej, tożsamą z „osobą o ograniczonej sprawności ruchowej”. Definicje są te podobne do tej przytoczonej z rozporządzenia z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą, podstawowym elementem je odróżniającym jest wpływ niepełnosprawności na możliwość korzystania z danego środka transportu.

<sup>123</sup> Traktat z Lizbony zmieniający Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską sporządzony w Lizbonie dnia 13 grudnia 2007 r., Dz. U. z 2009 r. Nr 203, poz. 1569.

<sup>124</sup> A. Wróbel (red.), *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej Tom I (art. 1-89)*, Warszawa 2012, s. 402-430.

brzmienie dawnego art. 13 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską<sup>125</sup>. Postanowienia art. 13 TWE nakładały na Radę obowiązek podejmowania niezbędnych działań mających na celu zwalczanie wszelkiej dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek i orientację seksualną<sup>126</sup>. Dziś to art. 19 TFUE upoważnia Radę do podejmowania środków niezbędnych w celu zwalczania wszelkiej dyskryminacji, w tym tej podyktowanej niepełnosprawnością<sup>127</sup>.

Omawiając zmiany wprowadzone przez Traktat z Lizbony zmieniający Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, należy także wspomnieć o Karcie Praw Podstawowych Unii Europejskiej<sup>128</sup>. Akt ten, podobnie jak Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, traktuje niepełnosprawność jako przyczynę dyskryminacji. Dlatego w art. 21 ust. 1 wskazuje, że obok dyskryminacji ze względu na płeć, rasę, kolor skóry, pochodzenie etniczne lub społeczne, cechy genetyczne, język, religię lub przekonania, poglądy polityczne lub wszelkie inne poglądy, przynależność do mniejszości narodowej, majątek, urodzenie, wiek lub orientację seksualną, zakazana jest również dyskryminacja ze względu na niepełnosprawność. Karta odnosi się jeszcze w jednym miejscu do osób niepełnosprawnych. Mianowicie mowa o nich w art. 26 stanowiącym o integracji społecznej, zawodowej oraz udziale osób z dysfunkcjami w życiu społeczności.

Jak już zostało podkreślone wcześniej, Unia Europejska stara się na wielu płaszczyznach działać na rzecz osób z niepełnosprawnością, uwzględniając aspekty o różnorodnym charakterze. Stąd też rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie sytuacji kobiet niepełnosprawnych w Unii Europejskiej<sup>129</sup>. Dokument ten składa się 47 punktów, w których wielokrotnie wzywa czy to Komisję czy kraje członkowskie UE do podjęcia działań, mających na celu:

- likwidację istniejących przeszkód i barier (również architektonicznych), aby stworzyć równość praw oraz szans udziału zarówno kobiet, jak i dziewcząt w życiu rodzinnym, politycznym, kulturalnym, społecznym i zawodowym,
- uwzględnienie potrzeb osób z niepełnosprawnością, w tym potrzeb kobiet we wszystkich działaniach na szczeblu krajowym, regionalnym oraz lokalnym, przede wszystkim w zakresie urbanistyki, kształcenia, zatrudnienia, polityki mieszkaniowej, transportu czy służby zdrowia oraz opieki społecznej,
- wspieranie oraz finansowanie działań o charakterze innowacyjnym i świadczeń, jakie są zorientowane na kwestie płci i niepełnosprawności, szczególnie w zakresie pomocy indywidualnej, mobilności, zdrowia, edukacji, szkolenia, szkolenia ustawicznego, zatrudnienia, samodzielnego życia i opieki społecznej,

<sup>125</sup> Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 (akt archiwalny).

<sup>126</sup> E. Krzysztofik, *Wsparcie pokoju we współczesnych...*, op. cit., s. 264-266.

<sup>127</sup> R. Kopczyk, *Zakaz dyskryminacji w sporcie w prawie Unii Europejskiej*, op. cit., s. 116.

<sup>128</sup> Karta Praw Podstawowych Unii Europejskiej, Dz. Urz. UE. C z 2007 r., Nr 303, s. 1 ze zm.

<sup>129</sup> Rezolucja nr 2006/2277(INI) Parlamentu Europejskiego z dnia 26 kwietnia 2007 r. w sprawie sytuacji kobiet niepełnosprawnych w Unii Europejskiej, Dz. Urz. C z 2008 r., Nr 74E, s. 742.



- skuteczne wykrywanie, dochodzenie i ściganie przypadków wyzyskiwania, przemocy oraz wykorzystywania seksualnego osób niepełnosprawnych w miejscu zamieszkania i poza nim,
- eliminację przepaści cyfrowej wynikającej z płci, aby kobiety z niepełnosprawnością miały dostęp do technologii informacyjnych, komunikacyjnych,
- zwiększanie zatrudnienia wśród kobiet z niepełnosprawnością.

Rezolucja jest dowodem na to, że Unia Europejska realizując politykę na rzecz osób niepełnosprawnych chce chronić te osoby, które ze względu na płeć są z natury słabsze i w związku z tym mogą napotykać większe trudności w życiu codziennym. Podejście to należy ocenić pozytywnie, chociażby z uwagi na fakt, iż tego rodzaju dokumenty są impulsem do podejmowania działań zarówno na arenie regionalnej, jak i krajowej.

Kolejnym krokiem była rezolucja Rady Unii Europejskiej i przedstawicieli rządów państw członkowskich w sprawie sytuacji osób niepełnosprawnych w Unii Europejskiej<sup>130</sup>. W rezolucji tej podkreślono, że mimo podejmowanych wielu działań na szczeblach europejskich czy krajowych, osoby z niepełnosprawnością nadal pozostają w niekorzystnej sytuacji i są marginalizowane. Dlatego instytucje unijne oraz państwa członkowskie powinny realizować kolejne działania związane z równym dostępem do rynku pracy, edukacji, dostępnym budownictwem, transportem oraz technologiami informacyjnymi i komunikacyjnymi.

Warto również w tym miejscu podkreślić, że w 2009 r. Parlament Europejski przygotował dwie rezolucje legislacyjne:

- w sprawie wniosku dotyczącego decyzji Rady odnośnie zawarcia przez Wspólnotę Europejską Konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych<sup>131</sup>,
- w sprawie wniosku dotyczącego decyzji Rady odnośnie zawarcia przez Wspólnotę Europejską protokołu fakultatywnego do Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych,

które przyczyniły się do tego, iż Rada wydała w dniu 26 listopada 2009 r. decyzję w sprawie zawarcia przez Wspólnotę Europejską Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych<sup>132</sup>. Decyzja ta zawiera m.in. informację o zatwierdzeniu przez Wspólnotę Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych (art. 1 ust. 1), z zastrzeżeniem co do jej art. 27 ust. 1 oraz upoważnienie do wyznaczenia przez Przewodniczącego Rady osoby lub osób upoważnionych do złożenia Sekretarzowi Generalnemu ONZ w imieniu Wspólnoty Europejskiej dokumentu jej formalnego zatwierdzenia

<sup>130</sup> Rezolucja Rady Unii Europejskiej i przedstawicieli rządów państw członkowskich, zebranych w Radzie z dnia 17 marca 2008 r. w sprawie sytuacji osób niepełnosprawnych w Unii Europejskiej, Dz. Urz. UE. C z 2008, Nr 75, s. 1.

<sup>131</sup> Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie wniosku dotyczącego decyzji Rady dotyczącej zawarcia przez Wspólnotę Europejską Konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych, Dz. Urz. UE. CE z 2010 r., Nr 184, s. 413.

<sup>132</sup> Decyzja Rady 2010/48/WE z dnia 26 listopada 2009 r. w sprawie zawarcia przez Wspólnotę Europejską Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych, Dz. Urz. UE. L z 2010 r., Nr 23, s. 35.

wraz z deklaracją w sprawie kompetencji (zamieszczoną w załączniku II do decyzji) i powyżej wspomnianym zastrzeżeniem (zamieszczonym w załączniku III do decyzji). W odniesieniu do opisywanej decyzji Rady, należy też zwrócić uwagę na pkt 7 Preambuły, stanowiący: *Zarówno Wspólnota, jak i jej państwa członkowskie mają kompetencje w dziedzinach objętych konwencją. Wspólnota i państwa członkowskie powinny zatem stać się umawiającymi się stronami konwencji, tak aby w sytuacji kompetencji mieszanych móc w spójny sposób wspólnie wypełniać zobowiązania wynikające z konwencji i korzystać z praw z niej wypływających.* Wydaje się zatem, że punkt ten dowodzi tego, iż realizacja decyzji może nastąpić *de facto* po ratyfikacji Konwencji przez wszystkie państwa członkowskie Unii.

Ponadto w celu zwalczania marginalizacji społecznej osób z niepełnosprawnością w ramach Unii Europejskiej wydano szereg aktów prawnych poświęconych tej problematyce. Zalicza się do nich m.in. historyczne już:

- decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 grudnia 2001 r. ustanawiającą program działań Wspólnoty wspierający współpracę między Państwami Członkowskimi w celu zwalczania wyłączenia społecznego<sup>133</sup>,
- rozporządzenie Komisji z dnia 12 grudnia 2002 r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa w zakresie zatrudnienia<sup>134</sup>, w art. 2 lit. g definiujące pojęcie pracownika niepełnosprawnego, którym jest każda osoba uznana za niepełnosprawną na mocy prawa krajowego lub u której rozpoznano ograniczenie wynikające z upośledzenia sprawności fizycznej, umysłowej lub psychicznej; definicja ta jak wiele innych odwołuje się do prawa krajowego oraz wskazuje rodzaje niepełnosprawności, takie jak: fizyczna, umysłowa i psychofizyczna,
- decyzję Rady z dnia 12 lipca 2005 r. w sprawie wytycznych dla polityk zatrudnienia państw członkowskich<sup>135</sup>,
- decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 2006 r. ustanawiającą wspólnotowy program na rzecz zatrudnienia i solidarności społecznej – Progress<sup>136</sup>,
- decyzję Komisji Europejskiej z dnia 27 czerwca 2007 r. w sprawie wsparcia dla zakładów aktywności zawodowej<sup>137</sup>, mającej szczególne znaczenie dla Polski,

<sup>133</sup> Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady 50/2002/WE z dnia 7 grudnia 2001 r. ustanawiająca program działań Wspólnoty wspierający współpracę między Państwami Członkowskimi w celu zwalczania wyłączenia społecznego, Dz. Urz. UE. L. z 2002 r., Nr 10, s. 1 (akt archiwalny).

<sup>134</sup> Rozporządzenie (WE) nr 2204/2002 Komisji z dnia 12 grudnia 2002 r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa w zakresie zatrudnienia, Dz. Urz. UE. L. z 2002 r., Nr 337, s. 3.

<sup>135</sup> Decyzja Rady 2005/600/WE z dnia 12 lipca 2005 r. w sprawie wytycznych dla polityk zatrudnienia państw członkowskich, Dz. Urz. UE. L. z 2005, Nr 205, s. 21 (akt archiwalny).

<sup>136</sup> Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady 1672/2006/WE z dnia 24 października 2006 r. ustanawiająca wspólnotowy program na rzecz zatrudnienia i solidarności społecznej – Progress, Dz. Urz. UE. L. z 2006 r., Nr 315, s. 1 (akt archiwalny).

<sup>137</sup> Decyzja Komisji Europejskiej K 2007/3050 z 27 czerwca 2007 w sprawie wsparcia dla zakładów aktywności zawodowej. Treść decyzji dostępna pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.):

[www.ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/202027/202027\\_695588\\_48\\_2.pdf](http://www.ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/202027/202027_695588_48_2.pdf).



ponieważ dotyczyła sprawy nr N 558/2005 – Polska w sprawie wsparcia dla zakładów aktywności zawodowej; władze polskie zgłosiły zapytanie dotyczące pewności prawnej co do wsparcia dla zakładów aktywności zawodowej; w odpowiedzi na to zgłoszenie Komisja Europejska stwierdziła, że zatrudnianie osób z niepełnosprawnością w zakładach aktywności zawodowej nie jest rzeczywistą oraz prawdziwą działalnością gospodarczą, albowiem osoby z dysfunkcjami zatrudniane w tych zakładach nie są uznawane za „pracowników” w rozumieniu prawa wspólnotowego; w związku z tym, zdaniem Komisji pomoc udzielana zakładom aktywności zawodowej nie stanowi środka pomocy państwa (pomocy publicznej), co w konsekwencji pozwala na potencjalnie pełne finansowanie zakładów ze środków publicznych,

- rozporządzenie Komisji z dnia 6 sierpnia 2008 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych)<sup>138</sup>, rozporządzenie to podobnie jak rozporządzenie Komisji z dnia 12 grudnia 2002 r. wspomniane powyżej, nie definiuje niepełnosprawności, a jedynie pracownika z niepełnosprawnością.

Aktualnie aspekt niepełnosprawności uwzględniany jest również w wielu programach. Za przykład może tu posłużyć program *Prawa, równość i obywatelstwo* na lata 2014–2020<sup>139</sup>. Program ten w swoich celach szczegółowych wskazuje m.in. na propagowanie skutecznego wdrażania zasady niedyskryminacji ze względu na niepełnosprawność, propagowanie i ochronę praw osób z niepełnosprawnością.

Działania na rzecz niepełnosprawnych w ramach Unii Europejskiej są trwałe i podejmowane w miarę regularnie. Nie zawsze – jak już podkreślano powyżej – są uchwalane akty prawnie wiążące, ponieważ wiele z nich to komunikaty, opinie, rezolucje, będące wezwaniami instytucji unijnych czy państw członkowskich do podjęcia działań ukierunkowanych na osoby niepełnosprawne, stanowiące impuls do takich działań, np.:

- rezolucja Rady Unii Europejskiej i przedstawicieli rządów państw członkowskich zebranych w Radzie Unii Europejskiej w sprawie nowych europejskich ram dotyczących niepełnosprawności<sup>140</sup>,
- komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów *Europejska strate-*

<sup>138</sup> Rozporządzenie (WE) nr 800/2008 Komisji z dnia 6 sierpnia 2008 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych), Dz. Urz. UE. L. z 2008 r., Nr 214, s. 3 (akt archiwalny).

<sup>139</sup> Rozporządzenie (UE) nr 1381/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające program *Prawa, równość i obywatelstwo* na lata 2014–2020. Tekst mający znaczenie dla EOG, Dz. Urz. UE. L. z 2013 r., Nr 354, s. 62.

<sup>140</sup> Rezolucja nr 2010/C 316/01 Rady Unii Europejskiej i przedstawicieli rządów państw członkowskich zebranych w Radzie Unii Europejskiej z dnia 20 listopada 2010 r. w sprawie nowych europejskich ram dotyczących niepełnosprawności, Dz. Urz. UE. C z 2010 r., Nr 316, s. 1.

*gia w sprawie niepełnosprawności 2010-2020: Odnowione zobowiązanie do budowania Europy bez barier*<sup>141</sup>,

- opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów *Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności 2010–2020: Odnowione zobowiązanie do budowania Europy bez barier*<sup>142</sup>,
- opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie *Młode osoby niepełnosprawne: zatrudnienie, włączenie społeczne i udział w życiu społecznym*<sup>143</sup>,
- opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie roli EKES-u we wdrażaniu i monitorowaniu przez instytucje UE Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych<sup>144</sup>.

Na koniec warto wspomnieć jeszcze o konkluzjach Rady Unii Europejskiej z dnia 21 czerwca 2012 r., dotyczących reagowania na wyzwania demograficzne przez zwiększanie uczestnictwa wszystkich obywateli w rynku pracy i w życiu społecznym<sup>145</sup>. Podkreślono w nich, iż prognozuje się, że w nadchodzących dekadach w Europie zajdą stopniowe, niemniej jednak zasadnicze zmiany demograficzne. Związane one będą z wydłużeniem średniej długości życia, które – mimo iż świadczą to o wielkim postępie zarówno cywilizacji, jak i medycyny

<sup>141</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów KOM(2010) 636 z dnia 15 listopada 2010 r. *Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności 2010-2020: Odnowione zobowiązanie do budowania Europy bez barier*, Numer CELEX: 52010DC0636.

Celem ogólnym opisanej w komunikacie strategii jest zwiększenie możliwości osób niepełnosprawnych tak, aby mogły one w pełni korzystać ze swoich praw, uczestniczyć w życiu społecznym oraz w europejskiej gospodarce, zwłaszcza dzięki jednolitemu rynkowi. Określono w strategii osiem podstawowych obszarów działania: dostępność, uczestnictwo, równość, zatrudnienie, kształcenie i szkolenie, ochrona socjalna, zdrowie i działania zewnętrzne. Dla każdego obszaru określono najważniejsze działania oraz nadrzędny cel na poziomie UE. I tak odpowiednio dla obszarów są nimi: zapewnienie dostępności towarów, usług oraz urządzeń wspomagających osoby z niepełnosprawnością; osiągnięcie pełnego udziału tych osób w życiu społecznym; wyeliminowanie w Unii dyskryminacji ze względu na niepełnosprawność; umożliwienie znacznie większej liczbie osób niepełnosprawnych zarabiania na życie na wolnym rynku pracy; upowszechnienie otwartego dla wszystkich kształcenia oraz uczenia się przez całe życie dla niepełnosprawnych uczniów i studentów; działanie na rzecz godnych warunków życia osób z niepełnosprawnością; zwiększenie równego dostępu tych osób do świadczeń zdrowotnych i powiązanych usług; promowanie praw osób z niepełnosprawnością w ramach działań zewnętrznych UE.

<sup>142</sup> Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego COM(2010) 21 września 2011 r. w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów *Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności 2010–2020: Odnowione zobowiązanie do budowania Europy bez barier*, Dz. Urz. UE C z 2011 r., Nr 376, s. 81.

<sup>143</sup> Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie: *Młode osoby niepełnosprawne: zatrudnienie, włączenie społeczne i udział w życiu społecznym*, Dz. Urz. UE. C z 2012 r., Nr 181, s. 2.

<sup>144</sup> Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie roli EKES-u we wdrażaniu i monitorowaniu przez instytucje UE Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych, Dz. Urz. UE. C z 2013 r., Nr 44, s. 28.

<sup>145</sup> Konkluzje Rady Unii Europejskiej przyjęte w dniu 21 czerwca 2012 r. pt. *Reagowanie na wyzwania demograficzne przez zwiększanie uczestnictwa wszystkich obywateli w rynku pracy i w życiu społecznym*.





–przyczynią się do wzrostu populacji osób starszych oraz malejącego udziału osób w wieku produkcyjnym. Fakt ten jest wyzwaniem dla systemów pomocy społecznej, finansów publicznych czy rynków pracy. W związku z tym niezbędnym jest, by Europa inwestowała w kapitał ludzki wszystkich pokoleń, jednocześnie zapewniając kobietom i mężczyznom takie same możliwości pełnego wykorzystania ich potencjału, aby zapewnić wzrost gospodarczy i zmniejszyć nierówności w celu umocnienia spójności społecznej. Biorąc powyższe pod uwagę, w konkluzjach tych podkreśla się, by państwa członkowskie Unii Europejskiej oraz Komisja Europejska zgodnie ze swoimi kompetencjami podjęły w razie potrzeby działania związane z m.in. zatrudnianiem młodzieży (np. poprzez dostęp do edukacji, szkoleń zawodowych), polityką na rzecz osób starszych, udziałem kobiet w zatrudnieniu czy aktywnym włączaniem się w rynek pracy i uczestnictwem w życiu społecznym wszystkich osób znajdujących się w trudnej sytuacji.

W analizowanych konkluzjach nie zapomniano również o polityce związanej z osobami z niepełnosprawnością. Podkreślono, iż powinna być kontynuowana ratyfikacja oraz stosowanie Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych. Zwrócono także uwagę na przyjmowanie skutecznych środków mających na celu ułatwienie osobom z dysfunkcjami pełnej integracji i życia w społeczności. Odniesiono się również do zasad projektowania uniwersalnego, jakie powinny być stosowane, ponieważ jest to wstępny warunek ku prowadzeniu aktywnego i produktywnego życia w charakterze dobrze zintegrowanych członków społeczeństwa. Nie pominięto kwestii zatrudnienia osób z niepełnosprawnością, uwypuklając potrzebę przyjmowania środków w celu wspierania dobrowolnych inicjatyw propagujących zarządzanie różnorodnością w miejscu pracy, wspierających ich zatrudnianie.

Unia Europejska podejmuje nie tylko działania na rzecz wszystkich niepełnosprawnych. Niektóre z jej działań są bezpośrednio nakierowane na konkretny rodzaj niepełnosprawności. Dlatego warto w tym miejscu wspomnieć o komunikacie Komisji z dnia 20 grudnia 2013 r. zawierającym wniosek dotyczący decyzji Rady w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej, Traktatu z Marrakeszu o ułatwieniu dostępu do opublikowanych utworów osobom niewidomym, niedowidzącym i cierpiącym na inne zaburzenia odczytu<sup>146</sup>. W uzasadnieniu tego wniosku podkreślono, iż *osoby niewidome, niedowidzące lub cierpiące na inne zaburzenia odczytu druku muszą mieć dostęp do książek i materiałów drukowanych na równi z innymi, aby w pełni i efektywnie uczestniczyć w życiu społecznym*. Uprawnienie to wynika chociażby z Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych, której od stycznia 2011 r. Unia Europejska jest zobowiązana przestrzegać. Przepisy tego aktu gwarantują

<sup>146</sup> Komunikat Komisji KOM(2013) 926 z 20 grudnia 2013 r. zawierający wniosek dotyczący decyzji Rady w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej, Traktatu z Marrakeszu o ułatwieniu dostępu do opublikowanych utworów osobom niewidomym, niedowidzącym i cierpiącym na inne zaburzenia odczytu.



m.in. prawo dostępu do informacji (art. 21) oraz prawo osób z niepełnosprawnością do uczestnictwa na równych zasadach z innymi obywatelami w życiu kulturalnym (art. 30). Prawa te stały się impulsem do podjętych przez Światową Organizację Własności Intelektualnej<sup>147</sup> w 2009 r. negocjacji dotyczących planowanego międzynarodowego traktatu wprowadzającego ograniczenia oraz wyjątki w zakresie praw autorskich z myślą o osobach niewidomych, niedowidzących lub cierpiących na inne zaburzenia odczytu druku w celu ułatwienia transgranicznej wymiany kopii utworów w formacie umożliwiającym dostęp niepełnosprawnym. W dniu 26 listopada 2012 r. Rada przyjęła decyzję uprawniającą Komisję do udziału w tych negocjacjach w imieniu Unii Europejskiej. Negocjacje WIPO zostały pomyślnie zakończone na konferencji dyplomatycznej, która odbyła się w Marrakeszu w dniach 17–28 czerwca 2013 r. i na której w dniu 27 czerwca 2013 r. przyjęto Traktat o ułatwieniu dostępu do opublikowanych utworów osobom niewidomym, niedowidzącym i cierpiącym na inne zaburzenia odczytu druku.

W Traktacie z Marrakeszu zostały ustanowione międzynarodowe przepisy, zapewniające, by na szczeblu krajowym istniały ograniczenia lub wyjątki w zakresie praw autorskich na korzyść osób niewidomych, niedowidzących lub cierpiących na inne zaburzenia odczytu druku. Podjęte postanowienia umożliwiają transgraniczną wymianę kopii opublikowanych utworów w formacie gwarantującym dostęp osobom niepełnosprawnym, jeżeli kopie te powstały na mocy wyjątków lub ograniczeń w zakresie praw autorskich w którymkolwiek z państw będących umawiającymi się stronami Traktatu. Dlatego Komisja przedkładając dnia 20 grudnia 2013 r. ów wniosek w sprawie decyzji Rady, miała na celu uzyskanie upoważnienia od Rady do podpisania w imieniu Unii Europejskiej Traktatu, z zastrzeżeniem jego zawarcia w późniejszym terminie. Procedura ta doprowadziła do wydania przez Radę w dniu 14 kwietnia 2014 r. decyzji w sprawie w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej Traktatu z Marrakeszu<sup>148</sup>. W dniu 30 czerwca 2016 r. Traktat ratyfikowała Kanada jako dwudzieste państwo. W związku z tym może on zacząć obowiązywać. Światowa Unia Niewidomych w informacji prasowej podała, że postanowienia traktatu zaczną obowiązywać w państwach, które zaakceptowały jego treść od 30 września 2016 r.<sup>149</sup>

Analiza powyższych aktów prawnych Rady Europy czy Unii Europejskiej jest dowodem na to, iż niepełnosprawność jest ważnym elementem działalności

<sup>147</sup> Światowa Organizacja Własności Intelektualnej (ang. *World Intellectual Property Organization – WIPO*).

<sup>148</sup> Decyzja Rady 2014/221/UE z dnia 14 kwietnia 2014 r. w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej, Traktatu z Marrakeszu o ułatwieniu dostępu do opublikowanych utworów osobom niewidomym, niedowidzącym i cierpiącym na inne zaburzenia odczytu druku, Dz. Urz. UE. L z 2014 r., Nr 115, s. 1.

<sup>149</sup> Jednakże Polska oraz inne kraje członkowskie Unii Europejskiej czekają na wyrok Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, bowiem powstał spór kompetencyjny czy Traktat ma ratyfikować UE jako całość, czy każde z państw członkowskich powinno to zrobić z osobna. Zob. więcej: A. Pelczarska, *Książki bliżej nas, czyli większa szansa na zmiany w dostępie do książek dla osób z niepełnosprawnościami*, artykuł dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.tyfloswiat.pl/Ksiazki\\_blizej\\_nas](http://www.tyfloswiat.pl/Ksiazki_blizej_nas).



tychże instytucji. Mają one na celu przede wszystkim zapewnienie ludziom z dysfunkcjami możliwości funkcjonowania w godnych warunkach, pozwalających na aktywne uczestniczenie zarówno w życiu zawodowym, jak i społecznym. Dbają o to by osoby z niepełnosprawnością nie były dyskryminowane. Działalność tych dwóch organizacji jest impulsem dla wielu państw europejskich do zwiększenia uwagi na problemy niepełnosprawnych. Przedstawione powyżej akty prawne Rady Europy oraz Unii Europejskiej, te o charakterze wiążącym, jak i nie – dowiodły, że nie ma jednej uniwersalnej definicji pojęcia „niepełnosprawność”, która używana byłaby przez wszystkie kraje członkowskie. W efekcie obywatel jednego państwa posiadający orzeczenie o niepełnosprawności może nie otrzymać prawnego statusu osoby niepełnosprawnej w innym państwie. Co więcej, w literaturze przedmiotu podkreśla się, że w wielu krajach funkcjonuje po kilka definicji „niepełnosprawności” (podobnie zresztą jak w Polsce), jakie są używane do różnych celów, np. opieki medycznej, rehabilitacji zawodowej i zatrudnienia, rehabilitacji społecznej czy edukacji<sup>150</sup>. Taka definicja byłaby na pewno kluczem do rozwiązania wielu nieścisłości powstających na gruncie różnego postrzegania oraz rozumienia niepełnosprawności. Niemniej jednak czy możliwym jest ujęcie tak wielu rodzajów niepełnosprawności, ich wpływu na różne aspekty życia, kwestii związanych z przyznawaniem przywilejów tym osobom, podejść do niepełnosprawności (biologiczne, prawne, prawno-biologiczne) w jedną definicję? Odpowiedź na to pytanie mogłaby być pozytywna, ale to prawdopodobnie wiązałoby się również z potrzebą ujednoczenia chociażby sposobów orzekania o niepełnosprawności w poszczególnych państwach, tak by móc określić np. stopień wpływu danej dysfunkcji na poziom samodzielności życiowej.

Wskazać jednak należy, iż współcześnie dużą rolę w ujednoczeniu rozumienia niepełnosprawności odgrywa Konwencja o Prawach Osób Niepełnosprawnych, która jest pozytywnie oceniana przez wiele instytucji, w tym tych działających na rzecz osób z niepełnosprawnościami. Konwencja ujmuje niepełnosprawność zgodnie z modelem społecznym wskazującym, iż wynika ona z oddziaływania pomiędzy jednostką a społecznym i fizycznym otoczeniem<sup>151</sup>. Odejście od wyłącznie ujęcia medycznego podyktowane jest faktem, iż ta sama dysfunkcja o charakterze biologicznym może – w zależności od okoliczności – być podstawą do określenia różnego stopnia niepełnosprawności. O ran-dze Konwencji świadczy również to, że podpisała ją Unia Europejska. Może to wskazywać, że standaryzacja definicji niepełnosprawności i poszanowania praw osób z niepełnosprawnością będzie bazowała na standardach, jakie wyznacza właśnie Konwencja o Prawach Osób Niepełnosprawnych.

<sup>150</sup> E. Wapiennik, R. Piotrowicz, *Niepełnosprawny – pełnoprawny obywatel Europy*, op. cit., s. 19.

<sup>151</sup> A. Wojtowicz-Pomierna, *Dostępność jako podstawowy warunek włączenia społecznego osób niepełnosprawnych. Koncepcja projektowania uniwersalnego* – prezentacja omówiona podczas posiedzenia Zespołu ds. wykonywania postanowień Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych i dostępna pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.niepelnosprawni.gov.pl/p,111,materialy-z-posiedzen](http://www.niepelnosprawni.gov.pl/p,111,materialy-z-posiedzen).



## Rozdział III.

### „Niepełnosprawność” i jej definicje w prawie krajowym



Do chwili obecnej polski ustawodawca nie wypracował jednej definicji legalnej pojęcia „niepełnosprawność”. Akty prawne, w których poruszana jest ta tematyka, posługują się całym zestawem różnego rodzaju pojęć zarówno takich jak „niepełnosprawność”, „osoba niepełnosprawna”, „osoba z niepełnosprawnością”, jak też tych o charakterze przestarzałym czy o oddźwięku pejoratywnym: „upośledzenie”, „niedorozwój”, „inwalidztwo”<sup>1</sup>, „inwalida”<sup>2</sup>, „ciężkie kalectwo”<sup>3</sup>, „nieporadność”<sup>4</sup>, „niezdolność do podjęcia samodzielnej decyzji”, „całkowita niezdolność do samodzielnej egzystencji”<sup>5</sup>, „przewlekłe choroby”<sup>6</sup>. Można również zauważyć, że większość aktów prawnych nie definiuje tychże pojęć, a jeżeli już to czyni, to są to bardzo często sformułowania ogólne, niejasne, dające dużo „luzu” interpretacyjnego. Zdarza się też tak, że różnym pojęciom przypisywane jest to samo znaczenie<sup>7</sup>.

W rozdziale tym znajduje się opis aktów prawnych zarówno o charakterze obowiązującym, jak i nieobowiązującym, dlatego warto przypomnieć, iż na tle art. 87 Konstytucji można wyróżnić dwa rodzaje źródeł prawa:

- źródła prawa powszechnie obowiązujące, obowiązujące na całym terytorium Rzeczypospolitej i szerzej scharakteryzowane przez ustawę zasadniczą,
- źródła prawa miejscowego, obowiązujące tylko na obszarze działania organu, który je ustanowił.

Z punktu prowadzonych rozważań, bardziej istotne są te, znajdujące się w grupie pierwszej, czyli: Konstytucja, ratyfikowane umowy międzynarodowe, ustawy oraz rozporządzenia. Są to akty prawne wiążące wszystkich, zarówno organy państwowe, jak i obywateli, ale również osoby i podmioty prawne znajdujące się pod jurysdykcją Rzeczypospolitej<sup>8</sup>.

<sup>1</sup> Np. art. 19, 20 ustawy z dnia 18 lutego 1994 r. o zaopatrzeniu emerytalnym funkcjonariuszy Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Państwowej Straży Pożarnej i Służby Więziennej oraz ich rodzin, Dz. U. z 2016 r., poz. 708 t.j. ze zm.

<sup>2</sup> Np. art. 9 ust. 2 pkt b umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o zasadach małego ruchu granicznego, podpisana w Moskwie dnia 14 grudnia 2011 r., Dz. U. z 2012 r., poz. 814; § 12 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 1988 r. w sprawie ogólnych zasad udzielania kredytu bankowego na cele mieszkaniowe, Dz. U. z 1989 r. Nr 1, poz. 1 ze zm.

<sup>3</sup> Np. art. 156 § 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny, Dz. U. z 2016 r., poz. 1137 t.j. ze zm.

<sup>4</sup> Np. art. 51 § 3 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego, Dz. U. z 2016 r., poz. 1749 t.j. ze zm.

<sup>5</sup> Np. art. 1a ust. 4 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, Dz. U. z 2012 r., poz. 1138 t.j. ze zm.

<sup>6</sup> Np. § 3 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 31 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad umarzania należności z tytułu składek na ubezpieczenia społeczne, Dz. U. z 2003 r. Nr 141, poz. 1365.

<sup>7</sup> Tak też: M. Szeroczyńska, *Niepełnosprawność i osoba niepełnosprawna*, (w:) A. M. Waszkielewicz (red.), *Polska droga do Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych ONZ*, Kraków 2008, s. 12.

<sup>8</sup> L. Garlicki, *Polskie prawo konstytucyjne. Zarys wykładu*, Warszawa 2006, s. 128.



Poniżej zostanie dokonana analiza wybranych aktów prawa krajowego, w których poruszana jest tematyka szeroko rozumianej niepełnosprawności oraz podejmowane są próby jej definiowania. Analiza ta nie została opisana w sposób chronologiczny, ponieważ przyjęto przesłankę subiektywnej oceny istoty tych aktów dla prowadzonych badań, rozpoczęto zatem od Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

## 1. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.

Opis polskich aktów normatywnych, w których poruszane są kwestie niepełnosprawności powinno rozpocząć się od ustawy zasadniczej, czyli Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.<sup>9</sup> Na wstępie należy przytoczyć istotę art. 30 Konstytucji, który stanowi o zasadzie godności człowieka. Zgodnie z tym przepisem jest ona przyrodzona i niezbywalna, a jej źródłem są wolności oraz prawa człowieka i obywatela<sup>10</sup>. Władze publiczne mają obowiązek jej poszanowania oraz ochrony. Przytoczona zasada definiuje, iż godność jest źródłem wolności, która to z kolei została określona w art. 31 ust. 1 i 2 ustawy zasadniczej. Niemniej jednak należy zauważyć, że akt ten nie definiuje pojęcia wolności, a jedynie w art. 31 ust. 1 wskazuje, że wolność człowieka podlega ochronie prawnej. P. Tuleja<sup>11</sup> podkreśla, że w sytuacji, kiedy przyjmuje się szerokie rozumienie pojęcia „prawo” jako zbioru nakazów oraz zakazów, to wówczas trzeba założyć, iż wolność jest wolnością zarówno od nakazów, jak też zakazów. Sfera ta jest zatem wolna od interwencji władz publicznych i innych podmiotów. Wolności w ustawie zasadniczej zostały podzielone na trzy grupy, do których zaliczamy<sup>12</sup>:

- wolności i prawa osobiste – uważane za fundamentalne prawa i wolności człowieka, takie jak: prawo do ochrony życia, wolność zrzeszania się,
- wolności i prawa polityczne – podzielone na te przysługujące wyłącznie obywatelom, np.: czynne i bierne prawo wyborcze, prawo do udziału w referendum czy do pełnienia służby publicznej oraz te przysługujące wszystkim podmiotom, czyli: prawo petycji, skarg i wniosków, wolność organizowania pokojowych zgromadzeń i uczestniczenia w nich,

<sup>9</sup> Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Dz. U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483 ze zm.

<sup>10</sup> Pamiętać jednak należy, że godność nie powinna być utożsamiana z prawami i wolnościami przysługującymi człowiekowi. Wynika to z faktu, iż godność jest przyrodzona oraz niezbywalna, zaś korzystanie z praw i wolności na mocy klauzuli generalnej opisanej w art. 31 ust. 3 Konstytucji może być ograniczone. Będzie to miało miejsce wówczas, kiedy ograniczenie praw i wolności zostanie ustanowione w formie ustawy i gdy konieczne to jest dla ochrony bezpieczeństwa lub porządku demokratycznego państwa, dla ochrony środowiska, zdrowia oraz moralności publicznej czy wolności i praw innych osób.

<sup>11</sup> P. Tuleja, *Konstytucyjna regulacja statusu człowieka i obywatela w państwie (podstawowe wolności, prawa i obowiązki)*, (w:) R. Mojak (red.), *Ustrój konstytucyjny Rzeczypospolitej Polskiej*, Lublin 2000, s. 76-77.

<sup>12</sup> B. Banaszak, *Prawa człowieka i obywatela w nowej Konstytucji RP*, Przegląd Sejmowy 1997, Nr 5, s. 62-63.



- wolności i prawa ekonomiczne, socjalne i kulturalne, przysługujące każdej jednostce i utożsamiane z prawem do bezpieczeństwa i higieny pracy, ochroną rodzin, macierzyństwa, prawami dzieci oraz prawem do nauki, jak też z ochroną zdrowia oraz ochroną osób z niepełnosprawnością.

W tym miejscu warto podkreślić, że wszystkie wymienione powyżej wolności przysługują oczywiście również i osobom niepełnosprawnym, w tym niewidomym oraz słabowidzącym. Nie ma w Konstytucji żadnego przepisu wskazującego, iż tym ludziom przysługują inne prawa bądź nie przysługują one w pewnym zakresie. Podstawą do postawienia takich właśnie wniosków jest art. 32 Konstytucji<sup>13</sup>, stanowiący o zasadzie równości i zakazie dyskryminacji. W literaturze przedmiotu<sup>14</sup> słusznie podkreśla się, że zakaz ten ma charakter uniwersalny. Cecha ta dotyczy zarówno podmiotu tego zakazu, ponieważ odnosi się on do każdego, kto może być podmiotem praw i wolności, jak i przedmiotu, bowiem obejmuje wszystkie dziedziny, w których jednostka może stykać się z działaniami władz publicznych i nie wskazuje szczególnych niedozwolonych kryteriów różnicujących. Dwa ważne elementy tej zasady, to równość wobec prawa, czyli nakaz równego traktowania przez władzę publiczną w procesie stosowania prawa (prawo do równego traktowania przez władze publiczne, w tym przez władzę ustawodawczą) oraz równość w prawie, czyli nakaz kształtowania treści prawa z uwzględnieniem zasady równości (wszyscy są równi wobec prawa)<sup>15</sup>. Przepis ten znajduje się w podrozdziale *Zasady ogólne* rozdziału II ustawy zasadniczej, zatytułowanym *Wolności, prawa i obowiązki człowieka i obywatela*. Poprzedza on zatem katalog praw i wolności o charakterze osobistym, politycznym, ekonomicznym, socjalnym oraz kulturalnym. Zgodnie ze stanowiskiem Trybunału Konstytucyjnego<sup>16</sup>, położenie to może sugerować, że jest to pewnego rodzaju założenie generale (ogólna zasada), która odnosi się do realizacji wymienionych dalej wolności i praw jednostki – w związku z tym możemy określić ją zasadą „wyciągniętą przed nawias”. Dalej w uzasadnieniu swojego postanowienia Trybunał podkreśla, iż *zasada ta oznacza przede wszystkim, że wszyscy są równi „w godności, wolności i prawach”, o których w innych przepisach mówi Konstytucja, i że nie jest dopuszczalna dyskryminacja w realizacji tych wolności i praw*. Niemniej jednak w opinii Trybunału równość w rozumieniu

<sup>13</sup> Zob. więcej: B. Banaszak, *Zasada równości w orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego* (w:) L. Garlicki, A. Szmyt (red.), *Sześć lat Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Doświadczenia i inspiracje*, Warszawa 2003, s. 23-31; J. Falski, *Ewolucja wykładni zasady równości w orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego*, Państwo i Prawo 2000, z. 1, s. 49-59; A. Łabno, *Zasada równości i zakaz dyskryminacji* (w:) L. Wiśniewski (red.), *Wolności i prawa jednostki oraz ich gwarancje w praktyce*, Warszawa 2006, s. 35-51.

<sup>14</sup> L. Garlicki, *Komentarz do art. 32 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej*, (w:) L. Garlicki (red.), *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz, t. III*, Warszawa 2003, s. 17.

<sup>15</sup> Zob. A. Młynarska-Sobaczewska, *Wolności i prawa człowieka i obywatela*, (w:) D. Górecki (red.), *Polskie prawo konstytucyjne*, Warszawa 2012, s. 91-92; J. Oniszczyk, *Równość – najpierwsza z zasad i orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego*, Warszawa 2004, s. 35.

<sup>16</sup> Postanowienie Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 października 2001 r., sygn.: SK 10/01, Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego 2001, Nr 7, poz. 225.





konstytucyjnym nie posiada ani charakteru abstrakcyjnego, ani absolutnego, dlatego też nie oznacza identyczności (tożsamości) praw wszystkich jednostek. W celu wyjaśnienia tego podejścia, TK odniósł się do poglądów A. Esmeina<sup>17</sup>, akcentując, iż:

- *równość (prawo do równego traktowania) funkcjonuje zawsze w pewnym kontekście sytuacyjnym, odniesiona musi być do zakazów lub nakazów albo nadania uprawnień określonym jednostkom (grupom jednostek) w porównaniu ze statusem innych jednostek (grup),*
- *równość nie oznacza jednakowej sytuacji faktycznej i prawnej wszystkich, ale polega na „jednakowym uzdolnieniu do rozmaitych praw”<sup>18</sup>.*

Rozważania te są dowodem na to, że osobom z niepełnosprawnością przysługują takie same prawa i wolności konstytucyjne, jak pozostałym. Jednakże warto podkreślić, iż czasami względy społeczne stanowią uzasadnienie dla odrębnego potraktowania pewnych kategorii osób<sup>19</sup>, w tym niepełnosprawnych – na takie podejście wskazuje treść art. 68 i 69 Konstytucji.

W art. 68 ust. 1 Konstytucji zadeklarowano, iż każdy ma prawo do ochrony zdrowia. Realizację tego założenia zapewniają władze publiczne poprzez działanie zgodnie z generalną zasadą dotyczącą równego dostępu – wszystkich obywateli, niezależnie od ich sytuacji materialnej – do świadczeń opieki zdrowotnej, finansowanej ze środków publicznych (art. 68 ust. 2 Konstytucji). Należy w tym miejscu zauważyć, że w Konstytucji, znajduje się zapewnienie obywateli o dostępie do świadczeń zdrowotnych w najpełniejszym możliwym zakresie, co gwarantuje każdemu prawo do ochrony zdrowia. Zaś warunki i zakres udzielania tego rodzaju świadczeń określa ustawa o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych<sup>20</sup>. D. E. Lach<sup>21</sup> podkreśla, że wspomniana

<sup>17</sup> A. Esmein, *Prawo konstytucyjne*, Warszawa 1921, s. 427.

<sup>18</sup> Ibidem.

<sup>19</sup> W. Skrzydło, *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, Warszawa 2013, s. 83.

<sup>20</sup> Ustawa z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych, Dz. U. z 2016 r., poz. 1793 t.j. ze zm. Zgodnie z art. 68 ust. 2 Konstytucji, zakres świadczeń opieki zdrowotnej, do których obywatele (zatem nie tylko ubezpieczeni) mają prawo w ramach publicznego systemu finansowania (Konstytucja nie przesądza konkretnej postaci systemu), został zaliczony do materii ustawowej. Art. 2 u.s.o.z. określający zakres podmiotowy wskazuje, że uprawnienia do korzystania z bezpłatnych świadczeń opieki zdrowotnej mają dwie kategorie uprawnionych osób (świadczeniobiorców): ubezpieczeni oraz osoby inne niż ubezpieczeni spełniający kryteria określone przepisami. Art. 15 ust. 1 u.s.o.z. stanowi, iż świadczeniobiorcy mają, na zasadach określonych w ustawie, prawo do świadczeń opieki zdrowotnej, których celem jest zachowanie zdrowia, zapobieganie chorobom i urazom, wczesne wykrywanie chorób, leczenie, pielęgnacja oraz zapobieganie niepełnosprawności i jej ograniczanie. Kolejny ustęp tego artykułu wskazuje, jakie świadczeniobiorcom przysługują świadczenia gwarantowane. Zalicza się do nich m.in.: podstawową opiekę zdrowotną, leczenie szpitalne, stomatologiczne i uzdrowiskowe, rehabilitację leczniczą, opiekę psychiatryczną i leczenia uzależnień, opiekę paliatywną oraz hospicyjną, programy zdrowotne, jak też leki. Jednocześnie, trzeba pamiętać, iż w art. 31d u.s.o.z. zawarte jest upoważnienie dla Ministra Zdrowia do określenia w drodze rozporządzeń wykazu świadczeń gwarantowanych w poszczególnych zakresach. Zob. więcej: T. Sroka, *Odpowiedzialność karna za niewłaściwe leczenie. Problematyka obiektywnego przypisania skutku*, Warszawa 2013, s. 367-370; K. Baka, G. Machaluk, A. Pietraszewska-Macheta, A. Sidoroko, *Ustawa o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych*, Warszawa 2010, s. 54-60, 151-159.

<sup>21</sup> D. E. Lach, *Zasada równego dostępu do świadczeń opieki zdrowotnej*, Warszawa 2011, s. 19.

na powyżej podstawa prawna nakłada na władze publiczne niezbyt precyzyjnie określone obowiązki w zakresie polityki społecznej.

Co więcej, przyjmuje się, iż norma prawna wyinterpretowana z art. 68 ust. 2 Konstytucji ma charakter programowy. Rozumieć przez to należy, iż wiążąc ona swych adresatów trwałym celem, jaki powinien być nie tyle co zrealizowany, a ciągle utrzymywany. Mowa tu o obowiązku adresatów, polegającym na zapewnieniu równego dostępu do świadczeń opieki zdrowotnej, który nie może zostać zrealizowany jako cel i po prostu zapomniany, a wręcz przeciwnie – podmioty zobligowane do jego realizacji powinny ciągle utrzymywać osiągnięty stan rzeczy. Można zatem przyjąć, że adresatem jest władza ustawodawcza, a jej obowiązkiem jest skonstruowanie takiego systemu opieki zdrowotnej, który będzie uwzględniał podstawową dyrektywę wyrażoną w analizowanym przepisie – równość dostępu do usług medycznych. Na gruncie normy prawnej wynikającej z tego przepisu wynika dyskusja, czy statuuje on jedynie normę kompetencyjną, czy może też i prawo podmiotowe<sup>22</sup>. Wydaje się, że słuszną koncepcję w tym zakresie opracował P. Sarnecki<sup>23</sup>. Jego zdaniem adresatami norm wykreowanych przez art. 68 ust. 2 ustawy zasadniczej są organy państwowe. W związku z tym obowiązek nałożony na władze publiczne nie jest jednocześnie prawem podmiotowym przysługującym podmiotom trzecim, tzn. obywatele nie posiadają żadnych roszczeń, wynikających z tej podstawy prawnej<sup>24</sup>. Można jedynie przyjąć, iż w wyjątkowych sytuacjach ogólnopolitycznym roszczeniem będzie tutaj kontrola procesu realizacji Konstytucji.

Warto w tym miejscu także przytoczyć treść art. 68 ust. 3 Konstytucji, przewidującą uprzywilejowanie niektórych podmiotów<sup>25</sup>. Zgodnie z normą wynikającą z tego przepisu, szczególna opieka zdrowotna przysługuje określonym grupom osób, do których należą: dzieci, kobiety ciężarne, osoby w podeszłym wieku oraz niepełnosprawne. Zdaniem W. Skrzydło<sup>26</sup> treść tego przepisu została podyktowana z jednej strony troską o zapewnienie rozwoju narodu, z drugiej zaś względami humanitarnymi. Zakresu i formy tej szczególnej opieki Konstytucja nie określa.

<sup>22</sup> Zob. więcej: Ibidem, s. 23 i n.

<sup>23</sup> P. Sarnecki, *Normy programowe w Konstytucji i odpowiadające im wolności obywatelskie*, (w:) L. Garlicki, A. Szmyt (red.), *Sześć lat Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Doświadczenia i inspiracje*, Warszawa 2003, s. 253-254.

<sup>24</sup> Tak też: D. E. Lach, *Koszyk świadczeń gwarantowanych w systemie opieki zdrowotnej*, Praca i Zabezpieczenie Społeczne 2009, Nr 12, s. 8.

<sup>25</sup> Orzecznictwo sądów polskich wskazuje, iż próbowano niejednokrotnie uczynić art. 68 Konstytucji podstawą niewynikających z niego praw. Chociażby Sąd Najwyższy w swoim wyroku z dnia 28 maja 2002 r. (sygn.: II UKN 250/01, LEX nr 149597) postanowił m.in., że przepis art. 68 Konstytucji nie uprawnia obywateli będących osobami niepełnosprawnymi do korzystania z bezpłatnej pomocy prawnej. SN podkreślił, iż w procesie pomoc taka jest udzielana wyłącznie na zasadach wynikających z art. 117 k.p.c. stronie, nie będącej w stanie ponieść kosztów wynagrodzenia adwokata – bez uszczerbku dla własnego utrzymania. Pamiętać przy tym należy, że sąd ustanawia adwokata z urzędu jedynie na wniosek strony wówczas, kiedy uzna udział adwokata w sprawie za potrzebny.

<sup>26</sup> W. Skrzydło, *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, op. cit., s. 83.



Odzwierciedleniem obowiązującego w Polsce systemu prawnego, który jest nośnikiem pewnych idei i wartości są normy konstytucyjne, w tym m.in. zawarte w przepisie art. 69 ustawy zasadniczej<sup>27</sup>. Z treści tego przepisu wynika, że osobom niepełnosprawnym władze publiczne udzielają, zgodnie z postanowieniami szczegółowej ustawy<sup>28</sup>, pomocy w zabezpieczeniu egzystencji osób z dysfunkcjami (m.in. poprzez opiekę społeczną), w przysposobieniu do pracy w drodze przeszkolenia zawodowego oraz w zakresie komunikacji społecznej, umożliwiającej im funkcjonowanie w społeczeństwie. K. Ślebzak wskazuje, że przepis ten należy zaliczyć do tego rodzaju wypowiedzi ustrojodawcy, które określają poziom konstytucyjnych gwarancji sprowadzających się do zobowiązania władzy publicznej do wspierania osób niepełnosprawnych<sup>29</sup>.

Wyłącznie opisane powyżej dwa przepisy Konstytucji w swojej treści zawierają *stricte* sformułowanie „osoby niepełnosprawne”. Jedynie jeszcze art. 67 ust. 1 ustawy zasadniczej odnosi się do pojęcia związanego z niepełnosprawnością, a mianowicie do inwalidztwa<sup>30</sup>. Jest ono podstawą, obok choroby i osiągnięcia wieku emerytalnego, będących przyczyną niezdolności do podjęcia pracy, do skorzystania przez obywatela z praw do zabezpieczenia społecznego. Stan zdrowia pracownika (czy to choroba – niekoniecznie zawodowa, czy też niepełnosprawność – nie tylko to nabyta w związku z zatrudnieniem) są podstawą do uzyskania prawa do renty. Zaś po przepracowaniu określonej liczby lat (osiągając wiek emerytalny), pracownikom przysługuje inna forma zabezpieczenia społecznego – emerytura. Również i w tym przypadku Konstytucja odsyła do postanowień ustaw szczegółowych<sup>31</sup>, regulujących zarówno zakres, jak też formy przyznawania tego rodzaju zabezpieczeń społecznych.

Przeprowadzona analiza wykazuje, że polska ustawa zasadnicza traktuje o niepełnosprawności wyłącznie w przypadku określenia szczególnych uprawnień z niej wynikających. Wydaje się, iż takie właśnie odniesienie do niepełnosprawności przez Konstytucję, jest właściwym podejściem. Niemniej jednak ustawodawca nie podjął próby zdefiniowania tego pojęcia w Konstytucji, a co więcej wydaje się, że z jej treści wynika, iż dość swobodnie operuje zwrotami „osoba niepełnosprawna” i „inwalida”.

<sup>27</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 30 listopada 2009 r., sygn.: I OSK 674/09, LEX nr 586428.

<sup>28</sup> Mowa tu o takich ustawach jak: ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych, Dz. U. z 2016 r. Nr 127, poz. 2046 t.j. ze zm., ustawa z dnia 28 listopada 2003 r. o świadczeniach rodzinnych, Dz. U. z 2016 r., poz. 1518 t.j. ze zm.

<sup>29</sup> K. Ślebzak, (w:) M. Safjan, L. Bosek (red.), *Konstytucja RP. Tom I. Komentarz. Art. 1-86*, Warszawa 2016, s. 1569.

<sup>30</sup> Pomijając art. 19 Konstytucji, zobowiązujący Rzeczpospolitą Polską do otoczenia specjalną opieką weteranów walk o niepodległość, przede wszystkim inwalidów wojennych.

<sup>31</sup> Mowa tu m.in. o: ustawie z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, Dz. U. z 2016 r., poz. 887 t.j. ze zm., ustawie z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych, Dz. U. z 2015 r., poz. 1242 t.j. ze zm., ustawie z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych, Dz. U. z 2016 r., poz. 963 t.j. ze zm., ustawie z dnia 20 grudnia 1990 r. o ubezpieczeniu społecznym rolników, Dz. U. z 2016 r., poz. 277 t.j. ze zm.

## 2. Karta Praw Osób Niepełnosprawnych z dnia 1 sierpnia 1997 r.

W dniu 1 sierpnia 1997 r. Sejm Rzeczypospolitej Polskiej podjął uchwałę ustanawiającą Kartę Praw Osób Niepełnosprawnych<sup>32</sup>. Mimo iż Karta nie posiada mocy prawnej, to wyznacza instytucjom publicznym i niepublicznym kierunek działań na rzecz osób z niepełnosprawnością, zmierzających głównie do stwarzania tym osobom coraz pełniejszych możliwości w korzystaniu z przysługujących im praw<sup>33</sup>. W § 1 teŹże uchwały Sejm podkreślił, Źe za osoby niepełnosprawne uznaje się *osoby, których sprawność fizyczna, psychiczna lub umysłowa trwale lub okresowo utrudnia, ogranicza lub uniemoŹliwia Źycie codzienne, naukę, pracę oraz pełnienie ról społecznych*. W definicji tej nie wskazano dokłaŹdzie czasu przez jaki niepełnosprawnoŹć powinna towarzyszyć jednostce, by ta została uznana za osobę z niepełnosprawnoŹcią. Co więcej, nie wskazano, iŹ powinna być ona orzeczona przez okreŹloną instytucję. Stąd teŹ, takie podejŹcie do niepełnosprawnoŹci wydaje się być wywarzonym z uwagi na fakt, Źe za niepełnosprawną bęŹdzie uznana osoba zarówno z trwałą, jak i tymczasową niepełnosprawnoŹcią.

Wydaje się, Źe najwaŹniejszłą częŹcią składową analizowanej definicji na podstawie Karty Praw Osób Niepełnosprawnych jest fakt, Źe owa niepełnosprawnoŹć w negatywny sposób oddziałuje na Źycie jednostki. Mowa tu o ograniczeniach zwiąŹzanych z wykonywaniem czynnoŹci Źycia codziennego, podejmowaniem edukacji, pracy czy pełnieniem ról społecznych. Takie podejŹcie naleŹy ocenić pozytywnie z uwagi na fakt, iŹ zwrócona jest uwaga na to, Źe niepełnosprawnoŹć moŹe przyczyniać się do budowania barier zwiąŹzanych z prowadzeniem „normalnego” Źycia. Ponadto naleŹy poŹwięcić uwagę drugiej częŹci przytaczanej definicji, która stanowi, Źe osoby z dysfunkcjami na podstawie norm prawnych i zwyczajowych, mają prawo do niezaleŹnego, samodzielnego oraz aktywnego Źycia, co więcej nie mogą podlegać dyskryminacji. W ten sposób opracowana definicja osoby niepełnosprawnej moŹe być uznana za kompletną, poniewaŹ nie tylko wskazuje, jakiego rodzaju dysfunkcje powoduj¹ niepełnosprawnoŹć, ale takŹe ukazuje jak wplýwuj¹ one na Źycie osoby jej dotkniet¹.

W Karcie Praw Osób Niepełnosprawnych w § 1 Sejm nie poprzestał na samej deskrypcji pojęcia „osoba niepełnosprawna”, ale wskazał takŹe – w katalogu otwartym – prawa przysługuj¹ce tym podmiotom. Katalog dziesięciu praw okreŹla priorytetowe obszary polityki państwa (prowadzonej zarówno przez rząd, jak i wlaŹdze samorządowe – § 2 Karty) m.in. w zakresie: lecznictwa, eduka-

<sup>32</sup> Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. Karta Praw Osób Niepełnosprawnych, M. P. z 1997 r. Nr 50, poz. 475.

<sup>33</sup> Informacja Rządu Rzeczypospolitej Polskiej o działaniach podejmowanych w 2012 roku na rzecz realizacji postanowieŹ uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. Karta Praw Osób Niepełnosprawnych, Druk nr 1672, s. 3.



cji, zabezpieczenia społecznego, zatrudnienia oraz rozwoju osobistego, udziału w życiu społecznym, zapobiegania dyskryminacji tych osób i przeciwdziałania wykluczenia ich ze społeczeństwa. Na pierwszym miejscu wymieniono prawo do korzystania z dóbr oraz usług, umożliwiających pełne uczestnictwo w życiu społecznym. Co więcej, osoby niepełnosprawne powinny mieć zapewniony dostęp zarówno do leczenia, jak też opieki medycznej czy wczesnej diagnostyki, rehabilitacji i edukacji leczniczej. Mają oni również prawo do korzystania ze świadczeń zdrowotnych, które uwzględniają ich rodzaj i stopień niepełnosprawności, w tym także do zaopatrzenia w przedmioty ortopedyczne, środki pomocnicze, sprzęt rehabilitacyjny. Zgodnie z postanowieniami Karty w celu społecznej adaptacji mają mieć oni zapewniony dostęp do wszechstronnej rehabilitacji. Dzieci z niepełnosprawnością powinny mieć możliwość podejmowania nauki nie tylko w szkołach specjalnych lub w ramach edukacji indywidualnej, ale też w szkołach wspólnie ze swymi pełnosprawnymi rówieśnikami. Jeżeli zaś chodzi o sytuację osób z niepełnosprawnością na rynku pracy, to mają one – według Karty – prawo do:

- pomocy psychologicznej, pedagogicznej i innej specjalistycznej, jaka umożliwi im rozwój, zdobycie lub podniesienie kwalifikacji ogólnych bądź zawodowych,
- pracy na otwartym rynku pracy zgodnie z kwalifikacjami, wykształceniem i możliwościami,
- korzystania z doradztwa zawodowego i pośrednictwa,
- pracy w warunkach dostosowanych do potrzeb niepełnosprawnych wówczas, kiedy niepełnosprawność i stan zdrowia tego wymaga.

Kolejne przysługujące prawo tej grupie osób – na podstawie Karty Praw Osób Niepełnosprawnych – to prawo do zabezpieczenia społecznego, uwzględniającego zarówno konieczność ponoszenia zwiększonych kosztów wynikających z niepełnosprawności, jak również uwzględnienia tych kosztów w systemie podatkowym.

W Karcie zwrócono też uwagę na dostosowanie infrastruktury oraz przestrzeni publicznej do potrzeb osób niewidomych. Podkreślono, że mają oni prawo do życia w środowisku wolnym od barier funkcjonalnych. Zwrócono szczególną uwagę na zapewnienie: dostępu do urzędów, punktów wyborczych i obiektów użyteczności publicznej, swobodnego przemieszczania się oraz powszechnego korzystania ze środków transportu, dostępu do informacji, możliwości komunikacji międzyludzkiej. W analizowanej uchwale uwzględniono również prawo osób z dysfunkcjami do posiadania samorządnej reprezentacji środowiska czy też do konsultowania z nim wszelkich projektów aktów prawnych dotyczących tych osób. Jako ostatnie – niemniej jednak nie najmniej ważne – zostało wymienione prawo do pełnego uczestnictwa w życiu publicznym, społecznym, kulturalnym, artystycznym, sportowym oraz rekreacji i turystyce, adekwatnie do zainteresowań oraz potrzeb osób z niepełnosprawnością.

Warto w tym miejscu zaznaczyć, że w § 3 uchwały dotyczącej Karty Praw Osób Niepełnosprawnych, Sejm zobowiązał Rząd Rzeczypospolitej Polskiej do składania corocznych (w terminie do dnia 30 czerwca) raportów o podjętych działaniach w celu urzeczywistnienia praw osób niepełnosprawnych<sup>34</sup>. W opracowaniach przygotowywanych co roku na podstawie autoryzowanych przez ministrów i kierowników urzędów centralnych informacji – można przeczytać, iż nieprzerwanie są kontynuowane lub podejmowane nowe inicjatywy legislacyjne i programowe, mające bezpośredni lub pośredni wpływ na urzeczywistnianie praw osób z niepełnosprawnością. Raporty te mają charakter informacyjny i faktograficzny, zawierają m.in. najbardziej aktualne podstawowe dane statystyczne (np. związane z liczebnością populacji niepełnosprawnych, wykształceniem oraz ich aktywnością na rynku pracy czy przyczynami niepełnosprawności).

### 3. Ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej nie definiuje niepełnosprawności, jednakże w art. 69 odwołuje się do ustawy szczegółowej, przez którą należy rozumieć m.in. ustawę z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych<sup>35</sup>. Niepełnosprawność w art. 2 pkt 10 u.r.z.s. określono jako *trwałą lub okresową niezdolność do wypełniania ról społecznych z powodu stałego lub długotrwałego naruszenia sprawności organizmu, w szczególności powodującą niezdolność do pracy*. Warto zauważyć, iż definicja ta nie znajdowała się w treści ustawy od samego początku. Została ona dodana na mocy art. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 grudnia 2002 r. o zmianie ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych oraz o zmianie niektórych innych ustaw<sup>36</sup>. W uzasadnieniu do tejże zmieniającej ustawy wskazano, że weryfikacja systemu rehabilitacji zawodowej i wspierania zatrudnienia osób z niepełnosprawnością jest niezbędna. Wynikało to m.in. z procesu integracji z Unią Europejską, którego nieodłącznym elementem było dostosowywanie polskiego ustawodawstwa do wymogów Unii Europejskiej w zakresie niedyskryminacji. Dlatego też wprowadzane zmiany związane były z treścią przepisu art. 13 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Euro-

<sup>34</sup> Raporty te są dostępne pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.niepelnosprawni.gov.pl/index.php?c=page&id=121](http://www.niepelnosprawni.gov.pl/index.php?c=page&id=121).

<sup>35</sup> Ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych, Dz. U. z 2016 r. Nr 127, poz. 2046 t.j. ze zm.

<sup>36</sup> Ustawa z dnia 20 grudnia 2002 r. o zmianie ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych oraz o zmianie niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2003 r. Nr 7, poz. 79 (akt archiwalny).



pejską<sup>37</sup> oraz nawiązujących do niej postanowień Dyrektywy Rady 2000/78/WE z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie ustanowienia ogólnych ram dla równego traktowania przy zatrudnieniu i wykonywaniu zawodu<sup>38</sup>.

Powyższa definicja odnosząc się do naruszenia sprawności organizmu nie wskazuje wprost na jej typ. Pomocnym w określeniu rodzajów naruszenia sprawności organizmu jest rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej w sprawie orzekania o niepełnosprawności i stopniu niepełnosprawności<sup>39</sup>, będące aktem wykonawczym do analizowanej ustawy. Przepis § 32 ust. 1 tego rozporządzenia wskazuje, iż sprawność organizmu może być naruszona m.in. przez:

- upośledzenie umysłowe (rozpoczynając od upośledzenia w stopniu umiarkowanym),
- choroby psychiczne (np.: zespoły otępienne, zaburzenia psychiatryczne),
- zaburzenia głosu, mowy i choroby słuchu (np.: częściowa lub całkowita utrata krtani z różnych przyczyn, zaburzenia mowy spowodowane uszkodzeniem mózgu – wyższych ośrodków mowy, głuchoniemota, głuchota),
- choroby narządu wzroku (w tym wrodzone lub nabyte wady narządu wzroku powodujące ograniczenie jego sprawności, prowadzące do obniżenia ostrości wzroku),
- upośledzenia narządu ruchu (np. wady wrodzone i rozwojowe narządu ruchu, choroby zwyrodnieniowe stawów w zależności od stopnia uszkodzenia stawu, nowotwory narządu ruchu),
- epilepsję w postaci nawracających napadów padaczkowych spowodowanych różnymi czynnikami etiologicznymi lub wyraźnymi następstwami psycho-neurologicznymi,
- choroby układu oddechowego i krążenia (np.: nowotwory płuc i opłucnej, prowadzące do niewydolności oddechowej, wrodzone i nabyte wady serca, choroba niedokrwienna serca, nadciśnienie tętnicze z powikłaniami narządowymi),
- choroby układu pokarmowego (np.: choroby przełyku powodujące długotrwałe zaburzenia jego funkcji, nowotwory układu pokarmowego),
- choroby układu moczowo-płciowego (np.: zaburzenia czynności dróg moczowych prowadzące do niewydolności nerek, nowotwory złośliwe układu moczowego i narządów płciowych),
- choroby neurologiczne, (np.: choroby zapalne ośrodkowego i obwodowego układu nerwowego prowadzące do trwałych deficytów neurologicznych, choroby rdzenia kręgowego),

<sup>37</sup> Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 (akt archiwalny).

<sup>38</sup> Dyrektywa Rady 2000/78/WE z dnia 27 listopada 2000 r. ustanawiająca ogólne warunki ramowe równego traktowania w zakresie zatrudnienia i pracy, Dz. Urz. UE. L. z 2000 r. Nr 303, s. 16.

<sup>39</sup> Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie orzekania o niepełnosprawności i stopniu niepełnosprawności, Dz. U. z 2015 r., poz. 1110 t.j.

- całościowe zaburzenia rozwojowe, powstałe przed 16 rokiem życia, z utrwalonymi zaburzeniami interakcji społecznych lub komunikacji werbalnej oraz stereotypami zachowań, zainteresowań i aktywności o przynajmniej umiarkowanym stopniu nasilenia,
- innego rodzaju choroby, które również przykładowo zostały wymienione w rozporządzeniu<sup>40</sup>.

Ustawa w swoim brzmieniu nie określa również tak precyzyjnie, jak to robi Karta Praw Osób Niepełnosprawnych, sfer życia, na które wpływa niepełnosprawność. Wskazuje jedynie na niezdolność do wypełniania ról społecznych, powodującą w szczególności niezdolność do pracy. Użyte w tejże definicji sformułowanie „w szczególności”, rozumieć należy, iż niezdolność do pracy jest jednym z wielu obszarów życia człowieka, na które wpływa niepełnosprawność. Jednakże prawdopodobnie, biorąc pod uwagę zakres przedmiotowy ustawy – zarówno rehabilitację zawodową i społeczną, jak też zatrudnianie osób niepełnosprawnych – ustawodawca uznał wyszczególnienie związane z niezdolnością do pracy za najbardziej istotne. Rozumieć przez to należy, iż katalog sfer życia, na które wpływa niepełnosprawność – zgodnie z definicją wynikającą z analizowanej ustawy pozostaje otwarty. Można do niego zatem, tak jak wskazuje to Karta Praw Osób Niepełnosprawnych, zaliczyć jeszcze m.in. życie codzienne, edukację, pełnienie różnych ról społecznych<sup>41</sup>. Sama zaś „niezdolność do pracy” została zdefiniowana w § 29 ust. 1 pkt 1 wspomnianym rozporządzeniu w sprawie orzekania o niepełnosprawności i stopniu niepełnosprawności. Jest nią całkowita niezdolność do wykonywania pracy zarobkowej, czego przyczyną jest fizyczne, psychiczne lub umysłowe naruszenie sprawności organizmu. Jednakże ów przepis nie jest jednak wyłączną podstawą do interpretacji określenia „niezdolność do pracy”. Bowiern jak słusznie wskazuje M. Paluszkiwicz<sup>42</sup> czym innym będzie owa niezdolność na podstawie art. 5 u.r.z.s. odwołującego się do ustawy o emeryturach i ren-

<sup>40</sup> Tego rodzaju przyczyny w orzeczeniach o niepełnosprawności, stopniu niepełnosprawności lub wskazaniach do ulg i uprawnień oznaczane są za pomocą odpowiednich symboli (§ 32 ust. 2 rozporządzenia w sprawie orzekania o niepełnosprawności i stopniu niepełnosprawności): 01-U – upośledzenie umysłowe, 02-P – choroby psychiczne, 03-L – zaburzenia głosu, mowy i choroby słuchu, 04-O – choroby narządu wzroku, 05-R – upośledzenie narządu ruchu, 06-E – epilepsja, 07-S – choroby układu oddechowego i krążenia, 08-T – choroby układu pokarmowego, 09-M – choroby układu moczowo-płciowego, 10-N – choroby neurologiczne, 11-I – inne, w tym schorzenia: endokrynologiczne, metaboliczne, zaburzenia enzymatyczne, choroby zakaźne i odzwierzęce, zeszpecenia, choroby układu krwiotwórczego, (12) 12-C – całościowe zaburzenia rozwojowe.

<sup>41</sup> Rozporządzenie w sprawie orzekania o niepełnosprawności i stopniu niepełnosprawności w § 33 pkt 1 odnosi się również do sfer życia, na które wpływa niepełnosprawność. Przepis ten stanowi, że postępowanie w sprawie orzekania o niepełnosprawności i o stopniu niepełnosprawności obejmuje m.in. zebranie materiału dowodowego dotyczącego naruszenia sprawności organizmu, możliwości funkcjonowania w życiu codziennym i pełnienia ról społecznych. Dowodzi to faktu, iż w aktach prawnych, występuje podobna nomenklatura, określająca wpływ niepełnosprawności na obszary życia ludzkiego.

<sup>42</sup> M. Paluszkiwicz, (w:) M. Włodarczyk (red.), *Ustawa o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych. Komentarz*, Warszawa 2015, s. 59-60.





tach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, a czym innym wspomina w art. 5a u.r.z.s. niezdolność do pracy w gospodarstwie rolnym.

Zdefiniowanie niepełnosprawności zawarte w ustawie o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych odnosi się również do okresu, przez jaki trwa owo naruszenie sprawności organizmu. Mowa tu o naruszeniu trwałym (stałym) oraz okresowym. Pojęcia te definiuje § 3 ust. 4 pkt 1-2 rozporządzenia w sprawie orzekania o niepełnosprawności i stopniu niepełnosprawności. O naruszeniu sprawności organizmu o charakterze trwałym (stałym) mowa jest wówczas, kiedy na podstawie wiedzy medycznej stan zdrowia osoby nie będzie rokował poprawy, zaś o charakterze okresowym – jeżeli zgodnie z tego rodzaju wiedzą może nastąpić poprawa stanu zdrowia.

Ustawa w art. 3 rozdziału 2 pt. *Orzekanie o niepełnosprawności* stanowi, że do realizacji celów ustawy zostały ustalone trzy stopnie niepełnosprawności: znaczny, umiarkowany, lekki. O niepełnosprawności na podstawie tej ustawy orzekają powołane w tym celu zespoły: powiatowe, będące pierwszą instancją oraz wojewódzkie, będące drugą instancją (art. 6 ust 1 u.r.z.s.)<sup>43</sup>. Art. 4 u.r.z.s., którego treść była nowelizowana już kilka razy<sup>44</sup> od momentu uchwalenia ustawy w 1997 r., zawiera dokładny opis wymienionych powyżej stopni niepełnosprawności.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 u.r.z.s. osobą ze znacznym stopniem niepełnosprawności jest osoba, której sprawność organizmu została naruszona, jest ona niezdolna do pracy. Osobą o tym stopniu niepełnosprawności będzie również ten, kto jest zdolny do pracy, wszakże wyłącznie w warunkach pracy chronionej. Odwołując się do rozważań, jakie zostały przeprowadzone powyżej, można wnioskować, że całkowita niezdolność do pracy powodowana jest przez fizyczne, psychiczne lub umysłowe naruszenie sprawności organizmu<sup>45</sup>. Co więcej, niepełnosprawny, charakteryzujący się znacznym stopniem swojej dysfunkcji, nie jest w stanie samodzielnie egzystować, dlatego wymaga stałej bądź długotrwałej opieki (np. w zakresie higieny osobistej, karmienia, czynności samoobsługowych) oraz pomocy innych – w celu pełnienia ról społecznych. Ustawa wyjaśnia także, co należy rozumieć przez niezdolność do samodzielnej egzy-

<sup>43</sup> Właściwość zespołu do spraw orzekania o niepełnosprawności ustala się według miejsca stałego pobytu w rozumieniu przepisów o ewidencji ludności (art. 6 ust. 2 u.r.z.s.).

<sup>44</sup> Ustawa z dnia 17 grudnia 2001 r. o zmianie ustawy o pomocy społecznej, ustawy o planowaniu rodziny, ochronie płodu ludzkiego i warunkach dopuszczalności przerywania ciąży, ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych, ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych oraz ustawy o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, Dz. U. z 2001 r. Nr 154, poz. 1792; ustawa z dnia 20 grudnia 2002 r. o zmianie ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych oraz o zmianie niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2003 r. Nr 7, poz. 79 (akt archiwalny); ustawa z dnia 24 sierpnia 2007 r. o zmianie ustawy – Kodeks pracy oraz niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2007 r. Nr 181, poz. 1288; ustawa z dnia 8 stycznia 2010 r. o zmianie ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych, Dz. U. z 2010 r. Nr 40, poz. 223.

<sup>45</sup> M. Szeroczyńska, *Niepełnosprawność i osoba niepełnosprawna*, (w:) A. M. Waszkielewicz (red.), *Polska droga do Konwencji ...*, op. cit., 13.



stencji. Art. 4 ust. 4 u.r.z.s. stanowi, iż oznacza to naruszenie sprawności organizmu w stopniu, jaki uniemożliwia zaspokajanie – bez pomocy innych osób – podstawowych potrzeb życiowych, za które uważa się głównie samoobsługę, poruszanie się i komunikację. Należy zgodzić się z ustawodawcą, iż te trzy obszary życia, jakie zostały wymienione powyżej są kluczowymi, aby człowiek mógł samodzielnie funkcjonować, by mógł się rozwijać, podejmować edukację czy pracę. W związku z tym osoba o tego rodzaju stopniu niepełnosprawności jest zależna od pomocy pochodzącej od innych. Rozumieć przez to należy, iż trzeba jej pomagać w prowadzeniu gospodarstwa domowego, w procesie leczenia, rehabilitacji czy edukacji<sup>46</sup>.

Umiarkowany stopień niepełnosprawności zostanie orzeczony wobec osoby o naruszonej sprawności organizmu, niezdolnej do pracy. W sytuacji, kiedy ta osoba jest zdolna do pracy, to może wykonywać ją jedynie w warunkach pracy chronionej. Niepełnosprawny, wobec którego orzeczono ten stopień, wymaga czasowej lub częściowej pomocy innych osób, by móc pełnić role społeczne.

Warto może w tym miejscu zwrócić uwagę na przepis art. 4 ust. 5 u.r.z.s., stanowiącego o możliwości zatrudnienia osób o znacznym lub umiarkowanym stopniu niepełnosprawności u pracodawcy niezapewniającego warunków pracy chronionej. Ma to miejsce wówczas, gdy pracodawca przystosuje stanowisko pracy do potrzeb osoby niepełnosprawnej lub podejmie ona zatrudnienie w formie telepracy.

Lekki stopień niepełnosprawności został opisany w art. 4 ust. 3 u.r.z.s. Orzeka się go wobec osób o naruszonej sprawności organizmu, jaka powoduje w istotny sposób obniżenie zdolności do wykonywania pracy w porównaniu do zdolności, którą wykazują się osoby o podobnych kwalifikacjach zawodowych z pełną sprawnością zarówno psychiczną, jak też fizyczną. Ten stopień niepełnosprawności charakteryzuje również osoby, mające ograniczenia w pełnieniu ról społecznych, niemniej jednak można je kompensować przy pomocy wyposażenia w sprzęt ortopedyczny, środki pomocnicze tudzież środki techniczne.

Należy w tym miejscu również zauważyć, że analizowana ustawa w art. 4a ust. 1 wskazuje, że osoby, które nie ukończyły 16. roku życia zaliczane są do osób niepełnosprawnych wówczas, kiedy z powodu wady wrodzonej, długotrwałej choroby lub uszkodzenia organizmu ich sprawność fizyczna lub psychiczna została naruszona, a przewidywany okres trwania takiej dysfunkcji szacuje się na powyżej 12 miesięcy. Ponadto niepełnosprawność ta powoduje konieczność zapewnienia tym osobom całkowitej opieki lub pomocy w zaspokajaniu podstawowych potrzeb życiowych w sposób przewyższający wsparcie potrzebne osobie w tym wieku. I. Sierpowska<sup>47</sup> podkreśla, że opisany powyżej stopień niepełnosprawności (znaczny, umiarkowany, lekki) określa się wobec

<sup>46</sup> Ibidem.

<sup>47</sup> I. Sierpowska, *Ustawa o pomocy społecznej. Komentarz*, Warszawa 2009, s. 223.



osób, które ukończyły 16. rok życia, zaś wobec dzieci do 16. roku życia orzeka się jedynie o niepełnosprawności, nie oznaczając jej stopnia.

Warto jednakże pamiętać, że nie zawsze w polskim systemie prawa wskazywano na stopnie niepełnosprawności. Wcześniej orzekano o grupach inwalidzkich. System grup inwalidzkich został ustanowiony przez dekret z 1954 r. o powszechnym zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin<sup>48</sup>. W dekreście tym posługiwano się pojęciem inwalida, które zdefiniowano w art. 12 ust. 1 w następujący sposób: *Inwalidą w rozumieniu dekretu jest osoba, która z powodu stałego lub długotrwałego naruszenia sprawności organizmu jest całkowicie lub częściowo niezdolna do wykonywania zatrudnienia*. Inwalidzi w zależności od stopnia niezdolności do wykonywania zatrudnienia zostali podzieleni na trzy grupy (art. 12 ust. 2 pkt 1-3 dekretu). Do III grupy inwalidów zaliczano osoby częściowo niezdolne do wykonywania pracy. Rozumieć przez to należy osoby, które są zdolne do wykonywania dotychczasowego zatrudnienia przy znacznym ograniczeniu zakresu czynności lub wydajności pracy bądź przy stworzeniu im szczególnych warunków pracy, albo które będąc całkowicie niezdolne do wykonywania dotychczasowego zatrudnienia są jednak zdolne do wykonywania zatrudnienia niżej kwalifikowanego. Z kolei wobec osób niezdolnych do wykonywania jakiegokolwiek zatrudnienia orzekano II grupę inwalidzką. Zaś ci, którzy posiadali cechy charakterystyczne dla II grupy oraz jednocześnie wymagające stałej opieki innej osoby klasyfikowano jako I grupę.

Kolejnym aktem poprzedzającym obecny system orzekania o niepełnosprawności była ustawa o powszechnym zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin z 1968 r.<sup>49</sup> Ten akt prawny, tak samo jak dekret definiował inwalidę<sup>50</sup>, podobne też były wymogi, aby dana osoba została zaliczona do konkretnej grupy inwalidzkiej. Różnice występowały jedynie w zakresie grupy III, do której kwalifikowano osobę o ograniczonej zdolności do zarabkowania, spowodowanej przez częściową niezdolność do wykonywania dotychczasowego zatrudnienia lub pełną utratę zdolności do wykonywania dotychczasowego zatrudnienia, jeżeli była ona zdolna do wykonywania innego kwalifikowanego zatrudnienia – przy wykorzystaniu przez inwalidę pozostałej zdolności do pracy, kwalifikacji ogólnych oraz przygotowania zawodowego. Opisane źródła prawa zostały zastąpione przez ustawę o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin z 1982 r.<sup>51</sup>, która weszła w życie z dniem 1 stycznia 1983 r. Akt ten przejął dorobek wcześniejszej ustawy z 1968 r., nie zdefiniował na nowo pojęcia

<sup>48</sup> Dekret z dnia 25 czerwca 1954 r. o powszechnym zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin, Dz. U. z 1958 r. Nr 23, poz. 97 t.j. ze zm. (akt archiwalny).

<sup>49</sup> Ustawa z dnia 23 stycznia 1968 r. o powszechnym zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin, Dz. U. z 1968 r. Nr 3, poz. 6 ze zm. (akt archiwalny).

<sup>50</sup> Pojęcie inwalida było powszechnie stosowane w aktach prawnych, ani w dekreście z 1954 r. ani też w ustawie z 1968 r. nie użyto terminu „osoba niepełnosprawna” czy „niepełnosprawny”.

<sup>51</sup> Ustawa z dnia 14 grudnia 1982 r. o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin, Dz. U. z 1982 r. Nr 40, poz. 267 ze zm. (akt archiwalny); dalej jako: u.z.e.p.r.

„inwalida”, nie opisano w nim też grup inwalidzkich – obowiązywał do dnia 31 grudnia 1998 r.

Do opisanego powyżej rozwiązania – związanego z grupami inwalidzkimi – ustawodawca odniósł się w ustawie o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych. Mianowicie w art. 62 tego aktu wskazano, że osoby zaliczone do jednej z grup inwalidzkich jeszcze przed wejściem w życie aktualnie obowiązującej ustawy, nie tracą prawnego statusu osoby niepełnosprawnej pod warunkiem, iż ich orzeczenie w zakresie przynależności do jednej z grup – jest nadal ważne. Art. 62 ust. 2 u.r.z.s. stanowi, że orzeczenie o zaliczeniu do: I grupy inwalidów traktowane jest tak samo, jak orzeczenie o znacznym stopniu niepełnosprawności, II grupy inwalidów równoważne jest orzeczeniu o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności, III grupy inwalidów od momentu wejścia w życie nowej ustawy (u.r.z.s.) traktowane jest jako orzeczenie o lekkim stopniu niepełnosprawności.

W tym miejscu – z uwagi na fakt, iż jest to bardzo często przywoływana definicja w innych aktach prawnych<sup>52</sup> – należy pochylić się jeszcze nad porównaniem definicji z ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych z tymi, wypracowanymi przez prawo międzynarodowe. Oenzetowska definicja „niepełnosprawności” wynikająca z Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych bazuje na społecznym modelu postrzegania niepełnosprawności. Wskazuje ona przede wszystkim na interakcje z różnego rodzaju barierami, mogącymi ograniczać osobom z niepełnosprawnością pełne i efektywne uczestnictwo w życiu społecznym. Natomiast rozumieniu „niepełnosprawności” na podstawie powyżej analizowanej ustawy oraz przyznawanym na jej podstawie stopniom niepełnosprawności zarzucić można zbyt duże skoncentrowanie na modelu medycznym niepełnosprawności, który skupia się na ograniczeniach i dysfunkcjach z niej wynikających, przyczyniających się do niezdolności do wypełniania ról społecznych<sup>53</sup>. Dlatego też zarówno w sprawozdaniu Rzecznika Praw Obywatelskich dotyczącym realizacji przez Polskę zobowiązań wynikających z Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych za lata 2012-2014, jak i Raporcie Alternatywnym opracowanym przez Fundację KSK<sup>54</sup> w rekomendacjach znaleźć można postulaty wskazujące na potrzebę zmiany definicji „niepełnosprawności”. Co więcej wskazuje się także, iż niezbędne jest

<sup>52</sup> Np. w: ustawie z dnia 21 listopada 2008 r. o pracownikach samorządowych, Dz. U. z 2016 r., poz. 902 t.j., ustawie z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych, Dz. U. z 2016 r., poz. 1511 t.j. ze zm., ustawie z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej, Dz. U. z 2016 r., poz. 1345 t.j. ze zm.

<sup>53</sup> Zob. więcej: K. Kurowski, *Wolności i prawa człowieka i obywatela z perspektywy osób z niepełnosprawnościami*, Warszawa 2014, s. 20-21; A. Błaszczak (red. merytoryczna), *Realizacja przez Polskę zobowiązań wynikających z Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych. Sprawozdanie Rzecznika Praw Obywatelskich*, Warszawa 2015, s. 14-15; J. Zadrozny (red. merytoryczna), *Społeczny Raport Alternatywny z realizacji Konwencji o prawach osób z niepełnosprawnościami w Polsce*, Warszawa 2015, s. 10-12.

<sup>54</sup> Raport opracowany przez Fundację KSK, ale – jak podkreśla we Wstępie Piotr Kowalski – Prezes Fundacji KSK – napisany przez 20 Autorów, skonsultowany z niemal 250 osobami i poparty przez kilkadziesiąt organizacji pozarządowych działających na rzecz osób z niepełnosprawnością.



opracowanie, dostosowanie do wymogów Konwencji oraz ujednolicenia systemu orzecznictwa w zakresie funkcjonowania osób z niepełnosprawnościami.

#### 4. Ustawa z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych

Kolejnym aktem prawnym, w którym znajduje się definicja niepełnosprawności – chociaż wyrażona nie wprost – jest ustawa o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych<sup>55</sup>. Rozdział 3 tejże ustawy zatytułowany *Niezdolność do pracy* wskazuje w art. 12, że:

- całkowicie niezdolnym do pracy jest ten, kto utracił zdolność do wykonywania jakiegokolwiek pracy zarobkowej z powodu naruszenia sprawności organizmu i nie rokuje odzyskania zdolności do pracy po przekwalifikowaniu (art. 12 ust. 1, 2 u.e.r. FUS),
- częściowo niezdolnym do pracy jest ten, kto w znacznym stopniu utracił zdolność do pracy zgodnej z poziomem posiadanych kwalifikacji z powodu naruszenia sprawności organizmu i nie rokuje odzyskania zdolności do pracy po przekwalifikowaniu (art. 12 ust. 1, 3 u.e.r. FUS).

Analizowana ustawa wskazuje dwie przesłanki, które uwzględnia się zarówno podczas oceny stopnia i przewidywanego okresu niezdolności do pracy, jak też podczas stawiania prognoz co do odzyskania zdolności do pracy. Zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1-2 zalicza się do nich:

- stopień naruszenia sprawności organizmu i perspektywę przywrócenia niezbędnej sprawności poprzez zastosowanie leczenia oraz rehabilitacji,
- szanse związane z wykonywaniem dotychczasowej pracy bądź podjęciem innej pracy oraz celowość przekwalifikowania zawodowego, biorąc pod uwagę takie czynniki jak: rodzaj i charakter dotychczas wykonywanej pracy, poziom wykształcenia, wiek, predyspozycje psychofizyczne.

W przypadku tej ustawy ocena niezdolności do pracy dokonywana jest w formie orzeczenia przez lekarza orzecznika Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, zwanego „lekarzem orzecznikiem”. Jego zadaniem jest ocena niezdolności do pracy, jej stopnia oraz ustalenia takich okoliczności jak: data powstania niezdolności do pracy, trwałość lub przewidywany okres niezdolności do pracy, związek przyczynowy tejże niezdolności do pracy, trwałość albo prognozowany okres niezdolności do samodzielnej egzystencji, celowość przekwalifikowania zawodowego (art. 14 ust. 1 u.e.r. FUS).

Relacje przepisów ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (1997 r.) i ustawy o emeryturach i rentach

<sup>55</sup> Ustawa z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, Dz. U. z 2016 r., poz. 887 t.j. ze zm.

z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych (1998 r.) zostały wyjaśnione w art. 5 tej pierwszej. Mianowicie orzeczenie lekarza będącego orzecznikiem Zakładu Ubezpieczeń Społecznych o:

- całkowitej niezdolności do pracy (art. 12 ust. 2 u.e.r. FUS) i niezdolności do samodzielnej egzystencji (art. 13 ust. 5 u.e.r. FUS) traktowane jest na równi z orzeczeniem o znacznym stopniu niepełnosprawności,
- niezdolności do samodzielnej egzystencji (art. 13 ust. 5 u.e.r. FUS) traktowane jest na równi z orzeczeniem o znacznym stopniu niepełnosprawności,
- całkowitej niezdolności do pracy (art. 12 ust. 2 u.e.r. FUS) traktowane jest na równi z orzeczeniem o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności,
- częściowej niezdolności do pracy (art. 12 ust. 3 u.e.r. FUS.) oraz celowości przekwalifikowania, o którym mowa w art. 119 ust. 2 i 3 u.e.r. FUS traktowane jest na równi z orzeczeniem o lekkim stopniu niepełnosprawności.

**Tabela 1.** Równowaga orzeczeń wydawanych na podstawie ustawy o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych oraz ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych

<b>Ustawa z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych</b>		<b>Ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych</b>
całkowita niezdolność do pracy (art. 12 ust. 2) i niezdolność do samodzielnej egzystencji (art. 13 ust. 5)	=	orzeczenie o znacznym stopniu niepełnosprawności
niezdolność do samodzielnej egzystencji (art. 13 ust. 5)	=	orzeczenie o znacznym stopniu niepełnosprawności
całkowita niezdolności do pracy	=	orzeczenie o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności
częściowa niezdolność do pracy (art. 12 ust. 3) oraz celowość przekwalifikowania (art. 119 ust. 2 i 3)	=	orzeczenie o lekkim stopniu niepełnosprawności

Źródło: opracowanie własne.

W związku z powyższym można by zadać pytanie, dlaczego w ustawie regulującej emerytury i renty nie zdefiniowano ani pojęcia „inwalida”, ani też „osoba niepełnosprawna”<sup>56</sup>. Wyjaśnienie tej kwestii może być następujące. Do dnia 1 września 1997 r. funkcjonowało na gruncie rentowego ubezpieczenia społecznego pojęcie tzw. inwalidztwa, które wywodziło się od łacińskiego *validus* (mocny, zdrowy) i przeciwstawnego mu wyrazu *invalidus* (bezsilny, niedołączny, chory)<sup>57</sup>. Sytuacja utraty zdolności niezbędnych do wykonywania zatrudnienia z powodu stałego lub długotrwałego naruszenia sprawności organizmu traktowana była jako inwalidztwo. W literaturze przedmiotu podkreśla się, że owo ryzyko było

<sup>56</sup> U. Jackowiak, „Niezdolność do pracy” zastąpi „inwalidztwo”, Przegląd Ubezpieczeń Społecznych i Gospodarczych 1997, Nr 7, s. 12-14.

<sup>57</sup> J. Sondel, *Słownik łacińsko-polski dla prawników i historyków* (hasło: *invalidus*), Kraków 1997.



stopniowalne, w związku z czym wyróżniano trzy grupy inwalidzkie<sup>58</sup>. Niemniej jednak rosnące wydatki na renty inwalidzkie, a wraz z tym nasilająca się krytyka konstrukcji prawnej inwalidztwa stały się asumptem do zmian systemowych. Dokonały się one na mocy ustawy z dnia 28 czerwca 1996 r. o zmianie niektórych ustaw o zaopatrzeniu emerytalnym i o ubezpieczeniu społecznym<sup>59</sup>.

W wyniku powyższej zmiany, od dnia 1 września 1997 r. nadano nową treść art. 23 u.z.e.p.r., eliminując z polskiego ustawodawstwa pojęcie „inwalida” i zastępując go terminem „niezdolność do pracy”. Inwalidą w rozumieniu ustawy była „osoba częściowo lub całkowicie niezdolna do wykonywania zatrudnienia z powodu stałego lub długotrwałego naruszenia sprawności organizmu”. Definicję tę całkowicie wykreślono z ustawy, zastępując ją owym nowym zwrotem. Równocześnie, zmieniono m.in. także brzmienie art. 24 u.z.e.p.r. opisującego uprzednio cechy inwalidów i ich przyporządkowanie do poszczególnych grup, zaś po zmianach wskazującego przede wszystkim na trwałą oraz okresową niezdolność do pracy. Jednakże przepisy owej ustawy nie mają zastosowania, ponieważ już ona nie obowiązuje. Została zastąpiona przez ustawę z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, która weszła w życie z dniem 1 stycznia 1999 r. Ten akt prawny, jak już zostało wspomniane powyżej operuje jedynie zwrotami „całkowita” lub „częściowa” niezdolność do pracy. Widać zatem, że nowa terminologia, zaproponowana przez art. 10 ustawy o zmianie niektórych ustaw o zaopatrzeniu emerytalnym i o ubezpieczeniu społecznym z 1996 r., została także zastosowana w pozostałych regulacjach, takich jak np. art. 12 u.e.r. FUS.

Podsumowując, analizowana ustawa nie stosuje bezpośrednio definicji ani „niepełnosprawności”, ani tym bardziej „inwalidztwa”. Stanowi jedynie o niezdolności do wykonywania pracy, której zakres pojęciowy jest zbliżony do terminologii występującej w ustawie o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych. Dlatego też jej ocena na gruncie rozwiązań międzynarodowych jest podobna, jak tej poprzedniej.

## 5. Inne wybrane regulacje ustawowe

### Ustawa z dnia 27 czerwca 2003 r. o rencie socjalnej

Przyznawanie renty socjalnej nie odbywa się na podstawie stopnia niepełnosprawności, lecz na podstawie oceny, iż osoba pełnoletnia jest całkowicie niezdolna do pracy z powodu naruszenia sprawności organizmu. Jak wskazuje

<sup>58</sup> K. Antonów (red.), *Ustawa o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych. Komentarz*, Warszawa 2009, s. 100. Zob. też: K. Kwapisz, *Ustawa o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych. Komentarz*, Warszawa 2013, s. 52.

<sup>59</sup> Ustawa z dnia 28 czerwca 1996 r. o zmianie niektórych ustaw o zaopatrzeniu emerytalnym i o ubezpieczeniu społecznym, Dz. U. z 1996 r. Nr 100, poz. 461.

ustawa o rencie socjalnej<sup>60</sup> w art. 4 ust. 1 owo naruszenie mogło powstać przed ukończeniem 18 roku życia, przed ukończeniem 25 roku życia – w trakcie nauki w szkole bądź szkole wyższej<sup>61</sup> lub w trakcie studiów doktoranckich albo aspirantury naukowej. Ustawa przewiduje dwa rodzaje renty:

- socjalną stałą, w sytuacji kiedy niezdolność do pracy jest całkowita i trwała,
- socjalną okresową, wówczas, kiedy całkowita niezdolność do pracy jest okresowa.

Podobnie, jak to ma miejsce na podstawie ustawy o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, tak też i na podstawie art. 5 analizowanej ustawy o całkowitej niezdolności do pracy orzeka lekarz orzecznik z Zakładu Ubezpieczeń Społecznych („lekarz orzecznik”)<sup>62</sup>.

### Ustawa z dnia 28 listopada 2003 r. o świadczeniach rodzinnych

Świadczenia pielęgnacyjne, specjalny zasiłek opiekuńczy, zasiłek rodzinny, dodatki z tytułu kształcenia i rehabilitacji dziecka niepełnosprawnego, zasiłek pielęgnacyjny, specjalny zasiłek opiekuńczy to przykładowe świadczenia rodzinne przyznawane osobom z niepełnosprawnością czy rodzinom, gdzie jeden z członków jest taką osobą. Ustawa o świadczeniach rodzinnych<sup>63</sup> w art. 3, będącym słowniczkiem ustawowym w wielu miejscach odnosi się do niepełnosprawności. Niepełnosprawnym dzieckiem jest zgodnie z tym przepisem dziecko do ukończenia 16. roku życia, które legitymuje się orzeczeniem o niepełnosprawności określonym w przepisach o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych. Zaś za pełnoletnią osobę niepełnosprawną uważa się osobę, wobec której orzeczono umiarkowany lub znaczny stopień niepełnosprawności, a także osobę, która ukończyła 75 lat. Ustawa też w art. 3 ust. 20 wyjaśnia, że umiarkowanym stopniem niepełnosprawności jest:

- niepełnosprawność w umiarkowanym stopniu w rozumieniu przepisów o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych,
- całkowita niezdolność do pracy, która została orzeczona na podstawie przepisów o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych,
- posiadanie orzeczenia poświadczającego zaliczenie do II grupy inwalidów.

Z kolei znaczny stopień niepełnosprawności (art. 3 ust. 21 u.s.r.) należy rozumieć jako:

- niepełnosprawność w stopniu znacznym w rozumieniu przepisów ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych,

<sup>60</sup> Ustawa z dnia 27 czerwca 2003 r. o rencie socjalnej, Dz. U. z 2013 r., poz. 982 t.j. ze zm.

<sup>61</sup> Zob. więcej: A. Dral, *Prawo do renty socjalnej osób całkowicie niezdolnych do pracy w wyniku doznania naruszenia sprawności organizmu przed ukończeniem 18 roku życia lub nauki*, Administracja 2010, Nr 1, s. 43 i n.

<sup>62</sup> Zob. więcej: K. Antonów, *Sprawy z zakresu ubezpieczeń społecznych. Pojęcie oraz właściwości postępowania przedsądowego i ochrony cywilnosądowej*, Warszawa 2011, ss. 366.

<sup>63</sup> Ustawa z dnia 28 listopada 2003 r. o świadczeniach rodzinnych, Dz. U. z 2016 r., poz. 1518 t.j. ze zm.





- całkowitą niezdolność do pracy i samodzielnej egzystencji orzeczoną na podstawie przepisów ustawy o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych,
- stałą albo długotrwałą niezdolność do pracy w gospodarstwie rolnym i do samodzielnej egzystencji albo trwałą tudzież okresową całkowitą niezdolność do pracy w gospodarstwie rolnym i do samodzielnej egzystencji, orzeczoną na podstawie przepisów ustawy o ubezpieczeniu społecznym rolników w celu uzyskania świadczeń tam określonych,
- posiadanie orzeczenia o zaliczeniu do I grupy inwalidów,
- niezdolność do samodzielnej egzystencji orzeczoną na podstawie przepisów ustawy o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych lub ustawy o ubezpieczeniu społecznym rolników.

Rozwiązanie ustawowe związane z definicjami dotyczącymi niepełnosprawności i stopnia niepełnosprawności, polegające na odwołaniach do innych aktów prawnych. Trudno ten zabieg ocenić jednoznacznie. Z jednej strony można powiedzieć, iż ma on charakter pozytywny, ponieważ tego typu podejście dotyczące wyjaśniania stosowanych w akcie prawnym terminów jest logicznym rozwiązaniem, pozwalającym na unikanie tworzenia kolejnych (czasami zbędnych), nowych definicji. Z drugiej zaś strony, budzić mogą wątpliwości orzeczenia wydawane na podstawie innych przepisów prawa, co do tego czy są adekwatne w danej sytuacji.

### Ustawa z dnia 12 marca 2004 r. o pomocy społecznej

Opisową definicję niepełnosprawności zawiera ustawa z dnia 12 marca 2004 r. o pomocy społecznej<sup>64</sup>. Mianowicie art. 6 tego aktu prawnego, będący słowniczkiem ustawowym w pkt 1 definiuje całkowitą niezdolność do pracy. Zgodnie z tym przepisem, jest nią całkowita niezdolność do pracy – w rozumieniu ustawy o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych albo zaliczenie do I lub II grupy inwalidów lub legitymowanie się znacznym lub umiarkowanym stopniem niepełnosprawności – w rozumieniu ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych. Ustawodawca tutaj po raz kolejny – podobnie jak w innych ustawach – posłużył się przepisem odsyłającym.

Pochylając się nad brzmieniem ustawy o pomocy społecznej, warto również wspomnieć o treści art. 56. Przepis ten wskazuje na podział domów pomocy społecznej, w zależności od tego, dla kogo są przeznaczone. Zgodnie z przepisem art. 56 u.p.s. domy dzielą się na następujące typy, dla:

- 1) osób w podeszłym wieku,
- 2) osób przewlekle somatycznie chorych,
- 3) osób przewlekle psychicznie chorych,

<sup>64</sup> Ustawa z dnia 12 marca 2004 r. o pomocy społecznej, Dz. U. z 2016 r., poz. 930 t.j. ze zm.



- 4) dorosłych niepełnosprawnych intelektualnie,
- 5) dzieci i młodzieży niepełnosprawnych intelektualnie,
- 6) osób niepełnosprawnych fizycznie,
- 7) osób uzależnionych od alkoholu.

Przedstawiony powyżej podział domów opieki społecznej został oparty na kategoriach adresatów ich usług. Dla prowadzonych rozważań istotne są punkty 4, 5 i 6. Otóż wynika z nich, że pośród domów pomocy społecznej świadczących usługi dla osób z niepełnosprawnością wyróżniono takie kategorie jak: placówki przeznaczone dla osób niepełnosprawnych intelektualnie i fizycznie, dzieląc jednocześnie te pierwsze na domy przeznaczone dla dorosłych oraz dzieci i młodzieży. W tym miejscu pojawia się trudność interpretacyjna. Mianowicie kogo należy traktować jako dorosłego, kto jest jeszcze dzieckiem, a kto zaliczony zostanie do młodzieży. Można by odnieść się do przytaczanego już art. 4a ust. 1 ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych, wskazującego, że wobec osoby poniżej 16 roku życia nie orzeka się stopnia niepełnosprawności, a jedynie o samej niepełnosprawności. Niemniej jednak pozostaje dalej pytanie, czy osoba poniżej 16 lat powinna być zaliczana do grupy dzieci, czy może już młodzieży. I. Sierpowska proponuje, by używane w ustawie zwroty „dziecko” i „dorosły” odnosić do pełnoletności<sup>65</sup>. Podejście takie jednakże nie rozwiązuje problemu interpretacyjnego, ponieważ pomiędzy tymi kategoriami pensjonariuszy domów pomocy społecznej jest jeszcze młodzież. Jak wspomniano, ustawa o pomocy społecznej nie zawiera żadnych wskazań interpretacyjnych, pozwalających wyjaśnić, kogo należy umieścić w tej grupie. Dlatego w komentarzu do art. 56 tego aktu prawnego W. Maciejko wskazuje, że pojęcie „młodzieży” powinno być wyjaśniane na gruncie nauk socjologicznych, ponieważ posłużenie się wiekiem nie jest wystarczającym kryterium<sup>66</sup>. Należy przyjąć za słuszne wyjaśnienie tego Autora, zdaniem którego kategorię młodzieży będą stanowiły osoby przechodzące z wieku dziecięcego do dojrzałości fizycznej i intelektualnej, równocześnie wchodzące w fazę usamodzielniania i uniezależniania się od rodziców lub opiekunów prawnych, które wykazują dostateczny poziom wiedzy oraz zdolności do postrzegania zjawisk społeczno-przyrodniczych.

Powyżej opisany przykład wskazuje, że trudności interpretacyjne związane z pojęciem „niepełnosprawności”, dotyczą nie tylko samego jego zakresu. Otóż mogą one również dotyczyć sposobu określania wieku ludzi z dysfunkcjami, od którego uzależniony jest przydział do domu opieki. Dlatego tak ważnym jest, by samo pojęcie niepełnosprawności było określone jasno i precyzyjnie, bez pozostawiania niepotrzebnych wątpliwości i luzów interpretacyjnych.

<sup>65</sup> I. Sierpowska, *Ustawa o pomocy społecznej ...*, op. cit. s. 224.

<sup>66</sup> W. Maciejko, P. Zaborniak, *Ustawa o pomocy społecznej. Komentarz*, Warszawa 2013, s. 267.



## Kodeks rodzinny i opiekuńczy z dnia 25 lutego 1964 r.

Najistotniejszym zagadnieniem związanym z niepełnosprawnością w ramach Kodeksu rodzinnego i opiekuńczego<sup>67</sup> jest kuratela, stąd też analiza rozumienia przez ten Kodeks pojęcia „niepełnosprawność” będzie opierała się na przepisie poświęconym tej instytucji. Zgodnie z art. 183 § 1 k.r.o., jeżeli osoba niepełnosprawna potrzebuje pomocy do prowadzenia wszelkich spraw albo spraw określonego rodzaju lub do załatwienia poszczególnej sprawy ustanawia się jej kuratora, którego zakres obowiązków i uprawnień określa sąd opiekuńczy. Kuratela ta zostaje uchylona na żądanie osoby niepełnosprawnej, dla której była ustanowiona (art. 183 § 1 k.r.o.). Warto podkreślić, że treść art. 183 k.r.o. została znowelizowana w 2007 r. Otóż na mocy ustawy z dnia 9 maja 2007 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw<sup>68</sup> zaktualizowano terminologię stosowaną w tymże przepisie. Mianowicie przed wspomnianą nowelizacją, przepis art. 183 k.r.o. stanowił nie o ustanawianiu kurateli osobie niepełnosprawnej, a osobie ułomnej.

W uzasadnieniu projektu ustawy, na mocy której dokonano zmiany terminologicznej stosowanej w art. 183 k.r.o., wyjaśniano, iż podyktowane było to dwiema przyczynami. Pierwszą z nich było wyjaśnienie, że współcześnie termin „osoba ułomna” może być odbierany jako określenie pejoratywne, chociażby z uwagi na fakt, iż coraz częściej używa się zobiektywizowanego określenia „osoba niepełnosprawna”. Dlatego też, jak podkreślano dalej w uzasadnieniu: *subiektywnie odczuwana pejoratywność terminu, o którym mowa, może zniechęcać osoby niepełnosprawne do występowania z wnioskami na podstawie art. 183 k.r.o.* Drugą zaś przyczyną zamiany pojęcia było wskazanie, że w języku prawnym w szerokim zakresie używane jest obecnie określenie „osoba niepełnosprawna”<sup>69</sup>, co zobowiązuje również ustawodawcę do ujednoczenia stosowanej terminologii prawnej.

Wracając jednak do aktualnego brzmienia art. 183 k.r.o., to trzeba podkreślić, że pojęcie „osoba niepełnosprawna” nie zostało w Kodeksie rodzinnym i opiekuńczym zdefiniowane. W literaturze przedmiotu, podkreśla się, że dla celów interpretacyjnych można posłużyć się definicją „niepełnosprawności” zawartą w ustawie o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych<sup>70</sup>. Jednakże J. Sadowski<sup>71</sup> podkreśla, iż nie jest to legalna definicja, którą można byłoby zastosować na obszarze wszystkich gałęzi prawa.

<sup>67</sup> Ustawa z dnia 25 lutego 1964 r. – Kodeks rodzinny i opiekuńczy, Dz. U. z 2015 r., poz. 2082 t.j. ze zm.

<sup>68</sup> Ustawa z dnia 9 maja 2007 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2007 r. Nr 121, poz. 831.

<sup>69</sup> Uzasadnienie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Kodeks postępowania cywilnego, ustawy – Kodeks rodzinny i opiekuńczy, ustawy o świadczeniu przez prawników zagranicznych pomocy prawnej w Rzeczypospolitej Polskiej oraz ustawy – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi, Sejm Rzeczypospolitej Polskiej V kadencji, nr druku: 715.

<sup>70</sup> H. Dolecki, (w:) H. Dolecki, T. Sokołowski (red.), *Kodeks rodzinny i opiekuńczy. Komentarz*, Warszawa 2013, s. 994.

<sup>71</sup> J. Sadowski, (w:) J. Wierciński (red.), *Kodeks rodzinny i opiekuńczy. Komentarz*, Warszawa 2014, s. 1072-1073.



Zgodzić należy się ze stanowiskiem wspomnianego Autora wskazującego, że odesłanie do u.r.z.s. jest wyłącznie pewnego rodzaju dyrektywą interpretacyjną przy wykładni pojęcia „niepełnosprawność”. Jego zdaniem należy mieć również na uwadze definicję zawartą w Karcie Praw Osób Niepełnosprawnych czy w Konwencji o Prawach Osób Niepełnosprawnych. Można jednak zauważyć, że na potrzeby Kodeksu rodzinnego i opiekuńczego przyjmuje się, że istotnym w celu ustanowienia kuratora osobie niepełnosprawnej będzie jej stan zdrowia, ograniczenia występujące w samodzielnej egzystencji oraz możliwość uczestniczenia w życiu społecznym. Należy zatem zgodzić się ze stanowiskiem J. Bodio<sup>72</sup> podkreślającej, że niepełnosprawność nie tylko fizyczna, ale również psychiczna czy intelektualna, niemniej jednak nieuzasadniająca ubezwłasnowolnienia, może być przesłanką do ustanowienia kurateli na podstawie art. 183 k.r.o.

### Kodeks postępowania cywilnego z dnia 17 listopada 1964 r.

Na wstępie należy zaznaczyć, że Kodeks postępowania cywilnego<sup>73</sup> zmienił stosowaną nomenklaturę na mocy tej samej ustawy nowelizującej z 2007 r.<sup>74</sup>, co Kodeks cywilny, czyli zamieniono stosowany zwrot „osoba ułomna” na „osoba niepełnosprawna”. Obecnie art. 600 § 1 k.p.c. stanowi, że na wniosek osoby niepełnosprawnej sąd opiekuńczy może ustanowić jej kuratora, jeśli wyrazi ona zgodę – może to uczynić również na wniosek organizacji pozarządowej, do której zadań statutowych należy ochrona praw osób niepełnosprawnych, udzielanie pomocy takim osobom lub ochrona praw człowieka. Zgodnie z kolejnym paragrafem art. 600 k.p.c. sąd może ustanowić kuratora z urzędu w przypadku, gdy stan osoby niepełnosprawnej wyłącza możliwość złożenia wniosku lub wyrażenia zgody. Sąd może ustanowić kuratora z urzędu także w przypadku oddalenia wniosku o ubezwłasnowolnienie, wówczas sąd zawiadamia sąd opiekuńczy o potrzebie ustanowienia kuratora dla osoby niepełnosprawnej.

Kodeks postępowania cywilnego dla własnych potrzeb postrzega „niepełnosprawność” przede wszystkim jako niemożliwość uczestniczenia w życiu społecznym. Przejawem tego są okoliczności faktyczne, które powodują, że osoba z niepełnosprawnością nie jest w stanie prowadzić części bądź wszystkich swoich spraw<sup>75</sup>. Orzecznictwo w zakresie prawa cywilnego wypracowało stanowisko, zgodnie z którym niepełnosprawność to stan fizyczny, psychiczny tudzież umysłowy, rozszerzający zespół cech o niemożność wypełniania ról

<sup>72</sup> J. Bodio, *Komentarz aktualizowany do art. 600 Kodeksu postępowania cywilnego* (w:) A. Jakubecki (red.), *Komentarz aktualizowany do ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego*, LEX 2013. LEX numer: 142928.

<sup>73</sup> Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego, Dz. U. z 2016 r., poz. 1822 t.j. ze zm.

<sup>74</sup> Ustawa z dnia 9 maja 2007 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2007 r. Nr 121, poz. 831.

<sup>75</sup> P. Prus, (w:) M. Manowska (red.), *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Tom II*, Warszawa 2015, s. 205.



społecznych oraz uczestniczenia w życiu społecznym<sup>76</sup>. Dlatego też powołuje do życia instytucję kuratora, zadaniem którego jest zwiększenie aktywności i partycypacji w życiu społecznym osoby z dysfunkcjami. Z. Straus<sup>77</sup> zauważa, iż stan niepełnosprawności obejmuje odległe od siebie, zróżnicowane właściwości jednostki, dlatego też w zależności od okoliczności związanych z danym przypadkiem, determinuje ona zadania kuratora, rozciągając je na czynności prawne i faktyczne (związane ze sferą prawną, prawami majątkowymi, prawami osobistymi wymagającymi ochrony sądowej, administracyjnej<sup>78</sup>). Niemniej jednak instytucja kuratora nie obejmuje spraw dotyczących życia codziennego, np. zakupów, pielęgnacji, rozmów itp.

### Kodeks pracy z dnia 26 czerwca 1974 r.

Kodeks pracy<sup>79</sup> w art. 11<sup>3</sup> stanowi o zakazie dyskryminacji w zatrudnieniu ze względu m.in. na płeć, wiek, niepełnosprawność, rasę, religię, narodowość, przekonania polityczne, przynależność związkową, pochodzenie etniczne, wyznanie, orientację seksualną. W związku z tym przepisem w literaturze przedmiotu<sup>80</sup> podkreśla się, że odmowa zatrudnienia osoby z niepełnosprawnością lub jakiegokolwiek inne nierówne jej traktowanie związane ze stosunkiem pracy w porównaniu z innymi pracownikami – jest naruszeniem zakazu dyskryminacji. Zwrócić jednak trzeba uwagę, że owa dyskryminacja nastąpi wówczas, jeżeli pracodawca traktuje w ten sposób niepełnosprawnego wyłącznie z powodu jego niepełnosprawności. Warto również pamiętać, że pracodawca odmawiając zatrudnienia niepełnosprawnego kandydata w swym zakładzie, nie dopuści się naruszenia zakazu z art. 11<sup>3</sup> k.p., jeżeli nie dysponuje on odpowiednimi stanowiskami pracy dla osób z dysfunkcjami. Takie rozwiązanie zgodne jest z zagadnieniem wewnętrznej dyferencjacji prawa pracy, towarzyszącej rozwiązaniom legislacyjnym od samego początku powstawania tej gałęzi prawa<sup>81</sup>. Mianowicie warto zauważyć, że są dopuszczalne różnego rodzaju kryteria, usprawiedliwiające odmienne ustawowo traktowanie pracowników, poprzez zróżnicowane regulowanie ich praw i obowiązków. W literaturze przedmiotu<sup>82</sup> przedstawia się najczęściej dwa rodzaje dyferencjacji: podmiotową – bazującą na okolicznościach dotyczących osoby pra-

<sup>76</sup> Zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 sierpnia 2003 r., sygn.: II UK 386/02, Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych 2004, Nr 12, poz. 213; wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 29 listopada 2006 r., sygn.: III SA/Wa 1066/06, LEX nr 328667.

<sup>77</sup> Z. Straus, (w:) H. Dolecki, T. Wiśniewski (red.), *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Tom III. Artykuły 506-729*, Warszawa 2013, s. 308.

<sup>78</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 27 marca 1996 r., sygn.: III CZP 28/96, OSNC 1996, Nr 7-8, poz. 99.

<sup>79</sup> Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy, Dz. U. z 2016 r., poz. 1666 t.j. ze zm.

<sup>80</sup> G. Goździewicz, T. Zieliński, (w:) L. Florek (red.), *Kodeks pracy. Komentarz*, Warszawa 2011, s. 94.

<sup>81</sup> A. Rycak, *Powszechna ochrona trwałości stosunku pracy*, Warszawa 2013, s. 98 i n.

<sup>82</sup> Zob. W. Szubert, *Zagadnienie kodyfikacji prawa pracy*, Państwo i Prawo 1962, z. 8-9, s. 230; M. Świącicki, *Prawo pracy*, Warszawa 1968, s. 26; L. Florek, *Konstytucyjne gwarancje uprawnień pracowniczych*, Państwo i Prawo 1997, z. 11-12, s. 199.



cownika, takie jak płeć, staż pracy czy właśnie niepełnosprawność, przedmiotową – o której decydują warunki i charakter wykonywanej pracy, wielkość zakładu pracy czy też specyficzne cechy danego zawodu.

Przywołać tutaj trzeba postanowienia analizowanej już dyrektywy 2000/78/WE, nakazującej jednak „rozsądne” umożliwienie dostępu do pracy osobom z niepełnosprawnością, np. poprzez dostosowanie miejsc pracy do ich możliwości. Kodeks pracy oprócz zakazu dyskryminacji osób z niepełnosprawnością w zatrudnianiu, podkreśla jeszcze w art. 18<sup>3a</sup>, iż pracownicy z dysfunkcjami powinni być równo traktowani w zakresie nawiązania oraz rozwiązania stosunku pracy, warunków zatrudnienia, awansowania oraz dostępu do szkolenia w celu podnoszenia kwalifikacji zawodowych.

Kodeks pracy dbając o niedyskryminowanie osób z niepełnosprawnością w stosunkach pracy, nie definiuje niepełnosprawności. W związku z tym można przyjąć, iż rozumie on ten termin, tak jak wskazuje na to ustawa o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych.

## Ustawa z dnia 20 czerwca 2002 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego

Niektóre z aktów prawnych nawiązujących np. do uprawnień osób niepełnosprawnych stosują zupełnie odmienną nomenklaturę, aniżeli ta opisana powyżej. Otóż w 2002 r. zmieniono brzmienie art. 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego<sup>83</sup>. Na mocy nowelizacji z 2002 r.<sup>84</sup> wprowadzono do tego aktu definicje takich oto pojęć:

- osoba niezdolna do samodzielnej egzystencji,
- dzieci i młodzież dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawnością.

Przez osobę niezdolną do samodzielnej egzystencji zgodnie z ustawą o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego należy rozumieć osoby całkowicie niezdolne do pracy oraz niezdolne do samodzielnej egzystencji, w rozumieniu przepisów o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych lub posiadające znaczny stopień niepełnosprawności, w rozumieniu przepisów o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych bądź inwalidów I grupy, jeżeli orzeczenie o zaliczeniu do I grupy inwalidzkiej nie utraciło mocy. Zaś dzieci i młodzież, które zostały dotknięte inwalidztwem lub niepełnosprawnością do momentu ukończenia przez nie 24. roku życia oraz studentów dotkniętych inwalidztwem lub niepełnosprawnych do ukończenia 26 lat powyższa ustawa rozumie jako dzieci i młodzież dotkniętą inwalidztwem lub niepełnosprawnością.

<sup>83</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, Dz. U. z 2012 r., poz. 1138 t.j. ze zm.

<sup>84</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 2002 r. o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, Dz. U. z 2002 r. Nr 112, poz. 977.



Powyższe definicje są przykładem, kiedy ustawa odwołuje się do tych wypracowanych przez inne akty prawne. Niemniej jednak stosowanie pojęć typu „osoba niezdolna do samodzielnej egzystencji” lub „dzieci i młodzież dotknięta inwalidztwem lub niepełnosprawnością” wydają się niezbyt trafnym zabiegiem. Twierdzenie to można poprzeć tym, iż zamiast stosowania pierwszego z przytoczonych terminów i opisywania go, ustawodawca mógłby po prostu użyć sformułowania „osoby ze znacznym stopniem niepełnosprawności”, co odnosiłoby się do przyjętej prawnie oceny osób niepełnosprawnych. Z kolei drugi termin „dzieci i młodzież dotknięta inwalidztwem lub niepełnosprawnością” jest dowodem na to, iż polski ustawodawca nie nadał za zmianami, które sam wprowadza. Mianowicie, jak należy rozumieć zwrot „dotknięta inwalidztwem lub niepełnosprawnością” – czy polskie prawo wprowadza podział na inwalidów (za wyjątkiem inwalidów wojennych i wojskowych<sup>85</sup>) oraz niepełnosprawnych? Wydaje się, że w tym miejscu ustawodawca nie zauważył zmian, jakie wprowadził w nomenklaturze dotyczącej niepełnosprawności. Tego rodzaju wyjaśnienia ustawowe, wszakże odnoszą się do innych ustaw z wypracowaną terminologią, jednakże niepotrzebnie próbują je „kumulatywnie” nazwać, tworząc w ten sposób niepotrzebne twory prawne.

## Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych

Polski ustawodawca zwraca coraz większą uwagę na osoby z niepełnosprawnością, świadczą o tym nie tylko liczne akty prawne, w których regulowany jest ich status, ale też nowelizowanie aktów już istniejących. Doskonałym tego przykładem jest ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych<sup>86</sup>. Otóż na mocy art. 1 pkt 1 ustawy z dnia 27 lipca 2012 r. zmieniającej ustawę o drogach publicznych<sup>87</sup> dodano do art. 4 u.d.p. m.in. pkt 38, definiujący szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego. Zgodnie z brzmieniem art. 4 pkt 38 u.d.p. do tej kategorii osób zaliczani są niezmotoryzowani uczestnicy ruchu drogowego, w szczególności piesi, rowerzyści, a także motocykliści oraz osoby niepełnosprawne lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej. W uzasadnieniu do nowelizacji zostało wyjaśnione, iż punkt ten dodano z uwagi na potrzebę implementacji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu<sup>88</sup>. Dyrektywa ta w art. 4 zawierającym definicje, wyjaśnia termin „szczególnie zagrożeni uczestnicy ruchu drogowego”. Polski

<sup>85</sup> Zob. Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin, Dz. U. z 2016 r., poz. 871 t.j. ze zm.

<sup>86</sup> Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych Dz. U. z 2016 r., poz. 1440 t.j. ze zm.

<sup>87</sup> Ustawa z dnia 27 lipca 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych, Dz. U. z 2012 r., poz. 965.

<sup>88</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu, Dz. Urz. UE. L. z 2010 r. Nr 207, s. 1., zwana również Dyrektywą ITS.

ustawodawca przejął tę definicję niemalże w postaci niezmienionej za dyrektywą, za wyjątkiem wskazania, że do szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego należą również osoby o ograniczonej orientacji.

Definicja zawarta w analizowanej ustawie wskazuje, że niekiedy na niepełnosprawność należy spojrzeć nieco szerzej i włączyć ją do określonej kategorii osób, chociażby w celu zapewnienia lepszej ochrony. Ustawodawca w ustawie o drogach publicznych nie definiuje niepełnosprawności, ani też nie korzysta z przepisów odsyłających do innych aktów prawnych. W związku z tym wydaje się, iż należy rozumieć niepełnosprawność tak, jak wskazują na to przepisy ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych.

### Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym<sup>89</sup> kilkakrotnie posługuje się w swoich przepisach terminem „osoba niepełnosprawna”, nie definiując jednak jego. W związku z tym należy zgodzić się ze stanowiskiem W. Kotowskiego, który wskazuje, że w celu lepszego zrozumienia pewnych pojęć (m.in. niepełnosprawności) warto sięgnąć do przepisów wykonawczych, bezpośrednio wiążących się z przedmiotową ustawą oraz tych zawartych w ustawach pokrewnych, jednakże merytorycznie związanych z omawianą problematyką<sup>90</sup>. Kierując się tak przyjętym założeniem, Autor ten „niepełnosprawność”, odnosząc się do ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych, wyjaśnia jako trwałą lub okresową niezdolność do wypełniania ról społecznych z powodu stałego lub długotrwałego naruszenia sprawności organizmu, w szczególności powodującą niezdolność do pracy.

Analizując Prawo o ruchu drogowym nie można zapomnieć o art. 8 p.r.d. stanowiącym – przed zmianami, które weszły w życie dnia 1 lipca 2014 r. – że osoba niepełnosprawna o obniżonej sprawności ruchowej, która kieruje pojazdem samochodowym oznaczonym kartą parkingową może nie stosować się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju. Z takiego brzmienia przepisu wynikało, iż dotyczy on wyłącznie osób z niepełnosprawnością polegającą na obniżonej sprawności ruchowej. Po nowelizacji<sup>91</sup> wkreślono z tego przepisu fragment ograniczający uprawnienia do określonej kategorii niepełnosprawności wskazując, iż wspomniane uprawnienie przysługuje wszystkim osobom z niepełnosprawnością.

Chociaż ustawa – Prawo o ruchu drogowym posługuje się – tak jak wiele innych ustaw – terminem „osoba niepełnosprawna”, to jednak nie zawiera jego wyjaśnienia. Stąd też prawdopodobnie celem jej interpretacji należałoby ponownie sięgnąć do ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrud-

<sup>89</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 2017 r., poz. 128 t.j. ze zm.

<sup>90</sup> W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2011, s. 234.

<sup>91</sup> Ustawa z dnia 23 października 2013 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2013 r., poz. 1446.





nianiu osób niepełnosprawnych. Co więcej zwrócić należy uwagę, iż wspomniana nowelizacja została uchwalona w 2013 r., a zatem po ratyfikacji Konwencji o Ochronie Praw Osób Niepełnosprawnych i pojawiających się rozważaniach terminologicznych, a mimo to użyto określenia „osoba niepełnosprawna” a nie „osoba z niepełnosprawnością”.

### Ustawa z dnia 20 grudnia 1990 r. o ubezpieczeniu społecznym rolników

Ustawa o ubezpieczeniu społecznym rolników<sup>92</sup> to kolejny akt prawny, który nie definiuje bezpośrednio niepełnosprawności a odnosi się do „niezdolności do pracy”. Zgodnie z art. 21 u.u.s.r. ubezpieczonemu, który jest niezdolny do pracy przysługuje renta rolnicza. Zostanie mu ona przyznana, jeżeli łącznie spełni on trzy warunki:

- 1) przez odpowiednio długi okres (art. 21 ust. 2 u.u.s.r.) podlegał ubezpieczeniu emerytalno-rentowemu; jednakże art. 21 ust. 4 u.u.s.r. przewiduje wyjątek od tego założenia, ponieważ w sytuacji, kiedy całkowita niezdolność do pracy powstała na skutek wypadku podczas prac w gospodarstwie rolnym czy też rolniczej choroby zawodowej, wówczas przyjmuje się, że warunek ten jest spełniony, jeżeli ubezpieczony posiada jakikolwiek okres ubezpieczenia emerytalno-rentowego, który obejmuje dzień wypadku lub dzień zachorowania na rolniczą chorobę zawodową,
- 2) jest trwale lub okresowo całkowicie niezdolny do pracy w gospodarstwie rolnym,
- 3) całkowita niezdolność do pracy w gospodarstwie rolnym powstała wówczas, kiedy ubezpieczony podlegał ubezpieczeniu emerytalno-rentowemu lub w okresach, o których mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1 i 2 u.u.s.r. tudzież nie później niż w ciągu 18 miesięcy od ustania tych okresów.

Ustawa wyjaśnia także, iż osoba, która z powodu naruszenia sprawności organizmu utraciła zdolność do osobistego wykonywania prac związanych z gospodarstwem rolnym, uważana jest za całkowicie niezdolną do pracy w gospodarstwie rolnym. Kiedy ubezpieczony nie będzie rokował odzyskania zdolności do osobistego wykonywania prac w gospodarstwie rolnym, wówczas jego niezdolność będzie uznana za trwałą. Czasami jednak stan zdrowia ubezpieczonego pozwala rokować, iż odzyska on zdolność do osobistego wykonywania prac w gospodarstwie, wtedy jego całkowita niezdolność do pracy zostanie uznana za okresową.

### Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty

Jak zostało wskazane powyżej, w polskim prawie jest wiele aktów prawnych, które odnoszą się do „niepełnosprawności”, ale jej nie definiują, nie odwołują się również do innych aktów, które mogłyby wskazywać jak należy ją rozumieć. Tak

<sup>92</sup> Ustawa z dnia 20 grudnia 1990 r. o ubezpieczeniu społecznym rolników, Dz. U. z 2016 r., poz. 277 t.j. ze zm.



też jest w przypadku ustawy o systemie oświaty<sup>93</sup>. Warto jednak podkreślić, że ustawowy słowniczek (art. 3 pkt 18 u.s.o.) zawiera wyjaśnienie niepełnosprawności sprzężonej, która objawia się tym, iż występuje u dziecka niesłyszącego lub słabosłyszącego, niewidomego lub słabowidzącego, z niepełnosprawnością ruchową, z upośledzeniem umysłowym albo z autyzmem – co najmniej jeszcze jedna z wymienionych niepełnosprawności. Definicja ta pozwala zatem wywnioskować, że ustawa wiąże niepełnosprawność z osobami: niesłyszącymi, słabosłyszącymi, niewidomymi, słabowidzącymi, z dysfunkcjami ruchowymi, z upośledzeniem umysłowym, autystycznymi.

Ustawa wskazuje w art. 1 pkt 5, że polski system oświaty powinien w szczególności stwarzać dzieciom i młodzieży niepełnosprawnej oraz niedostosowanej społecznie możliwość pobierania nauki we wszystkich typach szkół, zgodnie z ich indywidualnymi potrzebami rozwojowymi i edukacyjnymi, a także predyspozycjami. Co więcej, uczniowie ci powinni mieć zapewnioną opiekę pozwalającą na realizowanie zindywidualizowanego procesu kształcenia, form i programów nauczania oraz zajęć rewalidacyjnych (art. 1 ust 5a u.s.o.<sup>94</sup>). Art. 64 ust. 1 u.s.o. wskazuje, że podstawowymi formami działalności dydaktyczno-wychowawczej szkoły są m.in. zajęcia rewalidacyjne dla uczniów niepełnosprawnych.

Analizowany akt prawny nakłada również na gminę pewne obowiązki związane z edukacją dzieci i młodzieży z niepełnosprawnością. Otóż ta jednostka samorządu terytorialnego zobligowana została do zapewnienia niepełnosprawnym dzieciom pięcioletnim oraz dzieciom objętym wychowaniem przedszkolnym bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu do najbliższego przedszkola, oddziału przedszkolnego w szkole podstawowej, innej formy wychowania przedszkolnego lub ośrodka umożliwiającego dzieciom realizację obowiązku odbycia rocznego przygotowania przedszkolnego w przedszkolu, oddziale przedszkolnym zorganizowanym w szkole podstawowej lub w innej formie wychowania przedszkolnego. Jeżeli zaś dowożenie zapewniają rodzice, opiekunowie lub opiekunowie prawni, gmina zobowiązana jest do zwrotu kosztów przejazdu ucznia i opiekuna na zasadach określonych w umowie zawartej między wójtem (burmistrzem, prezydentem miasta) a osobami dowożącymi dziecko (art. 14a ust. 4 u.s.o.).

Co więcej, obowiązkiem gminy na mocy art. 17 ust. 3a u.s.o. jest także zapewnienie niepełnosprawnym uczniom zarówno bezpłatnego transportu, jak też i opieki w czasie przewozu do najbliższej szkoły podstawowej i gimnazjum czy ośrodka pozwalającego tym dzieciom i młodzieży na realizację obowiązku szkolnego i obowiązku nauki. W zależności od stopnia niepełnosprawności, obowiązek ten będzie wydłużał się wraz z wiekiem dziecka. W sytuacji kiedy zaś koszty przejazdu pokrywają rodzice, gmina zobowiązana jest do zwrotu tychże kosztów.

<sup>93</sup> Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty, Dz. U. z 2016 r., poz. 1943 t.j. ze zm.

<sup>94</sup> Część przepisów tejże ustawy utraci swoją moc z dniem 1 września 2017 r. Zob. Ustawa z dnia 14 grudnia 2016 r. Przepisy wprowadzające ustawę – Prawo oświatowe, Dz. U. z 2017 r. poz. 60 ze zm.



## Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o języku migowym i innych środkach komunikowania się

Kolejną ustawą, która odwołuje się do wypracowanej już definicji jest ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o języku migowym i innych środkach komunikowania się<sup>95</sup>. W art. 11 ust. 3 stanowi ona, że dostęp do usługi tłumacza polskiego języka migowego (PJM), systemu językowo-migowego (SJM) oraz znającego sposoby komunikowania się osób głuchoniemych (SKOGN) jest bezpłatne dla osoby uprawnionej. Osobą taką jest osoba niepełnosprawna w rozumieniu ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych.

## 6. Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie orzekania o niepełnosprawności i stopniu niepełnosprawności

Istotnym dla prowadzonych rozważań jest ustalenie również definicji osoby niewidomej i słabowidzącej<sup>96</sup>. Niemniej jednak tak jak wiele definicji „niepełnosprawności” można odnaleźć w przepisach prawa, tak o wyjaśnianiu na czym polegają wady wzroku – ustawy milczą. Wskazać można jedynie rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej w sprawie orzekania o niepełnosprawności i stopniu niepełnosprawności<sup>97</sup>. Z § 32 ust. 1 pkt 4 tego rozporządzenia wynika, że przy kwalifikowaniu do znacznego, umiarkowanego i lekkiego stopnia niepełnosprawności bierze się pod uwagę zakres naruszenia sprawności organizmu spowodowany przez m.in. *choroby narządu wzroku, w tym wrodzone lub nabyte wady narządu wzroku powodujące ograniczenie jego sprawności, prowadzące do obniżenia ostrości wzroku w oku lepszym do 0,3 według skali Snellena po wyrównaniu wady wzroku szklami korekcyjnymi lub ograniczenie pola widzenia do przestrzeni zawartej w granicach 30 stopni.*

W definicji tej mowa o skali Snellena, która wykorzystywana jest podczas badania ostrości wzroku (jest to zdolność rozróżniania dwóch punktów leżących blisko siebie), polegającego na odczytywaniu różnej wielkości liter z określonej odległości. Hermann Snellen był holenderskim okulistą, który w 1862 r. opracował tablice do badania ostrości wzroku do dali i do bliży, stąd nazwa tablice bądź skala Snellena. Tablice te są tak skonstruowane, że na białym matowym tle

<sup>95</sup> Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o języku migowym i innych środkach komunikowania się, Dz. U. z 2011 r. Nr 209, poz. 1243 ze zm.

<sup>96</sup> Zob. więcej: M. Garbat, *Historia niepełnosprawności. Geneza i rozwój rehabilitacji, pomocy technicznych oraz wsparcia dla osób z niepełnosprawnościami*, Gdynia 2015, s. 148-158.

<sup>97</sup> Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie orzekania o niepełnosprawności i stopniu niepełnosprawności, Dz. U. z 2015 r., poz. 1110.

znajdują się czarne, matowe znaki (optotypy), np. litery, cyfry – dla dorosłych, obrazki – w przypadku dzieci. Optotypy ułożone są w rzędach, a ich wielkość zmniejsza się w każdym kolejnym. Przy wszystkich podana jest też odległość, z jakiej elementy optotypów w danym rzędzie widoczne są pod kątem 1 minuty. Ostrość wzroku podczas badania zapisuje się w postaci ułamka. W liczniku wpisuje się odległość, z jakiej badany odczytuje optotypy (w Polsce jest to 5 metrów). W mianowniku zaś podawana jest wartość widniejąca przy ostatnim prawidłowo rozpoznanym przez pacjenta rzędzie optotypów. W sytuacji, kiedy pacjent w sposób prawidłowy rozpoznaje optotypy z ostatniego, najniższego rzędu, to jego ostrość wzroku wynosi  $5/5$  lub w zapisie dziesiętnym 1,0, zaś jeżeli rozpoznaje tylko optotyp w pierwszym, najwyższym rzędzie na tablicy, to jego ostrość wzroku wynosi  $5/50$ , a w zapisie dziesiętnym 0,1. Czasami jednak osoby z dysfunkcją wzroku – w przypadku małej ostrości wzroku nie są w stanie rozpoznać nawet najwyżżej położonych optotypów, wówczas należy metr po metrze przesuwać albo pacjenta w stronę tablicy, albo tablicę w jego stronę. Jeśli pacjent zacznie np. prawidłowo rozpoznawać największe optotypy z odległości 2 m, to jego ostrość wzroku wynosi  $2/50$ , a w zapisie dziesiętnym 0,04.

**Rysunek 1.** Tablica Snellena dla dorosłych

Odległość w m.		Ostrość wzroku
50	P	0,1
25	N E	0,2
16,6	C F L	0,3
12,5	D P C L	0,4
10	Y Z N R F	0,5
8,3	F P C O P F	0,6
7,1	U R Y Z T O P	0,7
6,2	Z N D E F L O	0,8
5,5	P C O R F L Z	0,9
5,0	U Y F E T P L R	1,0
3,3	L Y Z E F T L P D	1,5
2,5	O N U L R Y Z T N	2,0

Źródło: [www.sklepdialekarza.pl/produkt,tablica-snellena---obrazki--cyfry--litery--kartonowa-,2527.html](http://www.sklepdialekarza.pl/produkt,tablica-snellena---obrazki--cyfry--litery--kartonowa-,2527.html) (data odczytu: maj 2017 r.).



W literaturze przedmiotu<sup>98</sup> wyróżnia się trzy kategorie ostrości wzroku:

- 1) wzrok normalny – występuje wówczas, kiedy ostrość wzroku oscyluje powyżej 30%; oprócz wzroku normalnego, rozróżnia się jeszcze wzrok prawie normalny;
- 2) słabowzroczność – rozpoczyna się od obniżenia ostrości wzroku i dzieli się na umiarkowaną i znaczną;
- 3) ślepotę – którą jest zarówno całkowity brak czynności wzrokowych (ślepotą całkowitą), jak też poczucie światła i zachowana ostrość wzroku w granicach od 2 do 5% – wówczas uszkodzenie to nazywane jest słabowzrocznością głęboką albo ślepotą umiarkowaną.

Zaburzeniom, oprócz podstawowych czynności wzrokowych, może również ulec widzenie barw (ślepotą na barwy), widzenie obuoczne (stereoskopowe) czy widzenie nocne, pozwalające na adaptację do widzenia w słabych warunkach świetlnych.

Wadę anatomicznej struktury i czynności wzroku w stosunku do stanu normalnego uznaje się za uszkodzenie wzroku, zwane również dysfunkcją. Owo uszkodzenie może występować nie tylko w różnym zakresie i stopniu, ale też może obejmować wszystkie czynności narządu wzroku. Pośród uszkodzeń najważniejszych czynności wzrokowych wyróżniamy: uszkodzenie widzenia centralnego, obniżenie ostrości wzroku i widzenie obwodowe, ograniczenie i ubytki pola widzenia<sup>99</sup>. Uszkodzenia pola widzenia również przybierają trzy formy, pośród których rozróżnia się:

- 1) równomierne (koncentryczne) ograniczenie pola widzenia, dzielące się na: niewielkie (średnica pola widzenia 120 stopni i mniej), umiarkowane (średnica pola widzenia 60 stopni i mniej), znaczne (średnica pola widzenia 20 stopni i mniej), głębokie (średnica pola widzenia 5 stopni i mniej) i widzenie lunetowe (widzenie przy pomocy wyłącznie małej części siatkówki<sup>100</sup>),
- 2) ślepotę połowiczną, czyli widzenie połowiczne przejawiające się wypadnięciem połowy pola widzenia po prawej lub po lewej stronie,
- 3) pozostałe uszkodzenia pola widzenia, takie jak np. wysypkowe jego ubytki w postaci mroczków.

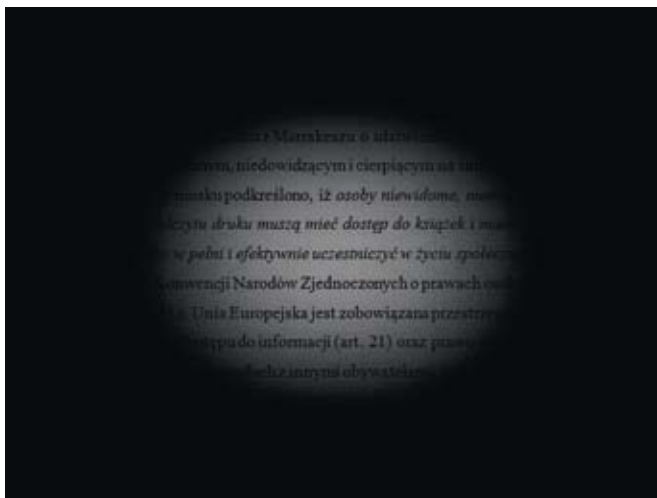
W tytule monografii, jak też i w jej poszczególnych częściach znajdują się odniesienia do funkcjonalnego podziału osób z dysfunkcją wzroku, dzielącego te osoby na dwie grupy:

- osoby niewidome – czyli osoby, które na skutek znacznego stopnia uszkodzenia narządu wzroku muszą posługiwać się technikami bezwzrokowymi, np. korzystają z dotyku czy pomocy urządzeń technicznych, kompensujących brak wzroku,

<sup>98</sup> Zob. M. Kalbarczyk, M. Szklarczuk, *Tyflorehabilitacja dla wszystkich. Również dla widzących*, Warszawa 2012, s. 13.

<sup>99</sup> M. Kalbarczyk, M. Szklarczuk, *Tyflorehabilitacja dla wszystkich ...*, op. cit., s. 13.

<sup>100</sup> Porównuje się to do patrzenia przez dziurkę od klucza.

**Rysunek 2.** Widzenie lunetowe (uszkodzenie widzenia obwodowego)

Źródło: opracowanie własne.

**Rysunek 3.** Uszkodzenie widzenia centralnego (mroczek w centralnym polu widzenia)

Unia Europejska podejmuje nie tylko działania na rzecz wszystkich niepełnosprawnych. Niektóre z jej działań są bezpośrednio skierowane na konkretny rodzaj niepełnosprawności. Dlatego warto w tym miejscu wspomnieć o komunikacie Komisji z 20 grudnia 2013 r. zawierającym wniosek Komisji do Rady w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej, Traktatu o dostępie do opublikowanych utworów osobom niewidomym lub cierpiącym na inne zaburzenia odczytu<sup>217</sup>. W uzasadnieniu tego wniosku Komisja odwołała się do art. 30 Konwencji o prawach osób niewidomych lub cierpiących na inne zaburzenia odczytu drukowanych materiałów drżkowanych na równi z innymi, aby osiągnąć cel wyrażony w art. 30 Konwencji. Uprawnienie to wynika chociażby z Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, której od stycznia 2011 r. Unia Europejska jest stroną. Przepisy tego aktu gwarantują m.in. prawo dostępu do informacji (art. 21) oraz prawo do uczestnictwa na równych zasadach w życiu kulturalnym (art. 30). Prawa te stały się impulsem do podjętych przez Światową Organizację Własności Intelektualnej<sup>218</sup> w 2009 r. negocjacji dotyczących planowanego międzynarodowego traktatu wprowadzającego ograniczenia oraz wyjątki w zakresie praw autorskich z myślą o osobach niewidomych, niedowidzących lub cierpiących na inne zaburzenia odczytu druku w celu

Źródło: opracowanie własne.

**Rysunek 4.** Ubytki w polu widzenia (tzw. mroczki) przy zachowanej ostrości widzenia



Źródło: K. Kasprzyk, *Niewidomi, szcztąkowowidzący, słabowidzący. Klasyfikacje uszkodzeń. Uwagi terminologiczne*, (w:) E. M. Guzik-Makaruk, E. W. Pływaczewski, E. Zatyka (red.), *Bezpieczeństwo osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Wybrane aspekty prawne i kryminologiczne*, Białystok 2014, s. 121.

- osoby słabowidzące – czyli osoby, które pomimo znacznego uszkodzenia narządu wzroku, nadal się nim posługują, jednakże towarzyszą temu określone ograniczenia oraz trudności; ta grupa jest zróżnicowana pod kątem posiadanych możliwości wzrokowych i umiejętności ich wykorzystywania.

W literaturze przedmiotu<sup>101</sup> wskazuje się też niekiedy, iż osoby dotknięte ślepotą przyjęło nazywać się niewidomymi, jeżeli nie widzą od urodzenia lub stracili wzrok do 5 roku życia, zaś ociemniałymi, gdy utracili wzrok po 5. roku życia.

Z kolei w Rezolucji Światowej Organizacji do spraw Osób Upośledzonych w ONZ uznano, że wśród osób z uszkodzeniem wzroku można wyróżnić<sup>102</sup>:

- osoby niewidome: całkowicie niewidome, z poczuciem światła, ze szcztąkowym widzeniem (ostrość wzroku do 0,05, czyli widzi się z 5 metrów to, co

<sup>101</sup> S. Mihilewicz, *Potrzeby dziecka niewidomego i jego orientacja w przestrzeni*, (w:) H. Ochonczenko, M. A. Paszkowicz, *Potrzeby osób niepełnosprawnych w warunkach globalnych przemian społeczno-gospodarczych*, Kraków 2006, s. 373, cyt. za: Z. Sękowska, *Poznanawanie rzeczywistości przez dzieci niewidome*, rozprawa habilitacyjna, Lublin 1968.

<sup>102</sup> M. Książek, *Niepełnosprawność wzrokowa i wzrokowo-słuchowa, jako przesłanki dyskryminacji*, s. 4-5, tekst opracowany na V seminarium specjalistyczne pt. *Niepełnosprawność wzrokowa i wzrokowo-słuchowa, jako przesłanki dyskryminacji* w ramach Specjalistycznej Szkoły Facylitacji Społecznej na rzecz Przeciwdziałania Dyskryminacji – poziom zaawansowany, dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.tea.org.pl/userfiles/file/Seminaria/niepelnosprawnosc\\_wzrokowa\\_wzrokowo\\_sluchowa\\_mksiazek.pdf](http://www.tea.org.pl/userfiles/file/Seminaria/niepelnosprawnosc_wzrokowa_wzrokowo_sluchowa_mksiazek.pdf); P. Skiba, *Niewidomy, ociemniały, słabowidzący, tracący wzrok. Definicje, różnice*, opracowanie dostępne pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.pzn.org.pl/niewidomy-ociemniały-slabowidzacy-tracacy-wzrok-definicje-roznic/](http://www.pzn.org.pl/niewidomy-ociemniały-slabowidzacy-tracacy-wzrok-definicje-roznic/).

dobrze widząca osoba – ze 100 metrów), ze znacznym ograniczeniem pola widzenia (do 20 stopni),

- osoby słabowidzące: z obniżeniem ostrości widzenia od 0,06 do 0,3 (czyli zakres obejmujący osoby widzące z 6 metrów, czyli to co pełnosprawni wzrokowo widzą – z odległości 100 metrów, aż po osoby widzące z 3 metrów, czyli to co inni dostrzegają z odległości 10 metrów), z zawężeniem pola widzenia do 30 stopni.

Bazując na przytoczonej powyżej definicji z rozporządzenia w sprawie orzekania o niepełnosprawności i stopniu niepełnosprawności, można wskazać, iż w celu orzeczenia stopnia niepełnosprawności w schorzeniach wzroku ocenia się przede wszystkim stopień obniżenia ostrości wzroku i zwięźenia pola widzenia, zatem do osób<sup>103</sup>:

- ze znacznym stopniem niepełnosprawności zakwalifikowane zostaną osoby, które: utraciły wzrok, mają ostrość wzroku po korekcji w lepszym oku nieprzekraczającą 0,05, mają pole widzenia zawężone do około 20 stopni – widzenie lunetowe,
- z umiarkowanym stopniem niepełnosprawności zaliczeni zostaną ci, u których ostrość wzroku po korekcji w lepszym oku wynosi od 0,06 do 0,1 oraz osoby z zawężonym polem widzenia do około 30 stopni,
- z lekkim stopniem niepełnosprawności kwalifikują się osoby u których ostrość wzroku w oku lepszym i po korekcji wynosi nie więcej niż 0,3.

Dawniej osoby z dysfunkcjami uważane były za te, które potrzebują opieki społeczeństwa, jednak z biegiem lat zaczęto mówić o nich jako o samodzielnych jednostkach, napotykających bariery w społeczeństwie. Wraz ze zmianą analizowanej definicji, zmienił się również kierunek działań podejmowanych przez organizacje międzynarodowe oraz państwowe, jak też i samo społeczeństwo. Już od schyłku XX wieku zaczęto kłaść przede wszystkim nacisk na eliminowanie barier społecznych w celu wyrównywania szans osób z niepełnosprawnością w sferze aktywności społeczno-zawodowej, zaprzestano koncentrować się wyłącznie – tak jak dawniej to czyniono – na zapewnieniu im opieki socjalnej. Podkreśla się jednak wielokrotnie, że owe zmiany mają jedynie charakter reagowania na protesty grup społecznych i zachodzą ciągle zbyt wolno, a nomenklatura stosowana w polskim prawie jest nadal archaiczna i pejoratywna.

Nie ulega wątpliwości, że na poziomie międzynarodowym, zarówno uniwersalnym, jak i regionalnym oraz krajowym, istnieje szereg regulacji dotyczących niepełnosprawności. Zauważyć jednak należy, że tak duża liczba różnego rodzaju dokumentów i aktów prawnych z jednej strony wskazuje na wagę, jaką organizacje międzynarodowe oraz krajowe przywiązują do problemów osób

<sup>103</sup> *Wady wzroku – orzeczenia o niepełnosprawności*, opracowanie dostępne pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.jednoczni.org/news/18.html](http://www.jednoczni.org/news/18.html); *Kod 04 – O*, opracowanie dostępne pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.):

[www.niepełnosprawni.gov.pl/status-osoby-niepełnosprawnej/pytania-dotyczące-orzekania-o-ni/kod-04--0/](http://www.niepełnosprawni.gov.pl/status-osoby-niepełnosprawnej/pytania-dotyczące-orzekania-o-ni/kod-04--0/).





niepełnosprawnych, z drugiej zaś – taki stan powoduje czasami chaos informacyjny. Zgodzić się należy ze stanowiskiem M. Jankowskiej<sup>104</sup>, iż w tej sytuacji często nie tylko opinia publiczna, osoby z niepełnosprawnością, ale także specjaliści np. prawnicy, urzędnicy napotykają na trudności. Problemem okazuje się niejednokrotnie jaką pozycję dany akt prawny zajmuje w hierarchii porządku prawnego, jaką ma moc wiążącą i w jakim zakresie ludzie z dysfunkcjami na jego podstawie mogą dochodzić swoich praw.

Warto również wspomnieć, że w Polsce funkcjonuje kilka rodzajów orzecznictwa lekarskiego na potrzeby zabezpieczenia społecznego i wspierania zatrudnienia oraz integracji społecznej osób z niepełnosprawnością. Mowa tu m.in. o: orzecznictwie lekarskim na potrzeby ubezpieczeń społecznych, realizowanym w Zakładzie Ubezpieczeń Społecznych (w tym orzecznictwo lekarskie w zakresie ustalania niezdolności do pracy na potrzeby rentowe, orzecznictwo lekarskie w ubezpieczeniu od wypadków przy pracy i chorób zawodowych, orzekanie o niezdolności do samodzielnej egzystencji, orzeczenia lekarskie w ustalaniu uprawnień do świadczeń rzeczowych w postaci rehabilitacji leczniczej i zawodowej); orzecznictwie lekarskim w ubezpieczeniu społecznym rolników; orzecznictwie lekarskim w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji, w Ministerstwie Obrony Narodowej oraz w strukturach podległych prezesowi Rady Ministrów i ministrowi sprawiedliwości o zdolności do służby; orzecznictwie lekarskim ustalającym uprawnienia do renty inwalidów wojennych, wojskowych, osób represjonowanych i kombatantów; orzekaniu o niezdolności do wykonywania pracy na stanowisku sędziego czy prokuratora itp.

Przeprowadzone analizy wskazują, iż w polskim prawie nie ma zarówno jednej, powszechnie akceptowanej i obowiązującej definicji niepełnosprawności, jak też i jednolitego systemu orzekania o niepełnosprawności. Najczęściej w ustawach poruszających zagadnienia dotyczące osób z niepełnosprawnością następuje odwołanie do ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych. Rodzi to jednak zastrzeżenia oraz wątpliwości dotyczące jej adekwatności względem materii regulowanej w ustawie zawierającej odesłanie.

Mimo iż mnogość wyjaśnień „niepełnosprawności” jest często krytykowana, to jednak należy zastanowić się na tym, czy możliwym byłoby wypracowanie jednej i uniwersalnej definicji. M. Garbat<sup>105</sup> wskazuje, że w już w 2003 r. w Raporcie Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju<sup>106</sup> *Transforming Disability into Ability*<sup>107</sup> podważono zasadność opracowania tego rodzaju de-

<sup>104</sup> M. Jankowska, *Prawa osób niepełnosprawnych w międzynarodowych aktach prawnych*, op. cit., s. 44.

<sup>105</sup> M. Garbat, *Historia niepełnosprawności ...*, op. cit., s. 104.

<sup>106</sup> Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (ang. *Organization for Economic Co-operation and Development*, OECD).

<sup>107</sup> Raport OECD pt. *Transforming Disability into Ability. Policies to Promote Work and Income Security for Disabled People*, dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.oecd-ilibrary.org/social-issues-migration-health/transforming-disability-into-ability\\_9789264158245-en](http://www.oecd-ilibrary.org/social-issues-migration-health/transforming-disability-into-ability_9789264158245-en).



finicji. Autor ten przytaczając wyniki amerykańskich i brytyjskich badań nad polityką społeczną wobec osób z niepełnosprawnościami, słusznie zauważa, że właściwym jest dopasowanie definicji niepełnosprawności do celu w jakim ma być stosowana. Inne bowiem powinny być w takiej definicji uwzględnione elementy, kiedy na jej podstawie będzie przyznawane prawo do usług osobistego asystenta, inne zaś kiedy chodzi o doradztwo i rehabilitację zawodową.

Podsumowując, należy zauważyć, że definicja „niepełnosprawności” czy „osoby niepełnosprawnej” ewoluowała, jednakże pozostaje nadal wiele zastrzeżeń merytorycznych i chociażby niezgodności polskich definicji z Konwencją o Ochronie Praw Osób Niepełnosprawnych. Dlatego też wypracowanie jednej wspólnej definicji dla całego systemu byłoby – z uwagi na wymienione powyżej argumenty – trudne. Niemniej jednak dostosowanie ich do standardów oenztowskiej konwencji jest jak najbardziej realne, ale zapewne wymaga czasu.

Celem przeprowadzonych w rozdziałach II i III rozważań nie było wypracowanie nowej definicji niepełnosprawności, a jedynie ukazanie jej ewolucji, rodzajów, trudności interpretacyjnych oraz zmian w podejściu do analizowanego zagadnienia. W dalszej części monografii niepełnosprawność będzie rozumiana tak jak wskazuje na to model społeczny, zwany również modelem barier społecznych<sup>108</sup>. A zatem jako rezultat funkcjonowania barier społecznych, architektonicznych, kulturowych, ekonomicznych itp. Również i analizy dotyczące bezpieczeństwa niewidomych i słabowidzących w ruchu drogowym będą bazowały głównie na tym, jakie osoby te napotykają trudności oraz jakie pociąga to za sobą skutki.

<sup>108</sup> C. Barnes, G. Mercer, *Niepełnosprawność*, op. cit., s. 19-20.

## Rozdział IV.

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r.  
– Prawo o ruchu drogowym  
wobec osób  
z niepełnosprawnością

Na wstępie tego rozdziału należy wyjaśnić, dlaczego składa się on z dwóch części, z których pierwsza poświęcona jest zasadom bezpieczeństwa pieszych, druga zaś – unormowaniom dotyczącym osób z niepełnosprawnością w ruchu drogowym. Struktura ta jest podyktowana przede wszystkim tym, iż opisane w monografii wyniki badań empirycznych bazują na danych pozyskanych podczas realizacji projektu badawczego pt. *Opracowanie systemu wykrywania zagrożeń bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Aspekty prawno-kryminologiczne i technologiczne*, w trakcie którego badano doświadczenia oraz opinie na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym tylko osób niewidomych i słabowidzących. W związku z tym zgromadzone dane dotyczą jedynie bezpieczeństwa w ruchu drogowym osób niepełnosprawnych wzrokowo, będących pieszymi. Biorąc powyższe pod uwagę, w § 1 scharakteryzowano ogólne zasady bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym, bo dotyczą one wszystkich – tak samo osób z niepełnosprawnością, jak i bez niej. Nie odniesiono się w tej części do zasad jakie powinni przestrzegać kierowcy, bowiem opisywane w dalszej części monografii wyniki badań empirycznych dotyczą w głównej mierze pieszych. Wyjątek stanowi jedynie analiza danych statystycznych uzyskanych od Zespołu Profilaktyki i Analiz Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji (§ 2 rozdziału VII), zawierająca opis wypadków drogowych z udziałem niepełnosprawnych kierowców. Nawiązaniem do niepełnosprawnych kierowców i ich uprawnień jest wyłącznie § 2 niniejszego rozdziału. Scharakteryzowano w nim przepisy Prawa o ruchu drogowym<sup>1</sup> dotyczące osób z dysfunkcjami, będących czy to pieszymi czy też kierującymi pojazdami.

Podstawowym zadaniem ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym jest zagwarantowanie bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom dróg, dlatego też określono w niej, jak wskazuje art. 1 ust. 1 p.r.d.:

- 1) *zasady ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu,*
- 2) *zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do tego ruchu, a także działalność właściwych organów i podmiotów w tym zakresie,*
- 3) *wymagania w stosunku do innych uczestników ruchu niż kierujący pojazdami,*
- 4) *zasady i warunki kontroli ruchu drogowego.*

Co więcej, przepisy ustawy stosuje się również do ruchu, który odbywa się poza miejscami wymienionymi powyżej, w zakresie nie tylko koniecznym dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa osób, ale też wynikającym ze znaków i sygnałów drogowych.

Z uwagi na cele ustawy, użyte w niej pojęcia wymagały precyzyjnego wyjaśnienia. Prawo o ruchu drogowym w art. 2 zawiera tzw. wykładnię autentyczną,

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 2017 r., poz. 128 t.j. ze zm.



czyli ustawodawca wskazuje wprost w słowniczku ustawowym jak należy rozumieć poszczególne pojęcia. Artykuł ten zawiera niespełna 100 definicji, dla potrzeb dalszych rozważań warto przytoczyć niektóre z nich:

- droga – to wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów, ruchu pieszych, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt; ponadto ustawa wyróżnia i definiuje różne rodzaje drogi: publiczną, wewnętrzną, twardą, ekspresową, autostradę, drogę dla rowerów<sup>2</sup>,
- jezdnia – to część drogi przeznaczona do ruchu pojazdów (za wyjątkiem torowisk wydzielonych z jezdni),
- droga dla rowerów – to droga lub jej część przeznaczona do ruchu rowerów, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi,
- pas ruchu – to każdy z podłużnych pasów jezdni wystarczający do ruchu jednego rzędu pojazdów wielośladowych, oznaczony lub nieoznaczony znakami drogowymi,
- pobocze – to część drogi przyległa do jezdni, która może być przeznaczona do ruchu pieszych lub niektórych pojazdów, postoju pojazdów, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt,
- chodnik – to część drogi przeznaczona do ruchu pieszych,
- skrzyżowanie – to przecięcie się w jednym poziomie dróg mających jezdnię, ich połączenie lub rozwidlenie, łącznie z powierzchniami utworzonymi przez takie przecięcia, połączenia lub rozwidlenia,
- przejście dla pieszych – to powierzchnia jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska przeznaczona do przechodzenia przez pieszych, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi,
- przystanek – to miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego, oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi,
- obszar zabudowany – to obszar oznaczony odpowiednimi znakami drogowymi,
- uczestnik ruchu – to pieszy, kierujący, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze,
- pieszy – to osoba znajdująca się poza pojazdem na drodze i niewykonująca na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami; za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim, a także osobę w wieku do 10 lat kierującą rowerem pod opieką osoby dorosłej,

<sup>2</sup> W przypadku niektórych z nich ustawodawca odnosi się do definicji zawartych w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Dz. U. z 2013 r., poz. 260 t.j. ze zm.



- kierujący – to osoba, która kieruje pojazdem lub zespołem pojazdów, a także osoba, która prowadzi kolumnę pieszych, jedzie wierzchem albo pędzi zwierzęta pojedynczo lub w stadzie,
- kierowca – to osoba uprawniona do kierowania pojazdem silnikowym lub motorowerem,
- szczególna ostrożność – to ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie,
- ustąpienie pierwszeństwa – to powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, a pieszego – do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku,
- pojazd – to środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszyna lub urządzenie do tego przystosowane; pojazdy są podzielone m.in. na: silnikowe, samochodowe, wolnobieżne, członowe, nienormatywne, uprzywilejowane, zabytkowe, samochody osobowe, autobusy,
- wózek inwalidzki – to pojazd konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się osoby niepełnosprawnej, napędzany siłą mięśni lub za pomocą silnika, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do prędkości pieszego.

## 1. Zasady bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym

Zasady bezpieczeństwa w ruchu określają warunki bezpiecznego ruchu oraz są konkretyzacją ogólnych zasad ostrożności w zakresie ruchu lądowego, wodnego i powietrznego<sup>3</sup>. Jak podkreślał A. Bachrach, w ich obrębie znajdują się normy gwarancyjne, których przestrzeganie wyłącza lub znacznie ogranicza niebezpieczeństwo istniejące w ruchu<sup>4</sup>. Zasady<sup>5</sup> te są ujęte w sposób zgeneralizowany i niezależny od indywidualnych właściwości uczestnika ruchu, ale za to są skierowane na takie cechy uczestników, jakie są wymagane dla bezpiecznego uczestniczenia w owym ruchu. K. Buchała podkreślał, że na każdym uczestniku ciążyą identyczne obowiązki w tej samej sytuacji<sup>6</sup>. Kwestie związane z bezpieczeństwem w ruchu drogowym poruszone zostały przede wszystkim w Prawie o ruchu drogowym oraz wydanych na jego podstawie aktach wykonawczych.

<sup>3</sup> R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego. Komentarz*, Warszawa 2000, s. 236.

<sup>4</sup> A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim*, Warszawa 1974, s. 288.

<sup>5</sup> W nomenklaturze ustawy – Prawo o ruchu drogowym ogólne zasady skierowane są wszystkich uczestników ruchu drogowego, a szczegółowe już do pieszych i kierowców

<sup>6</sup> K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz*, Bydgoszcz 1997, s. 116.



Sąd Najwyższy<sup>7</sup> również w jednym ze swoich orzeczeń podjął się zdefiniowania zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wskazując, iż należy przez nie rozumieć:

- *reguły zawarte w przepisach określających porządek poruszania się na szlakach komunikacyjnych i zachowanie się w typowych dla ruchu sytuacjach lub wyrażone przez przyjęte oznakowanie, oświetlenie i sygnalizację,*
- *reguły nieskodyfikowane w sposób szczegółowy, a wynikające z (...) przepisów oraz istoty bezpieczeństwa w ruchu, które muszą znaleźć zastosowanie wszędzie tam, gdzie nie ma sprecyzowanego przepisu.*

Z drugiej części przytoczonej definicji wynika, że Sąd Najwyższy rozumie, iż żadne choćby najszerzej rozbudowane i najbardziej kazuistycznie zredagowane przepisy, nie będą w stanie przewidzieć oraz objąć wszystkich sytuacji, jakie mogą zajść w ruchu drogowym. Podyktowane jest to tym, że specyfiką ruchu drogowego jest fakt, iż postępowanie kierowcy czy pieszego regulują także ustalone praktyki, które nie zostały ujęte w formie przepisów, ale które decydują o rozważnym i ostrożnym prowadzeniu pojazdu czy uczestniczeniu w ruchu oraz o tym, że kierowca tudzież pieszy zasługuje na miano „rozważnego”<sup>8</sup>. Warto również podkreślić, iż zarówno w doktrynie, jak i orzecznictwie wskazuje się, że nie zawsze zasady bezpieczeństwa będą zbieżne z przepisami ruchu. Czasami bowiem w określonych sytuacjach zachowanie ostrożności dyktuje potrzebę naruszenia przepisu regulującego ruch drogowy, np. wyprzedzanie bądź wymijanie z nieprawidłowej strony pojazdu zajmującego nieprawidłowe miejsce na jezdni<sup>9</sup>.

Prawo o ruchu drogowym w rozdziale 1 działu II pt. *Ruch drogowy* reguluje kwestie dotyczące zasad ogólnych, jakich mają przestrzegać nie tylko piesi, ale też i kierujący pojazdami. Jako pierwsza została wyrażona w art. 3 p.r.d. zasada ostrożności. Zgodnie z nią, uczestnik ruchu oraz inna osoba znajdująca się na drodze jest obowiązana zachować ostrożność albo szczególną ostrożność, gdy ustawa tego wymaga. Ponadto powinni oni unikać wszelkich działań (przez działanie rozumie się również zaniechanie), jakie mogłyby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten mogłyby utrudnić albo w związku z nimi mógłby zostać zakłócony spokój tudzież porządek publiczny lub ktoś zostałby narażony na szkodę. Zasad tych powinna również przestrzegać osoba znajdująca się w pobliżu drogi, wtedy kiedy jej zachowanie mogłyby pociągnąć za sobą skutki opisane powyżej (art. 3 ust. 2 p.r.d.). Jeżeli jednak uczestnik ruchu lub inna osoba spowodzi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, są oni zobowiązani przedsięwziąć niezbędne środki w celu niezwłocznego usunięcia zagrożenia, a gdyby nie mogli tego uczynić, powinni o zagrożeniu uprzedzić innych uczestników ruchu (art. 3 ust. 3 p.r.d.).

<sup>7</sup> Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., sygn.: V KZP 2/74, OSNKW 1975, z. 3-4, poz. 33.

<sup>8</sup> Zob. więcej: Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 18 lutego 1969 r., sygn.: Rw 39/69, OSNKW 1969, z. 7-8, poz. 98.

<sup>9</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 sierpnia 1961 r., sygn.: I K 559/60, OSN(K)1962, z. 4, poz. 55.

Ustawodawca nie definiuje „ostrożności”, jednakże na podstawie wskazanego art. 3 p.r.d. można tego dokonać. Jak wskazuje W. Kotowski<sup>10</sup>, obowiązuje ona *zawsze i wszędzie, tzn. w każdej istniejącej na drodze sytuacji oraz w czasie przebywania w miejscu ogólnie dostępnym*. Przyjmuje się, iż dotyczy ona wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz innych osób przebywających na drodze bądź w jej pobliżu, zatem mowa tu o:

- kierujących pojazdami samochodowymi, innymi pojazdami silnikowymi, motorowerami, rowerami, pojazdami zaprzęgowymi, jadących wierzchem, prowadzących kolumny pieszych, pędzących zwierzęta,
- pasażerach znajdujących się w pojeździe lub na pojeździe,
- pieszych,
- innych osobach znajdujących się na drodze i wykonujących określone czynności – policjantach, żandarmach wojskowych, żołnierzach wojskowego organu porządkowego, funkcjonariuszach Straży Granicznej, inspektorach Inspekcji Transportu Drogowego, strażakach Państwowej Straży Pożarnej, pracownikach kolejowych, pracownikach zarządu drogi naprawiających drogę czy konserwujących urządzenia ruchu drogowego, strażnikach miejskich, nadzorujących przejście dla pieszych, członkach personelu medycznego udzielający doraźnej pomocy, osobach nadzorujących bezpieczne przejście dzieci przez jezdnię itp.

Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 28 lutego 1975 r.<sup>11</sup> odnosząc zasadę ostrożności do osób prowadzących pojazdy, podkreślił, iż wiąże się z nią powinność zachowania bezpiecznej szybkości dostosowanej do istniejących warunków oraz ograniczeń ruchu. Prowadzenie pojazdu w sposób ostrożny oraz rozważny polega – zdaniem SN – na przedsięwzięciu przez kierowcę takich czynności, które według obiektywnej oceny są niezbędne do zapewnienia optymalnego bezpieczeństwa ruchu w danej sytuacji oraz na powstrzymaniu się od czynności mogących zmniejszyć bezpieczeństwo. Niebezpieczną jest szybkość, która przy uwzględnieniu przede wszystkim rodzaju pojazdu, jego ładunku, stanu technicznego, charakterystyki drogi, nawierzchni, natężenia ruchu, warunków atmosferycznych, widoczności oraz kwalifikacji kierowcy może przyczynić się do utraty panowania nad pojazdem albo niemożności zatrzymania go przed przeszkodą, jakiej napotkanie na drodze można i należy przewidywać. Przy uzasadnieniu przytoczanej uchwały Sąd Najwyższy zwrócił uwagę na to, że przypisanie kierowcy winy popełnienia przestępstwa drogowego z powodu naruszenia przez niego ogólnego nakazu prowadzenia pojazdu rozważnie i ostrożnie, wymaga w każdym wypadku wyjaśnienia, w czym oraz dlaczego sąd dopatrył się naruszenia tego nakazu. Dlatego powinna być przeprowadzona

<sup>10</sup> W. Kotowski, *Zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego w świetle prawa*, Wojskowy Przegląd Prawniczy 2013, Nr 4, s. 120.

<sup>11</sup> Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., sygn.: V KZP 2/74, OSNKW 1975, z. 3-4, poz. 33.





ocena, mająca na celu ustalenie czy kierowca prowadził pojazd rozważnie i ostrożnie, z zastrzeżeniem, iż nie może się opierać tylko na fakcie doprowadzenia do wypadku.

W tym miejscu należy przytoczyć przykład W. Kotowskiego<sup>12</sup>, wskazujący, iż zarzut nieumyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego musi opierać się na pozbawionej wątpliwości winie, a nie tylko na fakcie zaistnienia wypadku. Do takiego zarzutu może dojść np. w sytuacji, kiedy nocą kierujący pojazdem prowadził go środkiem drogi i niedostatecznie ją obserwował, wskutek czego najechał na znajdującego się na jezdni pieszego, który w wyniku odniesionych obrażeń zmarł. Jednakże ów pieszy poruszał się krawędzią jezdni, pokrytą kałużami. Ubrany był w szarą i równocześnie błyszczącą kurtkę ortalionową, szare spodnie, ciemne sportowe buty, a na głowie miał czarną czapkę. Okoliczności w jakich znajdował się pieszy oraz to jak był ubrany, przyczyniły się do tego, iż nie kontrastował się z otoczeniem. Bo wiem ortalionowa kurtka, która błyszczy, niewiele różni się od – błyszczących w świetle ulicznych latarni – kałuż. Powyższe fakty doprowadziły do tego, iż kierujący prawdopodobnie nie widział pieszego, co – jak słusznie podkreśla<sup>13</sup> W. Kotowski – nie może automatycznie oznaczać, iż nienależycie obserwował drogę. Wobec tego, nie można mu tylko z tego powodu było postawić zarzutu naruszenia zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego. Pozostaje do rozważenia kwestia, czy kierujący nie naruszył innych zasad takich jak: bezpieczna prędkość lub ograniczonego zaufania. By to wyjaśnić, należałoby przeprowadzić analizę czasowo-przestrzenną i zbadać prawidłowość wcześniejszych manewrów podejmowanych przez kierującego. Zachowanie ostrożności przez kierującego jest niewątpliwie uzależnione od warunków panujących na drodze, a odpowiednia reakcja – na podstawie zasady ograniczonego zaufania będzie możliwa również dopiero wówczas, kiedy dotrą do niego odpowiednio wcześniej symptomy wskazujące na możliwość nietypowego zachowania się innego uczestnika ruchu. Opisana powyżej sytuacja obrazuje, iż zasada ostrożności powinna być przestrzegana przez wszystkich uczestników ruchu drogowego, ponieważ jej niezachowanie może prowadzić do nieprzyjemnych w skutkach zdarzeń zarówno dla sprawców, jak i ofiar.

Przyglądając się orzecznictwu w zakresie zasady ostrożności można zauważyć, że postrzegano ją m.in. jako ostrożność przeciętną – czyli przeciętną staranność, polegającą na podjęciu czynności, jakie przeciętny człowiek zwykle w takiej sytuacji powinien przedsięwziąć, aby uniknąć nastąpienia skutku prze-

<sup>12</sup> W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2011, s. 250.

<sup>13</sup> Podobną sytuację opisuje L. K. Paprzycki, kiedy to kierowca, który w warunkach nocnych, na nieoświetlonej drodze, śmiertelnie potrąca pieszego, znajdującego się pod znacznym wpływem alkoholu, na środku jezdni i zostaje za ten czyn uniewinniony. Zarówno sąd rejonowy, jak i okręgowy ocenili, iż wyłącznym sprawcą wypadku był pieszy, który idąc jezdnią, w warunkach nocnych, miał obowiązek zejść na pobocze i ustąpić miejsca pojazdowi jadącemu w jego kierunku. Zob. więcej: L. K. Paprzycki, *Pieszy idący w nocy środkiem jezdni*, Paragraf na Drodze 2014, Nr 3, s. 27-37.

stępnego<sup>14</sup>. Odnoszono się także do ostrożności maksymalnej przejawiającej się podejmowaniem wszelkich środków ostrożności, pozwalających kierowcy na prowadzenie pojazdu w taki sposób, by w każdej chwili był zdolny nad nim zapanować, jednocześnie nie narażając kogokolwiek na niebezpieczeństwo<sup>15</sup>. Tak wymagające podejście nie spotkało się jednak z akceptacją, ponieważ praktycznie niemożliwym jest zachowywanie nieustannie maksymalnego bezpieczeństwa z uwagi na zmieniające się warunki techniczne, pogodowe, nieprzewidziane sytuacje na drodze czy kwalifikacje kierowców. Ponadto panowania nad pojazdem nie należy utożsamiać z całkowitą i zupełną kontrolą nad nim, pozwalającą zatrzymać go w każdej chwili i każdych okolicznościach<sup>16</sup>. Ostrożność można również analizować jako ostrożność zwykłą, polegającą na poważnym oraz ostrożnym prowadzeniu pojazdu, umożliwiającym przedsięwzięć kierowcy we właściwym czasie wszelkie niezbędne czynności do zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu<sup>17</sup>.

Zgodzić należy się z R. A. Stefańskim<sup>18</sup>, że ostatnie z wymienionych znaczeń ostrożności zasługuje na aprobatę, ponieważ ma najlepsze odniesienie do art. 3 ust. 1 p.r.d., w którym mowa o obiektywnym zachowaniu uczestnika ruchu drogowego, a więc obiektywnych regułach ostrożności. Działanie przy realizacji dozwolonego celu w taki sposób, by nie zwiększać ryzyka ujemnych następstw ponad miarę społecznie adekwatną jest istotą ostrożności. Inaczej mówiąc obowiązek ostrożności to sposób postępowania przy podejmowaniu określonych czynności, mający na celu zmniejszenia praktycznie do minimum niebezpieczeństwa powstania ujemnych skutków<sup>19</sup>. K. Buchała pisząc o ostrożności wskazywał również, że to stopień skupienia uwagi i rozważa w podejmowaniu decyzji<sup>20</sup>.

Zasada ostrożności ma na celu eliminowanie m.in. zagrożenia bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, przyczyniającego się do zakłócenia spokoju<sup>21</sup>

<sup>14</sup> Zob. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 3 października 1962 r., sygn.: Rw 993/62, OSNKW 1963, z. 6, poz. 106.

<sup>15</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 lutego 1957 r., sygn.: I K 1042/56, OSNCK 1957, Nr 3, poz. 29. W wyroku tym SN postanowił: *Każdy pojazd mechaniczny powinien być na drogach publicznych prowadzony z zachowaniem wszelkich środków ostrożności. Ta ogólna zasada obowiązuje wszystkie bez wyjątku pojazdy mechaniczne.*

<sup>16</sup> K. Szmidt, *Wielkość wymagań oraz granica obowiązku ostrożności w ruchu drogowym w teorii i praktyce prawa karnego*, Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych 2002, z. 1, s. 33-66.

<sup>17</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 maja 1995 r., sygn.: III KRN 20/95, OSNKW 1995, z. 11-12, poz. 84.

<sup>18</sup> R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji ...*, op. cit., s. 242; Tenże, *Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie*, cz. 1, Ius Novum 2008, Nr 2, s. 56.

<sup>19</sup> W. Mąciór, *Problem przestępstw nieumyślnych na tle aktualnych wymagań teorii i praktyki*, Zeszyty naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego: Prace prawnicze 1968, z. 35, s. 35-36.

<sup>20</sup> K. Buchała, *Przestrzeganie zasad ostrożności – problem bezprawności, czy winy*, Państwo i Prawo 1963, z. 7, s. 91.

<sup>21</sup> W jednym ze swoich wyroków Sąd Najwyższy zauważył, że spokojem publicznym jest taki stan rzeczy, który w danym miejscu, porze i czasie, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi i ogólnie przyjętymi zwyczajami, uważa się za normalny i którego utrzymanie leży w interesie publicznym. Zob. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 lipca 1933 r., sygn.: II K 478/33, OSN(K) 1933, z. 9, poz. 183; J. Sawicki, *Ochrona porządku i spokoju publicznego w prawie wykroczeń*, Wrocław 2000, s. 22.



lub porządku publicznego<sup>22</sup>. Niebezpieczeństwa te mogą być spowodowane zarówno przez działania, jak i zaniechania oraz są związane z pewnym stopniem prawdopodobieństwa nastąpienia skutku ujemnego<sup>23</sup>. Zagrożenie porządku ruchu drogowego związane jest ze spowodowaniem sytuacji, która zakłóca ustalony, płynny i harmonijny w ruchu drogowym ład. Ze strony pieszych takie zagrożenie może być spowodowane chodzeniem po pasach dla pieszych, które przeznaczone są dla przejścia przez jezdnię, a nie do spacerowania i chodzenia po nich<sup>24</sup> (zachowanie takie wyczerpuje znamiona czynu określonego w art. 90 k.w.<sup>25</sup>, czyli tamowania lub utrudniania ruchu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu). Jeżeli zaś chodzi o kierowców, mogą oni takie zagrożenie powodować zbyt wolną jazdą, jazdą środkiem jezdni lub z włączonym kierunkowskazem.

Warto również pochylić się nad sytuacją, kiedy jednak dochodzi do spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa ruchu. Wówczas zgodnie z art. 3 ust. 3 p.r.d. uczestnik ruchu lub inna osoba (takie określenie powoduje szeroki zakres podmiotowy) są obowiązani do podjęcia w pierwszej kolejności działań zmierzających do likwidacji zagrożenia, a gdyby nie mogli tego uczynić – do uprzedzenia o zagrożeniu innych uczestników ruchu. S. Soboń<sup>26</sup> nazywa to zobowiązanie jako zasadę ingerencji. Należy zwrócić uwagę, że ustawodawca nie wskazuje obowiązku likwidacji zagrożenia, które już nastąpiło. Obliguje on do przedsięwzięcia niezbędnych środków (nie określając konkretnego sposobu) w celu niezwłocznego jego usunięcia, zatem mowa tu o takich działaniach, które są realne do przeprowadzenia przez uczestnika ruchu lub inną osobę, którzy spowodowali zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. „Niezwłoczność” jest terminem nieostrym, więc przyjmuje się, że powinna być dostosowana do każdej sytuacji, w której jest nie tylko potrzeba, ale też możliwość zastosowania niezbędnych środków<sup>27</sup>. Sygnalizowanie innym o zagrożeniu powinno odbywać się w sposób dopuszczalny i przewidziany przez ustawę, np. na autostradzie przez włączenie świateł awaryjnych pojazdu, umieszczenie ostrzegawczego trójkąta odblaskowego w odległości 100 m za pojazdem (art. 50 ust. 2 pkt 1 lit a, b p.r.d.).

<sup>22</sup> Celem i zadaniem porządku publicznego jest przede wszystkim ochrona życia, zdrowia, mienia obywateli i mienia społecznego, zapewnienie normalnej działalności instytucji, zakładów, przedsiębiorstw oraz eliminowanie różnego rodzaju uciążliwości niebezpiecznych lub niedogodnych dla społeczeństwa i jednostek. Porządek publiczny to ogół niespisanych reguł zachowania się jednostki w miejscach publicznych, których przestrzeganie stanowi niezbędną przesłankę, by współzycie obywateli w państwie było uporządkowane. Zob. więcej: S. Pieprzny, *Ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego w prawie administracyjnym*, Rzeszów 2007, s. 32-40.

<sup>23</sup> A. Spotowski, *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Warszawa 1990, s. 669.

<sup>24</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 stycznia 2002 r., sygn.: V KKN 399/99, OSNKW 2002, z. 3-4, poz. 27.

<sup>25</sup> Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, Dz. U. z 2015 r., poz. 1094 t.j. ze zm.

<sup>26</sup> S. Soboń, *Kodeks drogowy: Komentarz z orzecnictwem NSA, SN i TK. Część I – Ustawa – Prawo o ruchu drogowym z komentarzem*, Warszawa 2014, s. 108.

<sup>27</sup> Ibidem, s. 109.



W przepisach ustawy – Prawo o ruchu drogowym bardzo często pojawia się również sformułowanie „szczególna ostrożność”. Rozumie się przez nią kwalifikowaną postać ostrożności, czyli taką, która jest podwyższona do granic gwarantujących skuteczność reakcji, przede wszystkim wówczas, kiedy nieoczekiwanie zmienia się sytuacja na drodze<sup>28</sup>. Nie ma ona jednak – jak podkreśla W. Kotowski<sup>29</sup> – charakteru nieograniczonego. Uczestnicy ruchu lub inne osoby znajdujące się na drodze powinny zwiększyć swoją uwagę i zachowywać się tak, by mieć możliwość odpowiednio szybko zareagować na zmieniające się warunki oraz sytuację na drodze. W takim momencie oczekuje się od uczestnika ruchu drogowego pełnej koncentracji, przewidywania, a w przypadku braku intuicji – dołożeniu wszelkich starań, by pobudzić wyobraźnię. Przykładem obrazującym takie działania jest kierowca wyprzedzający inny pojazd, który zobowiązany jest do tego, by przed pojęciem tego manewru widział odcinek drogi niezbędny do jego wykonania, ocenił prędkość zbliżającego się pojazdu oraz prawidłowo oszacował odległość, w jakiej znajduje się pojazd nadjeżdżający z przeciwnego kierunku.

Prawo o ruchu drogowym do szczególnej ostrożności zobowiązuje zarówno pieszych, kierujących pojazdami, jak też rowerzystów<sup>30</sup>. Piesi zobowiązani są do przestrzegania tej zasady podczas przechodzenia przez jezdnię lub torowisko (art. 13 ust. 1 p.r.d.), kierowcy zaś wówczas, kiedy np. zbliżają się do przejścia dla pieszych (art. 26 ust. 1 p.r.d.), przejeżdżają obok oznaczonego przystanku tramwajowego nieznajdującego się przy chodniku (art. 26 ust. 6 p.r.d.), zbliżają się do przejazdu dla rowerzystów (art. 27 ust. 1 p.r.d.), omijają przewożącego osobę niepełnosprawną (oznaczonego z przodu i z tyłu kwadratowymi tablicami barwy niebieskiej z międzynarodowym symbolem wózka inwalidzkiego barwy białej), z którego te osoby wysiadają bądź wsiadają do niego (art. 58 ust. 2 p.r.d.). Z kolei rowerzyści wspomnianą zasadę mają przestrzegać m.in. podczas jazdy po drodze przeznaczony dla rowerów i pieszych (art. 33 ust. 1 p.r.d.) czy korzystania z chodnika lub drogi dla pieszych (art. 33 ust. 6 p.r.d.).

W literaturze przedmiotu<sup>31</sup> podkreśla się, iż zasada szczególnej ostrożności, do której – jak wspomniano powyżej – przestrzegania są zobowiązani również przechodzący przez jezdnię piesi, nie sprowadza się wyłącznie do wzmożonej uwagi w związku z odbywającym się ruchem pojazdów, ale dotyczy również innych pieszych. Za rażące naruszenie zasad bezpieczeństwa może być uznana sytuacja, kiedy to pieszy przebiega przez jezdnię lewą stroną przejścia dla pie-

<sup>28</sup> W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, op. cit., s. 251.

<sup>29</sup> W. Kotowski, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 3 września 2008 r.*, sygn.: WA 34/08, w sprawie relacji między obowiązkiem zachowania szczególnej ostrożności a zasadą ograniczonego zaufania, Paragraf na Drodze 2010, Nr 10, s. 8.

<sup>30</sup> Warto jednak pamiętać, że o zasadzie ostrożności mówią również inne akty prawne, np. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dz. U. z 2002 r. Nr 170, poz. 1393 ze zm.

<sup>31</sup> W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, op. cit., s. 384.



szych, wskutek czego potrąca prawidłowo poruszającego się innego pieszego, który przewraca się oraz doznaje uszkodzenia ciała trwającego dłużej aniżeli 7 dni. Swym zachowaniem ten pieszy przechodzący nieprawidłowo przez „zebrę” wypełnia znamiona przestępstwa z art. 177 § 1 lub 2 k.k. (w zależności od skutków).

Kolejna zasada – ograniczonego zaufania – została wyrażona w art. 4 p.r.d. Zgodnie z jej założeniem uczestnicy ruchu i inne osoby znajdujące się na drodze mają prawo liczyć, iż pozostali uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisy ruchu drogowego, chyba że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania. Stanowi ona więc wypadkową zasady pełnego zaufania i zasady nieufności. Pełne zaufanie do innego uczestnika ruchu powinno być aż do momentu zauważenia symptomów wskazujących na możliwość naruszenia przez niego przepisów i zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym – zatem jeszcze przed powstaniem stanu bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa<sup>32</sup>. Przykładową informacją o możliwym zagrożeniu, rodzącą prawny obowiązek utraty zaufania jest chociażby taka, w której kierowca pojazdu nie stosuje się do zasad, jakie wynikają z przepisów<sup>33</sup>. Zgodzić należy się z R. A. Stefańskim<sup>34</sup>, że granica między ufnością a nabraniem nieufności w ruchu drogowym leży na poziomie potencjalnego naruszenia przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu. To okoliczności (składające się z wielu komponentów) wskazujące na możliwość nieprzestrzegania przepisów oraz zasad bezpieczeństwa ruchu wyznaczają moment, od którego uczestnik ruchu rezygnuje z pełnej ufności do innego użytkownika drogi i zaczyna kierować się zasadą nieufności. Co więcej, utrata zaufania do innego uczestnika ruchu drogowego z powodu jego cech osobistych dotyczy wyłącznie jego, w związku z tym nie może odnosić się do innych użytkowników drogi.

Brak zaufania powinien występować wobec osób nietrzeźwych, natomiast wobec dzieci, osób w podeszłym wieku oraz niepełnosprawnych to zaufanie powinno być ograniczone, chociażby z tego powodu, że osoby te mogą częściej stworzyć prawdopodobieństwo niestosowania się do zasad ruchu. Przykładem uczestnika ruchu, wobec którego należy kierować się ograniczoną nieufnością może być właśnie osoba niewidoma lub słabowidząca, jeżeli jej zachowanie wskazuje, iż może naruszyć zasady obowiązujące w ruchu drogowym (np. energicznie podchodzi do przejścia dla pieszych, z czego można wyczytać, że nie zatrzyma się przed nim albo próbując odnaleźć tor chodnika wykracza poza jego obszar nie tylko badając teren białą laską, ale też wychodząc poza chodnik). Nie jest tu stawiana teza, że wobec niepełnosprawnych uczestników ruchu dro-

<sup>32</sup> W. Kotowski, *Podstawowe zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Rys historyczny*, Palestra 2008, Nr 11-12, s. 305 i n.

<sup>33</sup> Zob. więcej: W. Kotowski, *Granice „szczególnej ostrożności” przy zmianie kierunku ruchu*, Palestra 2014, Nr 5-6, s. 232-236.

<sup>34</sup> R. A. Stefański, *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 11 marca 2003 r.*, sygn.: III KKN 94/01, *Wojskowy Przegląd Prawniczy* 2003, Nr 3, s. 134.

gowego pozostali powinni zachowywać zawsze ograniczone zaufanie. Niemniej jednak bazując na doświadczeniu życiowym należy ocenić sytuację, czy taki uczestnik jest w stanie dostosować się do obowiązujących zasad bezpieczeństwa ruchu. W momencie stwierdzenia, iż zachodzi istotne prawdopodobieństwo, że osoba z niepełnosprawnością może nie przestrzegać wspomnianych zasad, należy wówczas bardziej uważać na jej zachowanie w ruchu drogowym. Dlatego też na takich osobach powinni pozostali uczestnicy ruchu skupiać uwagę i zwiększać swoją czujność (ostrożność), tak by móc zapobiec wypadkowi wówczas, gdy ktoś z nich zachowa się sprzecznie z obowiązującymi regułami. Jeżeli jednak cechy osobiste, czy też zachowanie uczestnika ruchu nie wskazują, że może on nie stosować się do przepisów ruchu drogowego lub pozostaje on poza polem widzenia kierującego pojazdem, to tej nieufności nie można na niego rozciągać<sup>35</sup>.

Z brzmienia art. 4 p.r.d. wynika, że ograniczonym zaufaniem mogą być objęci w określonych sytuacjach wyłącznie uczestnicy ruchu. Przyjmuje się zatem, iż ograniczone zaufanie nie dotyczy innych użytkowników drogi (np. lekarza, strażaka, policjanta). Jednakże w ramach przestrzegania ostrożności, ci inni użytkownicy drogi mają jednak obowiązek – w sytuacjach tego wymagających – zachować ograniczone zaufanie do uczestnika ruchu. W literaturze przedmiotu podkreśla się, iż zaufanie należy również mieć zarówno do znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń zabezpieczających<sup>36</sup>, jak też do stanu nawierzchni drogi, słusznie zakładając, że wszelkiego rodzaju usterki będą właściwie i czytelnie oznakowane.

Zlekceważenie obowiązku ograniczenia zaufania wobec innego uczestnika ruchu drogowego jest w zależności od skutków – przestępstwem, jeżeli zostaną wypełnione znamiona wypadku z art. 177 k.k. lub wykroczeniem, jeżeli dojdzie do kolizji opisanej w art. 86 k.w. Jednakże zdaniem Sądu Najwyższego<sup>37</sup> przekroczenie przepisów przez innego użytkownika drogi zwalnia – zgodnie z istotą zasady ograniczonego zaufania – osobę przestrzegającą przepisów od odpowiedzialności, gdy:

- nie mogła zauważyć lub przewidzieć przekroczenia ze strony współuczestnika ruchu,
- dostrzegła przekroczenie lub je przewidziała i zrobiła wszystko, co było możliwe w danej sytuacji, aby zaistniałemu niebezpieczeństwu przeciwdziałać (tzw. prawidłowość manewrów obronnych),

<sup>35</sup> *Ibidem*.

<sup>36</sup> W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, op. cit., s. 260. Zob. też: Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 października 1964 r., sygn.: IV K 249/64, OSNKW 1965, z. 6, poz. 67, gdzie SN postanowił: *Zasada ograniczonego zaufania odnosi się jedynie do zachowania się użytkowników dróg, natomiast w stosunku do oznakowań na przejazdach kolejowych bez zapór użytkownik kieruje się zasadą pełnego zaufania, że odpowiednio sygnały i znaki ostrzegawcze nie tylko dostatecznie uprzedzają kierujących pojazdami o zbliżaniu się do takiego przejazdu, lecz również o tym, że jest on prawidłowo urządzony.*

<sup>37</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 maja 1995 r., sygn.: II KRŃ 52/95, OSNKW 1995, z. 11-12, poz. 82.



- nie była w stanie dostosować własnego zachowania do powstałych warunków.

Zachowanie ostrożności przez uczestników ruchu drogowego jest przedmiotem zarówno wielu dysput prowadzonych przez przedstawicieli doktryny, jak i rozstrzygnięć podejmowanych przez sądy. Odnosząc się jednakże do przedmiotu rozważań podjętych w niniejszej części, przytoczyć należy kilka uwag, co do zachowań pieszego. Wątpliwości może budzić chociażby znajdowanie się jego przy jezdni. Kwestia ta jednak została przeanalizowana przez Sąd Najwyższy<sup>38</sup>, który słusznie zauważył, że fakt przebywania pieszego przy krawędzi jezdni, zwłaszcza w warunkach ruchu miejskiego, nie stanowi okoliczności nakazującej kierującemu utratę zaufania do tegoż współuczestnika ruchu. Sytuacja taka nie jest niczym niezwykłym oraz nie stwarza zagrożenia w ruchu, bowiem powód, dla którego ów pieszy przebywa w tym miejscu może być różny, może on np. oczekiwać na kogoś lub na coś, rozpocząć poruszanie się poboczem, przygotowywać się do przejścia przez jezdnię. Niemniej jednak nawet jeżeli jego zamiarem jest przejście przez jezdnię, to nie powinno to automatycznie wywoływać u innych uczestników ruchu drogowego obawy, że zachowa się bezmyślnie i wyjdzie wprost przed nadjeżdżający samochód. Ustawa bowiem formułuje jasny zakaz wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych (art. 14 pkt 1 lit. a p.r.d). Zakaz ten jest wypełnieniem obowiązku zachowania szczególnej ostrożności i jest uznawany za najważniejszy obowiązek pieszego przechodzącego przez jezdnię. Zaś podczas przechodzenia przez jezdnię poza przejściem dla pieszych (gdy odległość od przejścia przekracza 100 m), jest dozwolone na podstawie art. 13 ust. 2 i 3 p.r.d. tylko pod warunkiem, że nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub utrudnienia ruchu pojazdów. Pieszy jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdom i do przeciwległej krawędzi jezdni iść drogą najkrótszą, prostopadle do osi jezdni. W związku z powyższym z aprobatą należy odnieść się do poglądu, stanowiącego, iż pieszy nie może wejść na przejście dla pieszych „kiedy mu się podoba”, ale musi uprzednio upewnić się, że w momencie wejścia na jezdnię nadjeżdżające pojazdy są w takiej odległości od przejścia, jaka pozwoli mu na bezpieczne przejście i nie zmusi kierujących do nagłego hamowania<sup>39</sup>.

Utrata zaufania wobec pieszego, może nastąpić np. kiedy podejmuje on kilka prób przejścia przez jezdnię, podchodząc do przejścia dla pieszych i cofając się. Wówczas kierowca powinien bacznie obserwować takiego uczestnika ruchu drogowego, albowiem nie wiadomo, w którym momencie ostatecznie podejmie decyzję i zdecyduje się przejść. Niemniej jednak w sytuacji, kiedy pieszy stoi

<sup>38</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 listopada 1996 r., sygn.: II KKN 90/96, LEX nr 31526. Zob. też: K. J. Pawelec, *Przyczynienie się pokrzywdzonego do wypadku drogowego (zestawienie tez z orzecznictwa)*, Monitor Prawniczy 2000, Nr 10, s. 661-664.

<sup>39</sup> R. A. Stefański, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 7 listopada 1996 r., sygn.: II KKN 90/90*, Prokuratura i Prawo 1997, Nr 4, s. 97-103.



przy przejściu dla pieszych należy spodziewać się, że będzie chciał przejść, ale nie oznacza to, iż może on w każdej chwili wejść na nie, a kierujący pojazdem musi mu ustąpić pierwszeństwa. Pieszy może wejść na przejście dla pieszych wówczas, jeżeli oceni, że jadące pojazdy znajdują się w takiej odległości od przejścia, jaka pozwala mu na bezpieczne przejście, bez zmuszania kierowców do wykonywania gwałtownych manewrów – w tym gwałtownego hamowania. Bowiem, jak już zostało wspomniane, pieszego obowiązuje zakaz wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd nawet, gdy oczekuje przy przejściu dla pieszych. Jak stanowi art. 13 ust. 1 *in fine* p.r.d. pierwszeństwo przed pojazdami pieszy ma tylko wtedy, gdy znajduje się już na przejściu.

Nie można nie zgodzić się ze stanowiskiem R. A. Stefańskiego<sup>40</sup>, podkreślającego, że nie powinno być zaskoczeniem dla kierowcy, że przy przejściu dla pieszych napotka pieszego. Ale już stwierdzenie Sądu Najwyższego<sup>41</sup>, iż *na skrzyżowaniach dróg i na przejściach dla pieszych wejście pieszego na jezdnię w zasadzie nie może być zaskoczeniem dla kierowcy*, wydaje się zbyt daleko idące. Nie można bowiem przyjąć, że pieszy zawsze wejdzie na przejście bez upewnienia się czy nie nadjeżdża pojazd. Jest wręcz odwrotnie, ponieważ kierowcy mają prawo oczekiwać od dorosłych osób uczestniczących w ruchu drogowym zachowań racjonalnych, uwzględniających realia tego ruchu. Kierujący pojazdem może zacząć przejawiać wobec pieszego nieufność wówczas, gdy ten wykonuje jakiegokolwiek ruchy wskazujące na zamiar wejścia na jezdnię. Wtedy kierowca powinien założyć, że pieszy może wejść na jezdnię, nawet wbrew obowiązującym go zasadom<sup>42</sup>.

Zgodzić należy się zatem z przyjętym ostatnio przez Sąd Najwyższy<sup>43</sup> stwierdzeniem, iż reguła ograniczonego zaufania daje normatywną podstawę do działania w zaufaniu do innych uczestników ruchu, a doznaje ograniczeń jedynie, gdy okoliczności sytuacji drogowej wskazują na możliwość niewłaściwego zachowania się przez innego uczestnika ruchu. Jeżeli zaś na uczestników ruchu drogowego nałożony obowiązek przewidywania bez wyjątku wszystkich, nawet najbardziej irracjonalnych zachowań innych uczestników, to z pewnością doprowadziłoby to w prostej linii do jego sparaliżowania<sup>44</sup>, a nie przyczyniłoby się do zwiększenia bezpieczeństwa.

Kolejna ogólna zasada dotyczy tego, iż każdy uczestnik ruchu drogowego oraz osoby znajdujące się na drodze są zobowiązani do stosowania się do poleceń oraz sygnałów dawanych (np. za pomocą postawy i ruchu rąk) przez osoby

<sup>40</sup> R. A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 156.

<sup>41</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 31 marca 1972 r., sygn.: Rw 282/72, OSNKW 1972, z. 7-8, poz. 132; Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 lipca 1980 r., sygn.: V KRN 136/80, OSNPG 1981, Nr 5, poz. 48.

<sup>42</sup> R. A. Stefański, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 7 listopada 1996 r.*, sygn.: II KKN 90/96, Prokuratura i Prawo 1997, Nr 4, s. 101.

<sup>43</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 6 lutego 2013 r., sygn.: V KK 264/12, LEX nr 1293867.

<sup>44</sup> R. A. Stefański, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 19 października 2005 r.*, sygn.: IV KK 244/05, Wojskowy Przegląd Prawniczy 2006, Nr 2, s. 157.





kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, sygnałów świetlnych oraz znaków drogowych, nawet wówczas, gdy z przepisów ustawy wynika inny sposób zachowania niż nakazany przez te osoby, sygnały świetlne lub znaki drogowe (art. 5 ust. 1 p.r.d.). Tego rodzaju dyspozycje mają pierwszeństwo przed sygnałami świetlnymi i znakami drogowymi, mogą one dotyczyć również m.in. niestosowania się do sygnałów świetlnych, znaków drogowych oraz ogólnych i szczegółowych przepisów kodeksu drogowego, przy czym za swoje decyzje osoby je wydające ponoszą osobistą odpowiedzialność jako główny organizator i kontroler ruchu drogowego. Osobami wydającymi wymienione powyżej polecenia lub sygnały mogą być zgodnie z art. 6 ust. 1 p.r.d. wydawane przez np.: policjanta, żołnierza Żandarmerii Wojskowej, funkcjonariusza Straży Granicznej, inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, umundurowanego funkcjonariusza Służby Celno-Skarbowej, strażnika gminy (miejskiego), pracownika kolejowego na przejeździe kolejowym, osobę działającą w imieniu zarządcy drogi lub osoba wykonująca roboty na drodze na zlecenie lub za zgodą zarządcy drogi, osobę nadzorującą bezpieczne przejście dzieci przez jezdnię w wyznaczonym miejscu, strażnika leśnego lub funkcjonariusza Straży Parku – na terenie odpowiednio lasu lub parku narodowego, strażaka Państwowej Straży Pożarnej podczas wykonywania czynności związanych z prowadzeniem akcji ratowniczej, funkcjonariusza Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa ochraniających osób, obiektów i urządzeń. Zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym, kiedy nie ma podmiotu uprawnionego do wydawania poleceń, należy podporządkować się sygnalizacji świetlnej, której ustawa wyznaczyła rolę nadrzędną w stosunku do znaków drogowych. W sytuacjach zaś, kiedy ruch nie jest kierowany ani ręcznie, ani też za pomocą sygnalizacji świetlnej, najważniejszą rolę odgrywają znaki drogowe, zwłaszcza regulujące pierwszeństwo przejazdu. Zdaniem W. Kotowskiego<sup>45</sup> z logicznej wykładni art. 5 p.r.d. ostatnią pozycję co do ważności dyrektyw zajmują przepisy ogólne zawarte w ustawie.

W przepisach prawa o ruchu drogowym poświęconych ogólnym zasadom ruchu drogowego wskazano również, że uczestnicy ruchu oraz inne osoby znajdujące się na drodze są obowiązane ułatwić przejazd pojazdu uprzywilejowanego, w szczególności przez niezwłoczne usunięcie się z jego drogi, a w razie potrzeby zatrzymanie się (art. 9 p.r.d.). Obowiązek ten dotyczy również pieszych, pozostaje tylko pytanie jak w jego świetle mają odnaleźć się osoby z niepełnosprawnością, nie będące bardzo często w stanie szybciej się poruszać, tak by np. zejść sprawniej z przejścia dla pieszych. Sytuacje takie budzą również wątpliwości, co do tego, jak powinna zachować się osoba np. niewidoma, która na skutek przejeżdżającego pojazdu uprzywilejowanego, w związku z hałasem oraz ogólnym zamieszaniem wywołanym w danym momencie traci poczucie

<sup>45</sup> W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, op. cit., s. 262.

przeźreni i nie jest w stanie zorientować się, w którą stronę powinna podążać, tak by wypełnić obowiązek wynikający z art. 9 p.r.d. Są to sytuacje trudne do rozwiązania, ale bardzo życiowe. Wydaje się jednak, iż wówczas najrozsądniejszym wyjściem powinna być pomoc innych uczestników ruchu lub prośba osoby z niepełnosprawnością o wskazanie prawidłowego zachowania.

Oprócz zasad ogólnych przedstawionych powyżej ustawa – Prawo o ruchu drogowym w dziale II zawiera rozdział II *stricte* poświęcony pieszym, bo za tytułowany *Ruch pieszych*. Celem tego typu regulacji jest zapewnienie maksymalnego bezpieczeństwa pieszym. Są oni najliczniejszymi uczestnikami ruchu drogowego, korzystającymi z dróg w różnych sytuacjach, m.in. idąc wzdłuż drogi, przechodząc w jej poprzek, idąc w kolumnie pieszych. We wszystkich tych sytuacjach są narażeni na niebezpieczeństwo, ponieważ obok nich na drodze odbywa się ruch pojazdów, niejednokrotnie charakteryzujący się dużym natężeniem. Przyjmuje się, że piesi są najmniej chronionymi uczestnikami ruchu drogowego, bowiem każde zetknięcie z pojazdem, który ma masę większą, aniżeli człowiek i porusza się z określoną prędkością, niemalże zawsze kończy się tragicznie. Chcąc zapobiegać oraz chronić to najsłabsze ogniwo (piesi w porównaniu do kierowców, nie są osłonięci karoserią pojazdu czy nie mogą też liczyć na działanie systemów bezpieczeństwa takich jak np. poduszki powietrzne, pasy bezpieczeństwa) ruchu drogowego ustawodawca nakłada na piezszego określony katalog obowiązków, jakich przestrzeganie ma przyczynić się do zwiększenia ich bezpieczeństwa<sup>46</sup>.

Katalog obowiązków skierowanych do pieszych zawiera art. 11 p.r.d. Celem tego rodzaju unormowań jest z jednej strony zwiększenie bezpieczeństwa tych uczestników ruchu drogowego, a z drugiej – usprawnienie ruchu<sup>47</sup>. Pierwszy z ustępów art. 11 stanowi, że piesi obowiązani są korzystać z chodnika lub drogi dla pieszych, a w razie ich braku – z pobocza. A w sytuacjach, kiedy nie ma pobocza lub czasowo nie można z niego korzystać, mogą oni korzystać z jezdni, ale pod warunkiem zajmowania miejsca jak najbliżej jej krawędzi oraz ustępowania miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi (art. 11 ust. 1 p.r.d.). Lewą stroną drogi zobowiązany jest poruszać się pieszy, idący poboczem albo jezdnią (art. 11 ust. 2 p.r.d.). Dzięki temu widzi pojazdy jadące tym samym pasem jezdni, po którym się porusza. Pozwala to mu w odpowiednim momencie ustąpić pierwszeństwa pojazdowi. Jeżeli jednak piesi poruszają się wbrew temu nakazowi, czyli idą po niewłaściwej stronie drogi, ale spokojnie, to kierujący pojazdem nie ma obowiązku przewidywania wtargnięcia któregokolwiek z pieszych na pas jezdni zajmowany przez pojazd w chwili dokonywania manewru wyprzedzania. Możliwość taka ma charakter abstrakcyjny, czysto teoretyczny i wobec

<sup>46</sup> J. Dąbrowski, *Zasady ruchu pieszych. Analiza normatywna*, Paragraf na Drodze 2014, Nr 4, s. 53-54.

<sup>47</sup> R. A. Stefański, *Ruch pieszych w nowym prawie o ruchu drogowym*, Paragraf na Drodze 1999, Nr 2-3, s. 16-20.



tego nie można od kierowcy pojazdu oczekiwać powinności jej uwzględnienia w trakcie poruszania się po drodze publicznej<sup>48</sup>.

Jeżeli piesi idą jezdnią, to są na mocy art. 11 ust. 3 p.r.d. zobowiązani iść jeden za drugim, a kiedy jest to droga o małym ruchu i panuje dobra widoczność, to dopuszcza się, by dwóch pieszych szło obok siebie. Czasami też – w razie braku chodnika lub pobocza albo niemożności korzystania z nich – piesi mogą korzystać z drogi dla rowerów. Warto zwrócić uwagę, iż pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, korzystając z tej drogi jest obowiązany ustąpić miejsca rowerowi. Wymienione powyżej obowiązki pieszego, nie obowiązują, kiedy porusza się w strefie zamieszkania – gdzie może korzystać z całej szerokości drogi, a co więcej ma pierwszeństwo przed pojazdami – albo kiedy został zamknięty ruch pojazdów na drodze (art. 15 p.r.d.). Należy również zaznaczyć, że ustawa – Prawo o ruchu drogowym w art. 43 wprowadza zakaz samodzielnego korzystania z drogi przez dziecko w wieku do 7 lat. Może ono korzystać z drogi tylko pod opieką osoby, będącej w stanie czuwać nad jego bezpieczeństwem. Za taką ustawodawca uznał osobę, która osiągnęła wiek co najmniej 10 lat. Obostrzenie to nie dotyczy strefy zamieszkania, gdzie może poruszać się takie dziecko.

Jak już podkreślono powyżej, piesi jako uczestnicy ruchu są obowiązani stosować się do znaków i sygnałów drogowych, tym bardziej, że niektóre są adresowane wyłącznie do nich. Wymienić zatem należy m.in. takie znaki jak:

- „zakaz ruchu pieszych” (B-41), oznaczający zakaz ruchu pieszych po tej stronie drogi, po której znak jest umieszczony (§ 30 rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych),
- „droga dla pieszych” (C-16), oznaczający drogę lub jej część przeznaczoną dla pieszych, którzy są obowiązani z niej korzystać (§ 39 ust. 1 rozporządzenia),
- „koniec drogi dla pieszych” (C-16a), oznaczający koniec drogi przeznaczonej dla pieszych (§ 39 ust. 2 rozporządzenia),
- „przejście dla pieszych” (D-6), oznaczający miejsce przeznaczone do przechodzenia pieszych w poprzek drogi (§ 47 ust. 1 rozporządzenia), któremu towarzyszy znak poziomy „przejście dla pieszych” (P-10), oznaczający miejsce przejścia dla pieszych (§ 88 ust. 1 rozporządzenia),
- „przejście podziemne dla pieszych” (D-35), „schody ruchome w dół” (D-35a), „przejście nadziemne dla pieszych” (D-36), „schody ruchome w górę” (D-36a) informujące o możliwości przechodzenia pieszych pod jezdnią lub nad jezdnią w sposób wskazany na znaku (§ 55 rozporządzenia).

Opisując obowiązki pieszych w ruchu drogowym, nie można pominąć nowelizacji Prawa o ruchu drogowym<sup>49</sup>, na mocy której do art. 11 dodano ust. 4a o następującej treści: *Pieszy poruszający się po drodze po zmierzchu poza obszarem zabudowanym jest obowiązany używać elementów odblaskowych w sposób*

<sup>48</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 3 kwietnia 2006 r., sygn.: III KK 294/05, LEX nr 182990.

<sup>49</sup> Ustawa z dnia 26 lipca 2013 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 2013 r., poz. 991.



*widoczny dla innych uczestników ruchu, chyba że porusza się po drodze przeznaczonej wyłącznie dla pieszych lub po chodniku.* Wprowadzona zmiana zakłada obowiązkowe używanie elementów odblaskowych w czasie poruszania się po drogach po zmierzchu poza terenem zabudowanym przez wszystkich pieszych, albowiem dotychczas ustawa zobowiązywała do ich używania jedynie osoby do 15 roku życia. W uzasadnieniu<sup>50</sup> tej nowelizacji można przeczytać, że każdego roku na polskich drogach giną setki osób, spośród których znaczny odsetek stanowią osoby poruszające się po zmierzchu wzdłuż nieoświetlonych dróg. Powodem tragedii jest nie tylko nieostrożność kierujących pojazdami, ale przede wszystkim brak możliwości zauważenia osoby poruszającej się po krawędzi jezdni. W wielu przypadkach, szczególnie kiedy panują trudne warunki atmosferyczne, a widoczność jest ograniczona kierowca może zauważyć pieszego dopiero w momencie, w którym właściwa reakcja jest praktycznie niemożliwa lub wiąże się z koniecznością wykonania manewru mogącego stanowić zagrożenie zarówno dla niego, jak i innych uczestników ruchu. Dlatego też wprowadzona zmiana ustawy – Prawo o ruchu drogowym ma na celu realne zwiększenie bezpieczeństwa pieszych oraz zmniejszenie liczby osób ginących każdego roku na drogach polskich z powodu niezauważenia ich przez kierujących pojazdami. W. Kotowski<sup>51</sup> wskazuje, iż elementy odblaskowe w postaci przedmiotów lub naszywek ubraniowych odpowiedniej jakości pozwalają dostrzec pieszego już z odległości co najmniej 150 metrów w różnych warunkach pogodowych. Wszystko to dzięki temu, że są zbudowane z setek pryzmaczków odbijających światło dwukrotnie, a zatem powraca ono do źródła. Co więcej, w analizowanym uzasadnieniu ustawy nowelizującej podkreślono, iż koszty wyposażenia w elementy odblaskowe (np. kamizelka, opaska) są kosztami znikomymi i nie stanowią bariery uniemożliwiającej ich nabycia przez przeciętnego obywatela. Ponadto pewnym jest, że niewspółmierne byłoby szacowanie kosztów nabycia odblaskowej kamizelki, a życia czy zdrowia uczestników ruchu drogowego.

Kolejne zasady dotyczące ruchu pieszych są skierowane do osób poruszających się w kolumnach. Zgodnie z art. 2 pkt 19 p.r.d. kolumną pieszych jest zorganizowana grupa pieszych (np. grupa harcerzy, pododdział wojskowy) prowadzona przez kierownika lub dowódcę. Z ustawowej definicji pieszego (art. 2 pkt 18 p.r.d.) wynika, że w kolumnie pieszych mogą znajdować się zarówno osoby przebywające poza pojazdem na drodze i niewykonujące na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami, jak również osoby prowadzące, ciągnące lub pchające rower, motorower, motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osoby poruszające się w wózku inwalidzkim oraz osoby w wieku do 10 lat kierujące rowerem pod opieką osoby dorosłej. Jeżeli chodzi o zasady ruchu w kolumnie pieszych, to zgodnie z art. 12 ust. 1 p.r.d. z wyjątkiem pieszych w wieku do 10 lat,

<sup>50</sup> Uzasadnienie projektu ustawy z dnia 26 lipca 2013 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, Sejm Rzeczypospolitej Polskiej VII kadencji, nr druku: 1098.

<sup>51</sup> W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, op. cit., s. 487.



może się taka kolumna poruszać tylko prawą stroną jezdni. Jeżeli jednak kolumna pieszych składa się z osób w wieku do 10 lat, to stosuje się odpowiednio wobec nich przepisy wskazane powyżej – mianowicie art. 11 ust. 1 i 2 p.r.d., ponadto mogą oni iść w kolumnie wyłącznie dwójkami pod nadzorem co najmniej jednej osoby pełnoletniej (art. 12 ust. 4 p.r.d.). Liczba pieszych idących jezdnią w kolumnie obok siebie nie może przekraczać czterech osób, a w kolumnie wojskowej – sześciu, pod warunkiem, że kolumna nie zajmuje więcej niż połowy szerokości jezdni. Natomiast długość takiej kolumny nie może przekraczać 50 metrów, a odległość między nimi nie może być mniejsza niż 100 metrów. Prawo o ruchu drogowym wskazuje również, jak powinna wyglądać kolumna pieszych, kiedy odbywa się w warunkach niedostatecznej widoczności. Otóż pierwsza i ostatnia osoba z idących z lewej strony jest obowiązana nieść latarkę, ta pierwsza – ze światłem białym, skierowanym do przodu, a ostatnia – ze światłem czerwonym, skierowanym do tyłu. Jeżeli zaś długość kolumny przekracza 20 metrów, idący po lewej stronie z przodu i z tyłu mają obowiązek używać elementów odbłaskowych odpowiadających właściwym warunkom technicznym, a ponadto idący po lewej stronie są obowiązani nieść dodatkowe latarki ze światłem białym, rozmieszczone w taki sposób, aby odległość między nimi nie przekraczała 10 metrów. Ważne jest by światło latarek było widoczne z odległości co najmniej 150 metrów. Ustawodawca zabronił także kilku rodzajów zachowań związanych z poruszaniem się w kolumnie pieszych. Kolumna taka nie może poruszać się w czasie mgły (nie dotyczy to kolumny wojskowej lub policyjnej), nie może jej prowadzić po jezdni osoba w wieku poniżej 18 lat, a w warunkach niedostatecznej widoczności po jezdni nie mogą się poruszać kolumny osób pieszych w wieku do 10 lat.

Art. 13 p.r.d. szczegółowo reguluje przechodzenie pieszego przez jezdnię. W ust.1 wskazuje, że przechodząc przez jezdnię lub torowisko pieszy jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz powinien korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy znajdujący się już na tym przejściu ma uprzywilejowaną pozycję<sup>52</sup> (nie ma jej zbliżając się do przejścia lub stając przed nim) i pierwszeństwo przed pojazdem – ma wówczas prawo przekroczyć jezdnię w całości, bez konieczności przyspieszenia, zwolnienia lub zatrzymania się. Dodatkowo ustawodawca wzmocnił bezpieczeństwo pieszego znajdującego się już na przejściu poprzez nałożenie – na zbliżającego się do przejścia kierowcę – obowiązku (art. 26 ust. 1 p.r.d.) zachowania szczególnej ostrożności. Z obowiązkiem tym można utożsamiać m.in. wyrażony w art. 26 ust. 3 p.r.d. zakaz:

- wyprzedzania pojazdu na przejściu dla pieszych i bezpośrednio przed nim, z wyjątkiem przejścia, na którym ruch jest kierowany,
- omijania pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu,
- jazdy wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych.

<sup>52</sup> R. A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, op. cit., s. 214.



Kierowcy powinni jednak mieć na uwadze, to co podkreślił Sąd Najwyższy<sup>53</sup> w jednym ze swoich wyroków. Otóż, *zielone światło otwierające drogę na przejściu dla pieszych uprawnia ich do wkroczenia na jezdnię. Konsekwencją tej reguły jest bezwzględny nakaz respektowania pierwszeństwa przechodniów i nieutrudniania im ruchu na przejściach przez pojazdy skręcające z kierunku, w którym ruch jest otwarty*. Aczkolwiek, podkreślić należy, że szczególna ostrożność obowiązuje nie tylko kierującego pojazdem, ale też pieszego przechodzącego przez przejście<sup>54</sup>. Zdaniem W. Kotowskiego<sup>55</sup> polega ona wtedy przede wszystkim na ocenie prędkości i odległości jadących pojazdów, upewnieniu się czy może bezpiecznie wejść na jezdnię (zatem sprawdzeniu czy ani z lewej, ani z prawej strony nie nadjeżdżają pojazdy) oraz czy nie zmusi kierowców do gwałtownego hamowania. Pieszy powinien zrezygnować z przechodzenia w miejscach niedostatecznej widoczności (np. w pobliżu wierzchołków wzniesień, zakrętów) oraz kierować się najkrótszą drogą wzdłuż po przejściu dla pieszych do przeciwległej krawędzi, tzn. prostopadle do osi jezdni, chyba że znaki poziome wskazują inaczej.

W niektórych sytuacjach przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych jest dozwolone (art. 13 ust. 3 p.r.d.), ale pod warunkiem, że nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub utrudnienia ruchu pojazdów. Pieszy zobowiązany jest wówczas ustąpić pierwszeństwa pojazdom i do przeciwległej krawędzi jezdni iść drogą najkrótszą, prostopadle do osi jezdni. Pieszy może przejść przez jezdnię poza przejściem dla pieszych jedynie, gdy odległość od przejścia przekracza 100 metrów. Kiedy zaś skrzyżowanie znajduje się w odległości mniejszej niż 100 metrów od wyznaczonego przejścia, przechodzenie jest dozwolone również na tym skrzyżowaniu (art. 13 ust. 2 p.r.d.). Jeżeli natomiast na drodze znajduje się przejście nadziemne lub podziemne dla pieszych, to pieszy jest obowiązany korzystać z niego, z zastrzeżeniem wspomnianych już ust. 2 i 3 z art. 13 p.r.d.

Kolejne zasady dotyczą przechodzenia na obszarze zabudowanym przez drogę dwujezdniową lub po której kursują tramwaje po torowisku wyodrębnionym z jezdni. W literaturze przedmiotu<sup>56</sup> podkreśla się, że torowisko jest zwykle wyodrębnione z jezdni za pomocą linii ciągłych po obu jego stronach. Jeżeli na obszarze zabudowanym torowisko znajduje się w krawężnikach między jezdniami, to mamy wówczas do czynienia z drogą o dwóch jezdniami. Torowisko nie jest wyodrębnione, kiedy znajduje się obok jezdni po jednej lub obu jej stronach, gdyż jest ono wtedy wyodrębnione z pasa drogowego jako samoistna część przeznaczona do ruchu pojazdów szynowych. Zgodnie

<sup>53</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 lipca 1975 r., sygn.: V KRN 65/75, OSNKW 1975, z. 12, poz. 160.

<sup>54</sup> Zob. też: R. A. Stefański, *Zachowanie się uczestników ruchu przy przejściach dla pieszych z sygnalizacją świetlną*, Paragraf na Drodze 2012, Nr 9, s. 12-19.

<sup>55</sup> W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, op. cit., s. 382-383.

<sup>56</sup> R. A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, op. cit., s. 215.



z art. 13 ust. 5 p.r.d. pieszy przechodząc przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany korzystać tylko z przejścia dla pieszych, kiedy dzieje się to na obszarze zabudowanym, na drodze dwujezdniowej lub po której kursują tramwaje po torowisku wyodrębnionym z jezdni. Przechodzenie przez torowisko wyodrębnione z jezdni jest dozwolone wyłącznie w miejscu do tego przeznaczonym. Użycie przez ustawodawcę określenia „tylko” oznacza, że zabronione jest przechodzenie w innym miejscu, nawet gdyby odległość od przejścia przekraczała 100 metrów. Oznacza to, że pieszy musi przechodzić przez jezdnię w dwóch etapach: po przejściu pierwszej jezdni musi się upewnić, czy może bezpiecznie przejść przez drugą<sup>57</sup>. Art. 13 ust. 7 p.r.d. stanowi zaś o tym, że jeżeli wysepka dla pasażerów na przystanku komunikacji publicznej łączy się z przejściem dla pieszych, to przechodzenie do i z przystanku jest dozwolone tylko po tym przejściu. W sytuacji, kiedy przejście dla pieszych wyznaczone jest na drodze dwujezdniowej, przejście na każdej jezdni uważa się za przejście odrębne (art. 13 ust. 8 p.r.d.). Rozwiązanie to ma zastosowanie również do przejścia dla pieszych w miejscu, w którym ruch pojazdów jest rozdzielony wysepką lub za pomocą innych urządzeń na jezdni.

Piesi nie mogą wchodzić na jezdnię zarówno bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych, jak i spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi (art. 14 pkt 1 lit a, b p.r.d.). Dokładne określenie „bezpiecznej odległości” np. w metrach jest trudne do wskazania. Jednakże wydaje się, że mowa tu o takiej odległości, która kierującemu pojazdem z bezpieczną prędkością, pozwoli na zatrzymanie jego przed przejściem. W tym miejscu należy zauważyć, że omawiany zakaz nie jest uchylony wobec pieszego przez art. 26 ust. 1 p.r.d., na mocy którego, to kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu<sup>58</sup>. Niemniej jednak równoczesne przestrzeganie obu tych dyrektyw przyczyniłoby się do utrudnienia ruchu, zwłaszcza wówczas, kiedy jest on intensywny. W takich okolicznościach najwłaściwszym rozwiązaniem jest odwoływanie się do tzw. zasady kultury drogowej i ustępowanie sobie wzajemne miejsca. Zakaz ten ma na celu uniemożliwienie pieszemu egzekwowanie pierwszeństwa, poprzez wtargnięcie na jezdnię przed nadjeżdżający pojazd. Jeżeli zaś pieszy dopuści się takiego zachowania, to oczywistym jest, że wiąże się ono z niezachowaniem należytej ostrożności, powodującej bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Takie zachowanie wypełnia znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 k.w., które jest zagrożone grzywną do 5 000 zł (art. 24 § 1 k.w.). Jeżeli zaś pieszy dopuszczający się tego wykroczenia znajduje się w stanie po użyciu alko-

<sup>57</sup> S. Soboń, *Komentarz z orzecnictwem NSA, SN i TK. Część I – Ustawa – Prawo o ruchu drogowym*, Warszawa 2009, s. 131.

<sup>58</sup> Zob. też: R. A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym z orzecnictwem Sądu Najwyższego i Naczelnego Sądu Administracyjnego*, Warszawa 1993, s. 86 i n.

holu lub podobnie działającego środka, to podlega karze aresztu (od 5 do 30 dni – art. 19 k.w.), ograniczenia wolności (1 miesiąc – art. 20 § 1 k.w.) albo grzywny (od 20 do 5 000 zł – art. 24 § 1 k.w.).

Rozwiązanie to znajduje również zastosowanie wówczas, kiedy pieszy nie przestrzega zakazu wynikającego z art. 14 pkt 2 p.r.d. i wychodzi na jezdnię spoza zaparkowanego pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi. Warto w tym miejscu wskazać, że wyjściem spoza przeszkody nie jest wejście na jezdnię spoza pojazdu, który zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu. Dlatego nie przypisuje się pieszemu winy spowodowania wypadku w sytuacji, gdy wychodzi on spoza pojazdu, który zatrzymał się przed „zebrą”, celem ustąpienia jemu pierwszeństwa i zostaje potrącony przez pojazd poruszający się sąsiednim pasem. Pojazd zatrzymujący się przed przejściem w celu ustąpienia pieszemu nie jest bowiem przeszkodą, a kierującemu pojazdem poruszającym się sąsiednim pasem ruchu zabrania się omijania pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się, by ustąpić pierwszeństwa pieszemu (art. 26 ust. 3 pkt 2 p.r.d.). Miejsce o ograniczonej widoczności drogi to miejsce, gdzie widoczność dla kierującego jest ograniczona, np. ze względu na ostry zakręt, w którego pasie drogowym rosną gęste krzewy lub też miejsce przy wierzchołku wzniesienia. Uniemożliwia ono pieszemu zauważenie pojazdu i zapobiegnięcie bezpośredniemu wejściu przed jadący pojazd.

Prawo o ruchu drogowym zabrania również pieszemu zwalniania kroku lub zatrzymywania się bez uzasadnionej potrzeby podczas przechodzenia przez jezdnię bądź torowisko oraz przebiegania przez jezdnię (art. 14 pkt 3, 4 p.r.d.). Na podstawie tych przepisów można wnioskować, iż pieszy powinien przekraczać jezdnię normalnym krokiem – nie za wolnym, ani też nie za szybkim. Pieszy nie może również chodzić po torowisku, bowiem jest przeznaczone dla ruchu pojazdów szynowych, zatem znajdując się na nim mógłby stworzyć sytuację niebezpieczną zarówno dla siebie, jak pojazdów szynowych. Pieszy nie może też wchodzić, gdy zapory lub półzapory są opuszczone lub opuszczanie ich rozpoczęto, ponieważ to oznacza, że zbliża się pojazd szynowy<sup>59</sup>.

Art. 14 pkt 7 prawa o ruchu drogowym zabrania również przechodzenia przez jezdnię w miejscu, w którym urządzenie zabezpieczające lub przeszkoda (np. słupki, barierki, łańcuchy, poręcze, ogrodzenia, urządzenia naturalne w postaci gęstych żywopłotów) oddzielają drogę dla pieszych albo chodnik od jezdni, bez względu na to, po której stronie jezdni one się znajdują. W przypadku ogrodzenia jezdni od chodnika za pomocą tych urządzeń pieszy pod żadnym pozorem nie może poruszać się wzdłuż nich od strony jezdni.

Opisane powyżej zakazy nie obowiązują w razie zamknięcia ruchu pojazdów na drodze (art. 15 p.r.d.), która w takiej sytuacji w zasadzie pełni funkcję chodnika. Oznacza to, iż mogą poruszać się dowolnie wybraną stroną jezd-

<sup>59</sup> R. A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, op. cit., s. 218.





ni lub jej środkiem, przekraczać drogę w dowolnym miejscu i niekoniecznie w najkrótszym odcinku, prostopadle do krawędzi jezdni. Mimo takiej swobody, piesi powinni nadal zachowywać ostrożność, bowiem zawsze – jak podkreśla W. Kotowski – istnieje możliwość, że na taką drogę wjedzie jednak kierujący niestosujący się do znaku zakazu ruchu w obu kierunkach. Co więcej, osoby niepełnosprawne kierujące pojazdami są uprawnione do niestosowania się do znaku „zakaz ruchu w obu kierunkach”, chyba że urządzenia techniczne uniemożliwiają w ogóle ruch pojazdów<sup>60</sup>.

## 2. Unormowania dotyczące osób z niepełnosprawnością w ruchu drogowym

Osoby z niepełnosprawnością, mogą być zarówno pieszymi, jak i kierującymi pojazdami. Z tym, że ludzie z poważną dysfunkcją wzroku, a zwłaszcza osoby niewidome nie mogą być kierowcami. Zgodnie z brzmieniem art. 3 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami<sup>61</sup> osoba z niepełnosprawnością fizyczną może być dopuszczona do kierowania pojazdem, przy czym musi uzyskać orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem. Oczywiście jest więc, iż osoba, zwłaszcza niewidoma, takiego orzeczenia o braku przeciwwskazań nie otrzyma. Osoby niepełnosprawne uczestniczące w ruchu drogowym czy to jako piesi, czy jako kierowcy zobowiązane są do przestrzegania takich samych zasad jak pozostali, niemniej jednak ustawodawca kilkakrotnie przyznał szersze uprawnienia tej grupie osób.

Piesi z niepełnosprawnością, tak jak i inni zobowiązani są do korzystania z chodnika lub drogi dla pieszych, a w razie ich braku – z pobocza. Wskazać zatem należy, że osoby niepełnosprawne uczestniczące w ruchu drogowym mają prawo do swobodnego przemieszczania się i korzystania chociażby z chodników. Zgodnie z § 44 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie<sup>62</sup> chodnik powinien mieć szerokość dostosowaną do natężenia ruchu pieszych. Jego szerokość powinna być odpowiednio zwiększona, jeżeli oprócz ruchu pieszych jest on przeznaczony do umieszczenia na nim urządzeń technicznych (takich jak np. podpory znaków drogowych, słupów, drzew, wejścia lub zjazdy) utrudniających ruch pieszych. Urządzenia na chodniku, w szczególności podpory znaków drogowych, słupy oświetleniowe należy tak usytuować, aby nie utrudniały użytkowania chodnika, w tym przez osoby niepełnosprawne.

<sup>60</sup> Ibidem, s. 219.

<sup>61</sup> Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, Dz. U. z 2017 r. poz. 978 t.j.

<sup>62</sup> Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz. U. z 2016 r., poz. 124 t.j.

Szerokość chodnika przy jezdni lub przy pasie postojowym nie powinna być mniejsza niż 2 metry. W sytuacji przebudowy lub remontu drogi rozporządzenie dopuszcza możliwość miejscowego zmniejszenia szerokości chodnika do 1,25 metra, jeżeli jest on przeznaczony wyłącznie do ruchu pieszych. Jest to często zdecydowanie za mało, aby osoby niewidome mogły poruszać się swobodnie, korzystając np. z pomocy asystenta czy wyszkolonego psa. Przyjmuje się bowiem<sup>63</sup>, że osoba niewidoma korzystająca z białej laski potrzebuje od 90 cm do 100 cm z szerokości chodnika (tyle samo też potrzebuje osoba niepełnosprawna poruszająca się przy pomocy dwóch kul), osoba poruszająca się z psem asystentem – 110 cm, zaś z przewodnikiem – 120 cm.

Jak wykazano powyżej chodnik ma zapewniać przepustowość, a jego podstawową funkcją jest obsługa ruchu pieszych, na co wskazuje Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 17 kwietnia 2013 r.<sup>64</sup> Służyć mają temu wskazane powyżej regulacje prawne, jak i te znajdujące się w ustawie o drogach publicznych. Jednakże nie zawsze przepisy prawa są przestrzegane, a wszelkiego rodzaju przeszkody pojawiające się na chodniku są wyjątkowo odczuwalne przez osoby z niepełnosprawnością, w tym niewidome i słabowidzące. Za takiego rodzaju utrudnienie, zmniejszające powierzchnię chodnika, może być uznane umieszczenie bez odpowiedniego pozwolenia przed pawilonem handlowym, znajdującym się blisko przystanku komunikacji miejskiej, np. lodówki z napojami<sup>65</sup> czy „potykacza”. Utрудnieniem dla przechodniów – zwłaszcza z niepełnosprawnościami – jest również w porze letniej rozstawianie na chodnikach ogródków piwnych, drewnianych podestów pod nie czy rozmieszczanie nad chodnikiem parasoli, zajmujących przestrzeń nad nim<sup>66</sup>. Niedogodnością może też okazać się lokalizacja schodów zewnętrznych do lokalu usługowo-mieszkalnego w pasie chodnika<sup>67</sup>. Zgodzić należy się ze stanowiskiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie<sup>68</sup>, że umieszczanie na chodniku obiektów budowlanych lub urządzeń w pasie drogowym *ex definitione* powoduje zagrożenie bezpieczeństwa ruchu samochodowego lub pieszego. Zajęcie pasa drogowego (w tym również chodnika) bez zezwolenia zarządcy drogi lub niezgodnie z warunkami podanymi w owym zezwoleniu, lub bez zawarcia odpłatnej umowy cywilnoprawnej tudzież niezgodnie z warunkami tej umowy,

<sup>63</sup> M. Wysocki, *Projektowanie otoczenia dla osób niewidomych. Pozawzrokowa percepcja przestrzeni*, Gdańsk 2010, s. 80-81; P. Rybicki, *Niewidomi i niedowidzący uczestnicy ruchu drogowego*, Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego 2008, Nr 3, s. 18.

<sup>64</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn.: II GSK 113/12, LEX nr 1310083.

<sup>65</sup> Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia 24 września 2013 r., sygn.: III SA/Łd 553/13, LEX nr 1465846.

<sup>66</sup> Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn.: II GSK 113/12, LEX nr 1310083.

<sup>67</sup> Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 4 sierpnia 2011 r., sygn.: VI SA/Wa 968/11, LEX nr 1088706.

<sup>68</sup> Ibidem.



powoduje wydanie przez właściwego zarządcę drogi decyzji administracyjnej o przywróceniu do stanu poprzedniego (art. 36. u.d.p.). Istnieje w takiej sytuacji również możliwość wymierzona – na podstawie art. 40 ust. 12 u.d.p. – kara pieniężna.

Niepełnosprawni piesi na mocy art. 11 ust. 4 p.r.d. mają uprzywilejowaną pozycję podczas korzystania w charakterze pieszego z drogi dla rowerów w razie braku chodnika lub pobocza albo niemożności korzystania z nich. Bowiem osoby te – w przeciwieństwie do pozostałych pieszych – nie mają obowiązku ustąpienia pierwszeństwa rowerowi. Zatem *a contrario* można stwierdzić, że w przypadku osób z niepełnosprawnością na drogach dla rowerów, to rowerzyści są zobowiązani ustąpić im pierwszeństwa i zachować ostrożność. O ile łatwy w realizacji jest ten przepis wobec osób np. poruszających się o kulach, na wózkach inwalidzkich, kulejących, o tyle realizacja jego jest wątpliwa właśnie wobec osób niewidomych czy słabowidzących (ale też np. niesłyszących), których niepełnosprawność nie jest widoczna „na pierwszy rzut oka”. Wobec pierwszej grupy osób, rowerzyści widząc ich niepełnosprawność, są w stanie zachować ostrożność i ustąpić im pierwszeństwa. Utrudnienia zaś powstają, kiedy niepełnosprawność nie jest widoczna, a np. niewidomy czy słabowidzący nie porusza się przy pomocy białej laski. Wówczas rowerzysta ma prawo przypuszczać, iż drogą dla rowerów porusza się pieszy, który powinien mu ustąpić pierwszeństwa, dlatego może w sytuacji, kiedy np. piesi poruszają się jeden obok drugiego, czy po prostu ich zachowanie powoduje ograniczone zaufanie rowerzysty – zastosować sygnał dźwiękowy (art. 29 p.r.d.<sup>69</sup>). Zastosowanie sygnału dźwiękowego w takiej sytuacji może przestraszyć pieszego z dysfunkcją wzroku, doprowadzić do jego dezorientacji i gwałtownych ruchów, w efekcie których może dojść do zdarzenia (np. osoba taka próbując zejść z drogi dla rowerów może wejść na jezdnię, wpaść do rowu itp.).

Przywilej przyznany przez art. 11 ust. 4 p.r.d. zasługuje na aprobatę, niemniej jednak pewna grupa osób z niepełnosprawnościami może mieć trudności w korzystaniu z niego. W odniesieniu do badanej w ramach prac nad monografią grupy osób z chorobami i uszkodzeniami wzroku, można stwierdzić, iż często nie korzystają oni z białej laski. Powodów nie wywiązywania się z obowiązku nałożonego przez art. 42 p.r.d. jest wiele, np. dyskomfort podczas przemieszczania się i jednoczesnego niesienia w ręce białej laski, problemy związane ze stygmatyzacją. W związku z tym wydaje się, że najważniejsza w tej sytuacji jest edukacja – już od najmłodszych lat – osób z osłabionym wzorkiem i uświadamianie ich, jak istotne w ruchu drogowym jest korzystanie z białej laski. Realiza-

<sup>69</sup> Art. 29 p.r.d. stanowi: *kierujący pojazdem może używać sygnału dźwiękowego lub świetlnego, w razie gdy zachodzi konieczność ostrzeżenia o niebezpieczeństwie* – w związku z tym, że rowery zaliczane są do pojazdów, uprawnienie to przysługuje także rowerzystom. Każdy rower na mocy § 53 ust. 1 pkt 5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r., poz. 2022 t.j. ze zm.) powinien być wyposażony w dzwonek lub inny sygnał ostrzegawczy o nieprzerwalnym dźwięku.



cja tego obowiązku jest gwarantem korzystania np. z przywileju pierwszeństwa na drodze rowerowej. W innym razie – nie zawsze da się go zrealizować, bowiem rowerzysta nie wie kim jest uczestnik ruchu. Można w tym miejscu postulować zatem, by instytucje państwowe, samorządowe i pozarządowe podjęły działania, kampanie społeczne dedykowane uwrażliwieniu społeczeństwa oraz osób niepełnosprawnych na problem widoczności w ruchu drogowym. Co więcej, obowiązek noszenia białej laski dotyczy osób niewidomych (art. 42 p.r.d.), zatem już nie osób słabowidzących. Można więc podjąć rozważania na temat tego, czy na osoby słabowidzące również należałoby nałożyć tenże obowiązek. Jednakże w takim momencie automatycznie nasuwa się wątpliwość czy na wszystkie osoby słabowidzące, skoro do tej kategorii osób zaliczane mogą być te o różnych wadach wzroku. Nie każda osoba słabowidząca będzie potrzebowała zatem białej laski podczas uczestniczenia w ruchu drogowym. Tu jednak powstaje kolejne pytanie, skoro osoba słabowidząca uczestnicząca w ruchu nie posiada białej laski, to jak np. rowerzysta ma rozpoznać jej niepełnosprawność i ustąpić pierwszeństwa.

Kierujący pojazdem – zgodnie z art. 26 ust. 1 p.r.d. – zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu<sup>70</sup>. Jeżeli jednak, pieszym jest osoba niepełnosprawna – używająca specjalnego znaku lub osoba o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej to prawo o ruchu drogowym poprzez art. 26 ust. 7 p.r.d. nakłada na kierowcę pojazdu obowiązek zatrzymania się już przed przejściem dla pieszych, kiedy widzi, iż przez jezdnię chce przejść ta osoba<sup>71</sup>. Warto wskazać, iż obowiązek ten nie istniał na gruncie poprzedniej ustawy Prawa o ruchu drogowym z 1983 r.<sup>72</sup> Przewidywała go jednak Konwencja o ruchu drogowym, sporządzona w Wiedniu w 1968 r.<sup>73</sup>, która w Polsce weszła w życie 23 sierpnia 1985 r. W art. 7 tej konwencji wskazano, że *użytkownicy drogi są obowiązani zachowywać zwiększoną ostrożność wobec dzieci i inwalidów, w szczególności wobec niewidomych używających białej laski, oraz osób starszych*. Postanowienia tej konwencji były zapewne impulsem do wprowadzenia analizowanego obowiązku do nowej ustawy z 1997 r.

O dysfunkcji pieszego, do której odnosi się art. 26 ust. 7 p.r.d. może świadczyć wózek inwalidzki, kule, biała laska, pies przewodnik itp. Z przepisu tego wynika, że kierujący ma obowiązek zwracania szczególnej uwagi na osobę z niepełnosprawnością, w tym niewidomego czy słabowidzącego oraz powinien zatrzymać pojazd już w momencie, kiedy taka osoba stoi przy krawędzi jezdni (a nie znajduje się już na niej – jak to jest w przypadku pozostałych pieszych),

<sup>70</sup> Zob. W. Kotowski, *Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2005, s. 211-215.

<sup>71</sup> A. Jezierski, *Prawo o ruchu drogowym z komentarzem oraz aktami szczegółowymi*, Warszawa 2010, s. 27.

<sup>72</sup> Ustawa z dnia 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 1983 r. Nr 6, poz. 35. (akt arachiwalny).

<sup>73</sup> Konwencja o ruchu drogowym, sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r., Dz. U. z 1985 r. Nr 8, poz. 23.



kierujący zaś nie ma wątpliwości, że nosi się ona z zamiarem przejścia na jej drugą stronę. Wolną drogę, jak również bezpieczne przejście kierowca pojazdu powinien temu pieszemu zasygnalizować skinieniem ręki. Obowiązek ten występuje niezależnie od tego, czy ta osoba przechodzi na przejściu dla pieszych czy poza nim<sup>74</sup>. Niezatrzymanie pojazdu w razie przechodzenia przez jezdnię niepełnosprawnego, używającego specjalnego znaku lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej, w celu umożliwienia jej przejścia – jest wykroczeniem z art. 97 k.w.

Jak wspomniano we wcześniejszej części pracy, uczestnicy ruchu drogowego, w tym piesi z dysfunkcją wzroku, zobowiązani są do przestrzegania poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, sygnałów świetlnych, znaków drogowych (choć w tym przypadku trudno o tym mówić) oraz przepisów prawa o ruchu drogowym (art. 5 p.r.d.). Ustawa jednak nie wymienia sygnałów dźwiękowych, które dawane są przez osobę kierującą ruchem lub uprawnioną do jego kontroli oraz sygnałów dźwiękowych lub wibracyjnych wysyłanych przez urządzenia umieszczone na drodze. Uzasadnienie takiego podejścia znajduje się w § 111 ust. 1 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Przepis ten stanowi bowiem, iż sygnał dźwiękowy dawany przez osobę kierującą ruchem lub uprawnioną do jego kontroli jest sygnałem ostrzegającym uczestników ruchu tudzież zwracającym uwagę na inne sygnały albo polecenia. Jednakże oprócz tych sygnałów rozporządzenie to przewiduje również sygnały dźwiękowe lub wibracyjne wysyłane przez urządzenia umieszczone na drodze. Zgodnie z § 113 ust. 1 rozporządzenia o zbliżaniu się pociągu lub innego pojazdu szynowego albo o opuszczaniu zapór (półzapór) ostrzega sygnał dźwiękowy nadawany w postaci dzwonu na przejeździe kolejowym. Z kolei niepełnosprawni wzrokowo są informowani o ruchu – np. o tym, iż dla pieszych jest nadawany zielony sygnał – za pomocą sygnałów dźwiękowych nadawanych w postaci brzęczyków lub buczków albo komunikatów słownych na przejściach dla pieszych (§ 113 ust. 2). Podobne zastosowanie ma zgodnie z § 113 ust. 3 działanie urządzenia wibracyjnego znajdującego się na sygnalizatorze, które o możliwości przejścia informuje nie tylko osoby z dysfunkcją wzroku, ale też i słuchu. Można zatem stwierdzić, że osoby z wymienionymi niepełnosprawnościami powinny stosować się do specjalnie dostosowanych dla nich ostrzeżeń, których celem jest przede wszystkim zapewnienie im bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Ważnym dla podejmowanych rozważań jest wspomniany już art. 42 p.r.d. zobowiązujący niewidomego podczas samodzielnego poruszania się po drodze do noszenia białej laski w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu. Odnosząc się do definicji drogi, zawartej w art. 2 pkt 1 p.r.d., obowiązek

<sup>74</sup> S. Soboń, *Kodeks drogowy: Komentarz z orzecnictwem NSA, SN i TK ...*, op. cit., s. 211.

poruszania się z białą laską dotyczy również chodnika oraz pobocza, jeżeli są położone w pasie drogowym, czyli w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni<sup>75</sup>. Celem tego rozwiązania jest zwiększenie widoczności takiego pieszego oraz zwrócenie uwagi, że ze względu na towarzyszącą mu dysfunkcję może nie stosować się do zasad ruchu drogowego. Tym samym jest to ostrzeżenie dla innych uczestników by zwiększyli swoją ostrożność wobec niepełnosprawnego wzrokowo. Z. Drexler<sup>76</sup> podkreśla, że laskę niewidomi powinni nieść w taki sposób, by była przede wszystkim widoczna dla zbliżających się z przodu, np. rowerzystów poruszających się po chodniku, albowiem to ich szczególnie należy uprzedzać, że niewidomy w razie sytuacji kolizyjnej nie usunie się z drogi. W literaturze przedmiotu wskazywano również, że w razie przekraczania jezdni pożądane jest trzymanie laski przed sobą albo od strony, z której mogą osoby z dysfunkcją wzroku spodziewać się pojazdu. Dlatego też podkreślano, że do połowy jezdni osoby te powinny nieść laskę od lewej strony, zaś po przekroczeniu połowy jezdni – od prawej, a w przypadku jezdni o ruchu jednokierunkowych – od strony, z której nadjeżdżają pojazdy<sup>77</sup>. Rozwiązanie to zasługuje na aprobatę, a nawet rozważenie czy nie wprowadzić do Prawa o ruchu drogowym przepisu wskazującego na opisany powyżej obowiązek.

Obowiązek noszenia w widoczny sposób (powinna być odpowiednio wysunięta<sup>78</sup>) białej laski istnieje tylko wówczas, gdy taka osoba sama porusza się po drodze, zaś gdy korzysta z pomocy osoby trzeciej – ustawodawca już nie obliguje do takiego zachowania. Zdaniem R. A. Stefańskiego *nie zwalnia go z tego obowiązku poruszanie się z psem przewodnikiem, specjalnie wytresowanym do prowadzenia niewidomego*<sup>79</sup>. Pogląd ten jest słuszny, bowiem pies przewodnik nie jest „elementem” wyróżniającym osoby niewidome czy słabowidzące z tłumu. Nie zawsze kierowca czy rowerzysta dostrzeże na uprząży psa pracującego stosową informację, potwierdzającą to jaką rolę ten pies pełni. Dlatego też, w takim wypadku niewidomy musi być traktowany tak, jakby poruszał się samodzielnie. W. Kotowski<sup>80</sup> w komentarzu do prawa o ruchu drogowym z 2011 r. wskazywał, iż *nie ma prawnego obowiązku, lecz jest wysoce wskazane oklejanie takich lasek odbłaskowymi taśmami*. Wydaje się jednak, że współcześnie większość sprzedawanych białych lasek zawiera już elementy odbłaskowe, które są montowane już podczas produkcji – potwierdzono to również podczas wywiadów pogłębionych z osobami niewidomymi i słabowidzącymi. Pomiędzy analizowanym art. 42 a art. 26 ust. 7 zachodzi ścisła korelacja, bowiem kierujący jest obowiązany zatrzymać pojazd w celu umożliwienia przejścia przez jezdnię osobie niepełnosprawnej. W przypadku osób

<sup>75</sup> W. Kotowski, *Kodeks drogowy w praktyce*, Warszawa 2009, s. 188.

<sup>76</sup> Z. Drexler, *Przepisy ruchu drogowego z ilustrowanym komentarzem*, Warszawa 2010, s. 151.

<sup>77</sup> W. Tomczyk, (w:) J. Bafia (red.), *Kodeks drogowy. Komentarz*, Warszawa 1988, s. 139.

<sup>78</sup> S. Soboń, *Kodeks drogowy: Komentarz z orzecznictwem NSA, SN i TK ...*, op. cit., s. 244.

<sup>79</sup> R. A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, op. cit., s. 349.

<sup>80</sup> W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, op. cit., s. 486.



niewidomych oznaką niepełnosprawności jest właśnie biała laska. Przykład ten – po raz kolejny – wskazuje, jak istotnym elementem podczas korzystania z ruchu drogowego jest biała laska.

Osoba niewidoma niewypełniająca nałożonego na nią obowiązku niesienia podczas samodzielnego poruszania się po drodze białej laski w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu realizuje znamiona wykroczenia z art. 97 k.w. Jednakże ściganie tego wykroczenia – ze względu na ową dysfunkcję – nie wydaje się celowe, dlatego często takie sytuacje kończą się na zastosowaniu pouczenia, zwróceniu uwagi czy ostrzeżeniu niewidomego o konsekwencjach jego postępowania. Pocięszający jest jednak fakt, iż pośród niewidomych są tacy którzy uważają, że noszenie białej laski jest potrzebne, ponieważ zwiększa to nie tylko ich bezpieczeństwo, ale też pozostałych uczestników ruchu. S. Kotowski<sup>81</sup> – fundator Fundacji Polskich Niewidomych i Słabowidzących „Trakt” tak przedstawia swoje stanowisko, co do analizowanej kwestii<sup>82</sup>:

*Jeżeli na mocy prawa, coś jest naszym obowiązkiem, to znaczy, że w przypadku, gdy nie wywiązujemy się z tego obowiązku, możemy być pociągnięci do odpowiedzialności karnej. Wynika z tego, że policja drogowa może niewidomego, który chodzi bez laski, ukarać mandatem. Nie jest tu najważniejsze łamanie prawa. Niewidomy, który chodzi po ulicach i innych drogach bez przewodnika i bez białej laski, stanowi zagrożenie dla uczestników ruchu drogowego. Powinien więc być za to karany.*

*Wyobraźmy sobie, że wszyscy korzystający z dróg publicznych przestają stosować się do przepisów drogowych. Możemy być pewni, że w takim przypadku, powstałby na drogach gigantyczny bałagan, który uniemożliwiłby poruszanie się jakichkolwiek pojazdów. Jeżeli, w takim przypadku, wszyscy by się nie pozabijali, to tylko dlatego, że wszelki ruch drogowy zamarłby w piramidalnych korkach.*

*Przepisy drogowe więc, są nie po to, żeby policja mogła zbierać pieniądze, karząc kierowców mandatami. Są one po to, żeby można było bezpiecznie korzystać z dróg. Wiedzieć trzeba, że zdecydowana większość wypadków drogowych powstaje na skutek nie przestrzegania przepisów.*

*Tak więc, noszenie białej laski, jako znaku drogowego, jest naszym obowiązkiem i to nie dla czyjś „widzi mi się», lecz dla bezpieczeństwa naszego i pozostałych użytkowników dróg. Obowiązek noszenia białej laski jest szczególnie trudny do zaakceptowania dla osób słabowidzących. Większość tych osób widzi za dużo, aby mogły uznać się za niewidomych, a jednocześnie za mało, żeby zapewniło to bezpieczeństwo na drogach. Pamiętajmy, że osoby słabowidzące zaliczone do I i II grup inwalidów (znaczny i umiarkowany stopień niepełnospraw-*

<sup>81</sup> Posiadający znaczny stopień niepełnosprawności z tytułu utraty wzroku oraz wykształcenie psychologiczne zdobyte na Uniwersytecie Jagiellońskim. Obronił także doktorat z rehabilitacji niewidomych na Uniwersytecie Śląskim. Więcej informacji na stronie Fundacji Polskich Niewidomych i Słabowidzących „Trakt” (data odczytu: maj 2017 r.): [www.tyfloserwus.trakt.org.pl/viewpage.php?page\\_id=3](http://www.tyfloserwus.trakt.org.pl/viewpage.php?page_id=3).

<sup>82</sup> S. Kotowski, *Prawo o samodzielnym poruszaniu się niewidomych*, artykuł dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.tyfloserwus.trakt.org.pl/viewpage.php?page\\_id=85](http://www.tyfloserwus.trakt.org.pl/viewpage.php?page_id=85).



ności) prawnie uznane są za niewidome. Dlatego, one również zobowiązane są do noszenia białej laski.

*Niestety, policjanci są ludźmi. Dlatego bardzo rzadko zdarza się, żeby chcieli karać mandatami »tak nieszczęśliwych ludzi«. Do wyobraźni ludzi jednak, bardziej przemawia obawa przed zapłaceniem kilkudziesięciu złotych mandatu, niż spowodowania własnego lub innych kalectwa, a nawet śmierci. Jest to przykre, ale prawdziwe i nic na to poradzić nie można. Trzeba tylko apelować do rozsądku i sumień ludzi. Proszę sobie wyobrazić, że niewidomy lub słabowidzący, bez laski, wchodzi na jezdnię i powoduje wymuszony skręt samochodu. Samochód omija sprawcę wypadku, ale wpada na matkę z dzieckiem w wózku na chodniku lub na grupkę ludzi na przystanku autobusowym. Jak ten niewidomy lub słabowidzący będzie żył ze świadomością, że jest sprawcą trwałego kalectwa dziecka czy śmierci czterech osób?*

*Nie od rzeczy jest zastanowić się również, jak sąd potraktuje takiego niewidomego lub słabowidzącego. Przecież chodząc bez białej laski, naruszył on postanowienia prawa drogowego. Jeżeli nawet uda mu się uniknąć kary, pozostanie obciążone sumienie*

Powyższy cytat pozwala stwierdzić, że osoby z niepełnosprawnością wzrokową widzą potrzebę noszenia odznak, które przyczynią się do większej ich widoczności w ruchu drogowym. Mimo iż często robią to niechętnie, traktując to jako stygmatyzację, to zdają sobie sprawę, że w ten sposób zwiększają poziom własnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Prawo o ruchu drogowym w art. 8 przewiduje również uprawnienia dla niepełnosprawnych kierowców. Na wstępie należy zaznaczyć, iż brzmienie tego przepisu z dniem 1 lipca 2014 r. zostało zmienione<sup>83</sup>. Nowelizacja ustawy – Prawo o ruchu drogowym dodała do art. 8 ustęp 3a, przewidujący komu można wydać kartę parkingową stanowiącą swoistą „przepustkę” do korzystania z pewnych przywilejów.

Aktualnie ową kartę wydaje się:

- osobie niepełnosprawnej o znacznym albo umiarkowanym stopniu niepełnosprawności, mającej znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się,
- osobie niepełnosprawnej, która nie ukończyła 16 roku życia, mającej znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się,
- placówce zajmującej się opieką, rehabilitacją lub edukacją osób niepełnosprawnych, mających znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się.

<sup>83</sup> Ustawa z dnia 23 października 2013 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2013 r., poz. 1446. Wylimitowanie przypadków nieuprawnionego posługiwania się przez kierujących pojazdami kartami parkingowymi oraz zajmowania miejsc przeznaczonych dla osób z niepełnosprawnością było celem wprowadzonych zmian w art. 8 p.r.d. Znowelizowane przepisy ustawy zmieniają zasady korzystania z kart parkingowych, przysługujących niepełnosprawnym oraz placówkom zajmującym się opieką, rehabilitacją lub edukacją tych osób.





Karty są wydawane na okres ważności orzeczenia o niepełnosprawności, ale nie dłużej niż na 5 lat. W przypadku placówek obsługujących osoby niepełnosprawne, otrzymują one karty parkingowe na okres 3 lat.

Zgodnie z tym przepisem, osoby niepełnosprawne legitymujące się kartą parkingową kierujące pojazdami samochodowymi oznaczonymi tą kartą, mogą nie stosować się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju. Zalicza się do nich m.in.: zakaz ruchu w obu kierunkach (B-1), zakaz wjazdu pojazdów silnikowych, z wyjątkiem motocykli jednośladowych (B-3), zakaz wjazdu autobusów (B-3a), zakaz wjazdu motocykli (B-4), zakaz wjazdu motorowerów (B-10), zakaz postoju (B-35), zakaz postoju w dni nieparzyste (B-37), zakaz postoju w dni parzyste (B-38), strefa ograniczonego postoju (B-39). Celem takiego rozwiązania jest umożliwienie osobom niepełnosprawnym dojazdu jak najbliżej miejsca, do którego zamierzają dotrzeć. Takie uprawnienia mają również:

- kierujący pojazdami przewożącymi osoby niepełnosprawne legitymujące się kartą parkingową,
- kierujący pojazdami należącymi do placówki zajmującej się opieką, rehabilitacją lub edukacją osób niepełnosprawnych i przewożący osoby mające znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się, które pozostają pod opieką takiej placówki.

Ową kartę parkingową zgodnie z art. 8 ust. 3 p.r.d. należy umieścić za przednią szybą pojazdu. Jeżeli jednak nie posiada on przedniej szyby – powinna ona znajdować się w widocznym miejscu w przedniej części pojazdu, tak by były wyeksponowane widoczne zabezpieczenia karty oraz można było odczytać jej numer oraz datę ważności. Dla pojazdów osób z niepełnosprawnością mogą być wyznaczone specjalne miejsca postojowe. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych w § 52 stanowi o tym, iż kiedy pod znakiem D-18 (oznaczającym parking – czyli miejsce przeznaczone na postój pojazdów „zespołów pojazdów”, z wyjątkiem przyczep kempingowych) lub D-18b (parking zadaszony – czyli miejsce przeznaczone na postój pojazdów znajdujące się w budynku lub pod wiatą) umieszczona jest tabliczka T-29, to oznacza to, iż jest to miejsce przeznaczonym dla pojazdu samochodowego uprawnionej osoby niepełnosprawnej o obniżonej sprawności ruchowej oraz dla kierującego pojazdem przewożącego taką osobę. Osoby niebędące uprawnionymi do posługiwania się kartą parkingową (np. posługujące się kartą osoby zmarłej) odpowiadają za wykroczenie z art. 96b k.w.<sup>84</sup>, za które grozi kara grzywny do 2 000 zł<sup>85</sup>.

<sup>84</sup> Art. 96b k.w. został dodany do Kodeksu wykroczeń na mocy art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 23 października 2013 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2013 r., poz. 1446.

<sup>85</sup> W uzasadnieniu projektu ustawy ustawodawca proponował karę grzywny w wysokości do 5 000 zł. Zob. Uzasadnienie projektu ustawy z dnia 23 października 2013 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, Sejm Rzeczypospolitej Polskiej VII kadencji, nr druku: 823.



Osoby z niepełnosprawnością przewożone na noszach lub w wózku inwalidzkim nie muszą korzystać z pasów bezpieczeństwa podczas jazdy samochodem (art. 39 ust. 2 pkt 9 p.r.d.). Przyczyną zwolnienia z obowiązku korzystania z pasów – zdaniem R. A. Stefańskiego<sup>86</sup> – są trudności ich zapięcia, kiedy przewożona jest osoba niepełnosprawna znajdująca się na noszach lub wózku inwalidzkim. Natomiast pojazdy, które są konstrukcyjnie przeznaczone do przewożenia osób z niepełnosprawnością powinny być oznaczone z przodu i z tyłu kwadratowymi odblaskowymi tablicami barwy niebieskiej z międzynarodowym symbolem wózka inwalidzkiego barwy białej. Tego typu pojazd jest wyposażony w dodatkowe urządzenia, np. nisko opuszczaną podłogę, dźwig do transportowania niepełnosprawnych z wózkami inwalidzkimi, ułatwiające m.in. wsiadanie czy wysiadanie niepełnosprawnym. Pojazdem takim mogą kierować zarówno osoby pełnosprawne, jak i niepełnosprawne, bowiem ustawa w tej kwestii nie zawiera żadnych regulacji. Podczas wsiadania lub wysiadania osoby z dysfunkcją kierujący takim pojazdem jest zobligowany do tego, by włączyć światła awaryjne. Istotą tej regulacji jest zapewnienie bezpieczeństwa osobom niepełnosprawnym biorącym udział w ruchu w charakterze pasażerów. Co więcej, ma to ostrzec innych kierowców, że mają do czynienia z nietypowymi uczestnikami ruchu, dlatego omijając tenże pojazd, są zobowiązani w czasie wsiadania lub wysiadania osoby niepełnosprawnej zachować szczególną ostrożność i w razie potrzeby zatrzymać się – np. wówczas, gdy niepełnosprawny po wyjściu z pojazdu chce przejść na drugą stronę jezdni (art. 58 p.r.d.). Wszakże nie są to regulacje prawa o ruchu drogowym, ale warto wskazać w tym miejscu, że niedopełnienie niektórych z powyżej przedstawionych obowiązków stanowi wykroczenie z art. 97 k.w. Przedmiotem ochrony w tym przepisie, którego dyspozycja ma charakter blankietowy, jest porządek i bezpieczeństwo ruchu na drogach publicznych i ma ono charakter formalny. Do jego znamion nie należy więc skutek czy to w postaci spowodowania jakiegokolwiek zagrożenia czy utrudnienia w ruchu. Wykroczenie można popełnić zarówno przez działanie, jak i zaniechanie. Odnosząc się do omówionych powyżej regulacji wskazać należy, że wykroczeniem będzie:

- nieoznaczenie pojazdu przeznaczonego konstrukcyjnie do przewozu osób niepełnosprawnych z przodu i z tyłu kwadratowymi tablicami wykonanymi z materiału odblaskowego barwy niebieskiej z międzynarodowym symbolem wózka inwalidzkiego barwy białej (art. 58 ust. 1 p.r.d.);
- niewłączenie przez kierującego pojazdem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu osób niepełnosprawnych światła awaryjnych podczas wsiadania lub wysiadania osoby niepełnosprawnej (art. 58 ust. 1 p.r.d.);
- niezatrzymanie się przez kierującego pojazdem, omijającego pojazd przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu osób niepełnosprawnych, w czasie wsiadania lub wysiadania osoby niepełnosprawnej, jeżeli zachodzi taka potrzeba (art. 58 ust. 2 p.r.d.).

<sup>86</sup> R. A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, op. cit., s. 345.

Na wstępie powyższych rozważań podkreślono, że piesi czy kierowcy z niepełnosprawnością mają za wyjątkiem kilku „przywilejów”, obowiązek stosowania się do przepisów prawa o ruchu drogowym, obowiązujących pełnosprawnych uczestników. Warto jednak zauważyć, iż nie zawsze jest to możliwe. Chociażby nakaz przechodzenia przez jezdnię po przejściu dla pieszych (art. 13 ust. 1 p.r.d.) czy zakaz przechodzenia przez jezdnię w miejscu o ograniczonej widoczności drogi (art. 14 pkt 2 p.r.d.) mogą być nie zawsze przestrzegane przez osoby niepełnosprawne, w tym niewidome i słabowidzące. Dojść do takiego zachowania może np. wtedy, kiedy osoba z dysfunkcją poruszająca się chodnikiem, który nagle staje się nieprzejezdny dla wózka inwalidzkiego (choćby z powodu prowadzonych prac remontowych, robót budowlanych, które nie zawsze są we właściwy sposób oznaczone – zob. zdjęcia poniżej) nie może kontynuować dalszego przemieszczania się daną stroną drogi.

**Zdjęcie 1.** Remont chodnika przy ul. Dzierżonia w Brzegu<sup>87</sup>



Źródło: [www.brzeg24.pl/aktualnosci/6660-trwa-remont-chodnika-przy-ul-dzierzonja/](http://www.brzeg24.pl/aktualnosci/6660-trwa-remont-chodnika-przy-ul-dzierzonja/) (data odczytu: maj 2017 r.).

<sup>87</sup> W trakcie występowania tymczasowych przeszkód na chodniku (np. w postaci prac budowlanych) powinny być one bezwzględnie zabezpieczone w taki sposób, by osoba posiadająca ograniczenia widzenia nie uległa wypadkowi. W praktyce jest to często jedynie rozwinięta na wbitych w ziemię słupkach taśma umieszczona na wysokości ok. 1 m. Takie taśmy zgodnie z pkt 11.4 Załącznika nr 4 *Szczegółowe warunki techniczne dla urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczenia na drogach* do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 ze zm.) mogą być stosowane jedynie do wygradzania miejsc robót znajdujących się poza jezdnią w miejscach nieprzeznaczonych do ruchu pieszych. Zaś zgodnie z pkt 11.2 tego samego załącznika w przypadkach wygradzania miejsc robót prowadzonych na chodnikach, ciągach pieszych, pieszo-rowerowych wygradzenie powinno być wykonane zaporami drogowymi podwójnymi, w których dolna krawędź dolnego pasa zapory powinna się znajdować na wysokości około 0,3 m nad poziomem nawierzchni, tak by niewidomy niosący przed sobą białą laskę był w stanie to odpowiednio wcześniej wyczuć.

Dlatego musi przedostać się na drugą, gdzie np. znajduje się chodnik dobrej jakości, ale z powodu tychże niedogodności przechodzi (a właściwie przejeżdża) przez jezdnię w miejscu, gdzie nie znajduje się przejście dla pieszych. Podobnie może się zdarzyć w przypadku osób z dysfunkcjami wzroku. Otóż w momencie, kiedy samodzielnie poruszają się one w przestrzeni miejskiej, czasami może dojść od złego rozeznania w terenie – nawet w takim, który zgoła wydawałoby się, że powinni znać bardzo dobrze, bo np. codziennie tędy chodzą do pracy – czego skutkiem będzie przejście przez jezdnię również nie w miejscu przeznaczonym do tego, a np. kilka czy kilkanaście metrów przed lub za „zebrą”. Oczywiście można by w tym miejscu podnieść kontrargument dowodzący tego, że współcześnie przy większości przejść dla pieszych odczuwalny jest wyraźny spadek chodnika ku drodze, niemniej jest jeszcze wiele takich miejsc, gdzie nie jest on tak bardzo odczuwalny dla niewidomych.

**Zdjęcie 2.** Remont chodnika przy ul. Rojnej w Łodzi<sup>88</sup>



Źródło: archiwum prywatne.

Jeżeli zaś chodzi o niepełnosprawnych kierowców, to nadal dla wielu z nich większym problemem jest samo wsiadanie i wysiadanie z auta niż poruszanie się po drogach. Dlatego mają oni trudności z zabezpieczeniem zgodnie z przepisami miejsca awarii lub kolizji. Zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogo-

<sup>88</sup> Zdjęcie to ukazuje remont chodnika przy ul. Rojnej w Łodzi w sierpniu 2016 r. Wszakże chodnik od drogi dzieli jeszcze ścieżka rowerowa i pas zieleni, ale sposób ogrodzenia remontu nie jest bezpieczny dla osób z niepełnosprawnością wzrokową. Bariierka odgradzająca wykop nie została postawiona przed nim a została umieszczona nad nim. Powodować to mogło sytuacje niebezpieczne, w których osoba z niepełnosprawnością wzrokową zanim najpierw białą laską wyczuła barierkę ochronną, to mogła już ją zaklinować w dziurze, a co więcej nawet do niej wpaść.



wym kierowca powinien usunąć auto z pasa ruchu na pobocze i prawidłowo oznakować miejsce awaryjnego postoju, tzn. włączyć światła awaryjne i ustawić trójkąt ostrzegawczy 50 m za samochodem. Żaden kierowca nie jest zwolniony z tego obowiązku, choć dla wielu niepełnosprawnych ruchowo wyjście z samochodu, zwłaszcza na śliskiej i mokrej nawierzchni jest prawie niemożliwe<sup>89</sup>.

Piesi są najsłabiej chronionymi uczestnikami ruchu drogowego, dlatego ustawodawca nałożył na nich tak wiele obowiązków w postaci nakazów i zakazów określonego działania, mających na celu zwiększenie ich bezpieczeństwa. Wydaje się, że można zaryzykować stwierdzeniem, iż pośród pieszych najczęściej na niebezpieczeństwo w ruchu drogowym narażone są osoby z niepełnosprawnością. Są one dość często ignorowane, popędzane bądź upominane nie zawsze grzecznie, przez chociażby sprawnych i wiecznie spieszących się kierowców. Dlatego należy im się szczególna ochrona, tak by mogli swobodnie korzystać z przestrzeni miejskiej. Ustawodawca uwzględnivszy uczestnictwo ludzi z dysfunkcjami w ruchu drogowym, zobowiązał kierowców do zatrzymywania się, gdy przez jezdnię przechodzi osoba niepełnosprawna, używająca specjalnego znaku. Co więcej, prawo o ruchu drogowym przewidziało pewne udogodnienia dla niepełnosprawnych kierowców, cenne szczególnie w dużych miastach, gdzie codziennością są problemy z dojazdem blisko celu podróży i parkowaniem pojazdów. Można tu wskazać chociażby na przywileje związane z tzw. kartą parkingową, umożliwiającą niestosowanie się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu oraz postoju. Jednakże zarówno piesi, jak i kierowcy z niepełnosprawnością, mimo przyznanych im przywilejów są również zobowiązani do przestrzegania większości zasad tak samo jak pełnosprawni uczestnicy ruchu drogowego. Celem zapewnienia efektywnego działania przepisów prawa o ruchu drogowym ustawodawca w rozdziale XI *Wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji* Kodeksu wykroczeń przewidział sankcje za nieprzestrzeganie tego rodzaju przepisów.

Przeprowadzone w tym rozdziale analizy wykazują również jak wiele wątpliwości i trudności towarzyszy udziałowi osób z niepełnosprawnością wzrokową w ruchu drogowym. Mowa tu przede wszystkim o obowiązku noszenia białej laski przez osoby niewidome uczestniczące w ruchu drogowym i aspektami z tym związanymi, czyli jak należy tę laskę nosić, tak by była widoczna (jak to się ma do komfortu osoby z niepełnosprawnością), czy obowiązek ten powinien być nałożony również na osoby słabowidzące itp.? Wypracowanie uniwersalnego rozwiązania jest bardzo trudne i za pewne nie będzie odpowiadało wszystkim. Stąd też wydaje się, że na chwilę obecną największe nadzieje należy pokładać w edukację wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz proces ich uwrażliwiania na potrzeby osób z niepełnosprawnością.

<sup>89</sup> M. Gajda, *Jak zdobyć prawo jazdy?*, artykuł dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.niepelnosprawni.pl/ledge/x/13428#.VDAYHha3ulc](http://www.niepelnosprawni.pl/ledge/x/13428#.VDAYHha3ulc).



## Rozdział V.

Kształtowanie się  
przestępstwa wypadku  
w komunikacji  
w ujęciu historycznym

Przestępstwo wypadku w komunikacji nie jest tak „tradycyjnym” przestępstwem, jak zabójstwo czy kradzież. Rozwijało się ono wraz z postępowaniem techniki i motoryzacji. Przed II wojną światową nie tylko nie przewidywano przestępstwa wypadku w komunikacji, ale też problem bezpieczeństwa nie interesował nawet producentów samochodów. Wprawdzie już wtedy zdawano sobie sprawę, że samochód może być niebezpieczny, ale producentom opłacało się bardziej lansować modele wyposażane w udogodnienia czy atrakcje różnorodnego charakteru. Zaś samych nabywców samochodów fascynowały głównie prędkość oraz wygoda jazdy. Jednakże coraz częściej mówiono o negatywnych skutkach zdarzeń drogowych, ze szczególną uwagą zagadnienia bezpieczeństwa potraktowali jako pierwsi badacze i konstruktorzy<sup>1</sup>. O zagrożeniach płynących z rozwoju transportu pisał już w 1924 r. W. Makowski<sup>2</sup> wskazując, że współczesna mu technika przez umiejętne opanowanie niektórych sił przyrody stwarza urządzenia ułatwiające m.in. komunikację, np. *koleje żelazne, statki wodne, drogi wodne itp.*<sup>3</sup> Niemniej jednak owe urządzenia powodowały nie tylko przyspieszenie komunikacji, ale stanowiły też *bezpośrednie lub pośrednie niebezpieczeństwo powszechne dla osobistych lub majątkowych interesów ludzi*<sup>4</sup>. Już wtedy wskazywano na zagrożenia płynące z komunikacji, mówiono o naruszaniu przepisów bezpiecznej komunikacji przez urzędników służby komunikacyjnej lądowej lub wodnej, o błędach technicznych lub użyciu nieprzydatnych materiałów przy budowie kolei, statków<sup>5</sup>. Rozwój ówczesnego świata znalazł również odzwierciedlenie w kodyfikacjach karnych obowiązujących na terenie Polski. Pierwsze wzmianki o niebezpieczeństwie katastrofy pojawiły się już w Kodeksie karnym z 1932 r., zaś kolejne kodeksy z 1969 r. oraz z 1997 r. wprost wskazywały na wypadek w komunikacji.

Dalsze rozważania poświęcone rysowi historycznemu przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji – zwłaszcza wypadkowi w komunikacji – opierają się na Kodeksie karnym z 1932 r. oraz z 1969 r. jako zwartych kodyfikacjach karnych, które powstały po odzyskaniu niepodległości przez Polskę w 1918 r.

<sup>1</sup> J. Wichner, *Bezpieczeństwo samochodów i ruchu drogowego*, Warszawa 2004, s. 12.

<sup>2</sup> W. Makowski, *Prawo karne. O przestępstwach w szczególności. Wykład porównawczy prawa karnego austriackiego, niemieckiego i rosyjskiego, obowiązującego w Polsce*, Warszawa 1924, s. 189.

<sup>3</sup> Ibidem.

<sup>4</sup> Ibidem.

<sup>5</sup> Np.: Kodeks karny z 1903 r. obowiązujący na ziemiach byłego zaboru rosyjskiego w art. 398 stanowił, że karze grzywny do czterech tysięcy marek polskich powinna ulec osoba, która przejeżdżała, przechodziła lub cokolwiek przeciągała przez tor kolei żelazny w tym czasie, kiedy było to wzbronione, zaś w art. 407 wskazywano, że karze grzywny do dwóch tysięcy marek polskich ulegnie osoba przeszkadzająca przejazdowi lub przechodzeniu drogami komunikacyjnymi, oddanymi do użytku publicznego przez ich zatarasowanie. Zob. W. Makowski (opracowanie), *Kodeks karny obowiązujący tymczasowo w Rzeczypospolitej Polskiej na ziemiach b. zaboru rosyjskiego*, Warszawa 1921, s. 395-403.





## 1. Sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej na tle Kodeksu karnego z dnia 11 lipca 1932 r.

Kodeks karny z 1932 r.<sup>6</sup> zawierał tylko jeden typ przestępstwa w komunikacji (art. 215 § 1 k.k. z 1932 r.<sup>7</sup>), którym było sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej. Ten sam przepis penalizował również sprowadzenie niebezpieczeństwa pożaru, zalewu, zawalenia się budowli. Przepis ten znajdowało się w rozdziale XXXIII *Sprowadzenie niebezpieczeństwa publicznego* owego kodeksu. Konstrukcję przestępstw przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu wyjaśniał W. Makowski<sup>8</sup> podkreślając, że było to związane z rozwojem życia zbiorowego, skupieniem ludności, urządzeniami technicznymi, użyteczności publicznej itp. Jego zdaniem ustawodawca przyjął syntetyczne rozwiązanie, umieszczając w dyspozycji art. 215 i następujących artykułów Kodeksu karnego z 1932 r. różne formy przestępstw, których cechą łączącą była wspólność przedmiotu, czyli bezpieczeństwo powszechne w życiu zbiorowym, chronione przed zamachami w różnych postaciach. W opinii J. Makarewicza<sup>9</sup> art. 215 § 2 k.k. z 1932 r. został wprowadzony przez ustawodawcę do Kodeksu karnego po to, by uregulować szereg kazuistycznych stanów faktycznych związanych m.in. z: niedbalstwem przy ruchu kolejowym, polegającym na niewystawieniu na czas sygnałów ostrzegawczych czy na nieprzestawieniu zwrotnicy kolejowej.

Na gruncie analizowanego kodeksu pojęcie „niebezpieczeństwo powszechne” rozumiano jako niebezpieczeństwo grożące nie indywidualnie oznaczonej osobie oraz jej dobrom, ale jako niebezpieczeństwo grożące bliżej nieoznaczonym osobom oraz nieoznaczonej ilości dóbr. Przykładem takiego podejścia była m.in. katastrofa kolejowa, niszcząca zarówno życie i zdrowie ludzkie, jak też mienie należące do przedsiębiorstwa kolejowego czy osób prywatnych<sup>10</sup>. Obszerną definicję „niebezpieczeństwa powszechnego” opracował K. Buchała<sup>11</sup>. Za tego rodzaju

<sup>6</sup> Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 r. – Kodeks karny, Dz. U. z 1932 r. Nr 60, poz. 571 ze zm. (akt archiwalny).

<sup>7</sup> Treść art. 215 Kodeksu karnego z 1932 r. była następująca:

§ 1. Kto sprowadza niebezpieczeństwo pożaru, zalewu, zawalenia się budowli albo katastrofy w komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej, podlega karze więzienia.

§ 2. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega karze aresztu do roku lub grzywny.

<sup>8</sup> W. Makowski, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 1937, s. 611.

<sup>9</sup> J. Makarewicz, *Kodeks karny z komentarzem. Wydanie na podstawie publikacji Wydawnictwa Zakładu Narodowego Imienia Ossolińskich – Lwów 1938*, A. Grześkowiak, K. Wiak (red. nauk.), Lublin 2012, s. 503-504.

<sup>10</sup> J. Makarewicz, *Kodeks karny z komentarzem ...*, op. cit., s. 500.

<sup>11</sup> K. Buchała, *Wina przy przestępstwach sprowadzenia powszechnego niebezpieczeństwa*, Warszawa 1960, s. 20.

ju niebezpieczeństwo uznawał on układ warunków i okoliczności poprzedzający śmierć wielu ludzi, uszkodzenie ich ciała lub rozstrój zdrowia tudzież zniszczenie bądź uszkodzenie mienia w znacznych rozmiarach. W układzie tym, na skutek rozwoju sił przyrody puszczonych ręką człowieka w ruch, istniało wysokie prawdopodobieństwo powstania tychże skutków. W literaturze przedmiotu wskazywano, że cechą charakterystyczną grupy przestępstw dotyczących spowodowania niebezpieczeństwa powszechnego było to, iż sprawca sprowadzał lub mógł sprowadzić swoim działaniem to, co pospolicie nazywano katastrofą, zwracano również uwagę, iż *działa on na równi z żywiołami przyrody, które rozmyślnie lub nierozmyślnie rozpętuje*<sup>12</sup>. Uznawano te sytuacje za szkodliwe dla społeczeństwa zarówno wtedy, kiedy zaszła już niepożądana zmiana w świecie zewnętrznym, ale także wtedy, gdy dopiero się na nią zanosilo.

Na temat niebezpieczeństwa powszechnego wypowiedział się także Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 27 lutego 1933 r.<sup>13</sup>, w którym podkreślił, że *istota powszechnego niebezpieczeństwa jako niebezpieczeństwa dla indywidualnie nieoznaczonych osób lub rzeczy, którego rozmiaru nie da się przewidzieć, nie jest wyłączona przez to, że in concreto da się oznaczyć maximum możliwych granic klęski, skoro mimo to element „nieoznaczoności” zagrożenia nie da się usunąć obiektywnie*<sup>14</sup> *co do skutków ostatecznych ani co do zagrożonych osób, ani co do przedmiotów.*

Art. 215 k.k. z 1932 r. szczegółowo określał niebezpieczeństwo, wskazując na: pożar, zalanie, zawalenie się budowli, katastrofę w komunikacji lądowej, wodnej i powietrznej. Przepis ten nie odwoływał się do wyrażenia „niebezpieczeństwo powszechne”, albowiem ustawodawca uznał, że pożar, zalew, zawalenie się budowli i katastrofa w komunikacji zawsze charakteryzują się niebezpieczeństwem powszechnym, wynikającym z samej istoty tych zdarzeń<sup>15</sup>. Podejście to było zgodne ze stanowiskiem Sądu Najwyższego, który w wyroku z dnia 9 maja 1950 r. wskazał, że każdy wypadek w komunikacji, powodujący niebezpieczeństwo powszechne dla życia lub zdrowia większej liczby osób albo w znacznych rozmiarach dla mienia, jest katastrofą<sup>16</sup>. Biorąc pod uwagę przedmiot rozważań prowadzonych w niniejszej pracy, dalsza analiza zostanie poświęcona właśnie niebezpieczeństwu w komunikacji.

<sup>12</sup> W. Makowski (red.), *Encyklopedia podręczna prawa karnego. Tom III*, Warszawa 1936, s. 1003.

<sup>13</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 lutego 1933 r., sygn.: III K 28/33, OSN(K) 1933, z. 8, poz. 149. Podczas prac redakcyjnych nad niniejszą monografią napotkano problem cytowania orzeczeń Sądu Najwyższego. Z korespondencji, jaką nawiązano z Biurem Studiów i Analiz Sądu Najwyższego wynika, że do 1932 r. orzeczenia karne publikowane były w Zbiorze Orzeczeń Sądu Najwyższego Orzeczenia Izby Drugiej – Karnej; dalej jako: OSN (K). Od 1933 r. zbiór ten nazywał się Zbiór Orzeczeń Sądu Najwyższego Orzeczenia Izby Karnej; dalej jako: OSN (K), zaś od 1963 r. funkcjonuje Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Karne i Woj-skowa (OSNKW).

<sup>14</sup> Pisownia oryginalna.

<sup>15</sup> M. Siewierski, *Kodeks karny i Prawo o wkroczeniach. Komentarz. Wydanie VIII*, Warszawa 1958, s. 285.

<sup>16</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 maja 1950 r., sygn.: K. 1904/49, Państwo i Prawo 1951, z. 1, poz. 8, s. 169.



Katastrofą w komunikacji lądowej były wszelkie czyny, sprowadzające niebezpieczeństwo w komunikacji kolejowej, tramwajowej, samochodowej, autobusowej, kołowej lub pieszej. Działanie sprawcy sprowadzającego niebezpieczeństwo katastrofy w komunikacji lądowej mogło polegać na stworzeniu przeszkód w tejże komunikacji tudzież na usunięciu zabezpieczeń przed niebezpiecznym wypadkiem<sup>17</sup>. L. Peiper<sup>18</sup> do tego rodzaju działań zaliczał m.in. położenie kłody na nieoświetlonej drodze, założenie drutu przez drogę, zrobienie dziury w moście, opuszczenie na drogę przewodów elektrycznych o wysokim napięciu. Z kolei w odniesieniu do katastrofy w komunikacji wodnej uważał, iż mogą przyczynić się takie czyny, jak np. usunięcie latarni morskiej czy znaków wodnych (tu następował zbieg z przestępstwem z art. 190 § 2 k.k. z 1932 r. polegającym na uszkodzeniu, usuwaniu, przesuwaniu lub czynieniu niewidocznymi albo fałszywym wystawianiu znaków wodnych). Zaś usunięcie świateł z portu lotniczego to działanie, które na gruncie analizowanego kodeksu mogło przyczynić się do spowodowania katastrofy w komunikacji powietrznej.

Przywoływany już wcześniej J. Makarewicz<sup>19</sup> analizując art. 215 k.k. z 1932 r.<sup>20</sup>, podkreślał, że sytuacja, kiedy dochodzi do zniszczenia środków służących do lokomocji, w konsekwencji czego następuje szkoda materialna, a nawet śmierć osób należących do obsługi (personelu) lub osób przeznaczonych do przewożenia (pasażerów), jest katastrofą w komunikacji. Katastrofa ta może polegać albo na zderzeniu się przedmiotów ruchu komunikacyjnego między sobą lub z przedmiotami (np. statek powietrzny, spadając, może rozbić się o ziemię, statek wodny może rozbić się o skały), albo na gwałtownym zatrzymaniu się w miejscu na ten cel nieprzeznaczonym (np. wykolejenie się pociągu, w konsekwencji którego wagony się przewracają, wbijają się w siebie wzajemnie).

Przewóz masowy, odbywający się za zezwoleniem oraz pod kontrolą władzy, rozumiano również jako komunikację. Pojęcie to było węższe aniżeli „lokomocja”. Ochrona komunikacji przez Kodeks karny podyktowana była tym, że za cechę charakterystyczną komunikacji uznawano *możliwość nagromadzenia ludzi lub dóbr w większej ilości*<sup>21</sup>. Co więcej, katastrofa komunikacyjna zachodziła wtedy, kiedy niebezpieczeństwo groziło środkowi lokomocji, jaki był przeznaczony dla komunikacji, a nie wówczas, gdy środek lokomocji przeznaczony do komunikacji narażał na niebezpieczeństwo osoby postronne.

W związku z takim podejściem pozostałe zdarzenia mające miejsce w komunikacji ścigane były na podstawie przepisów, które określały przestępstwa

<sup>17</sup> M. Siewierski, *Kodeks karny i Prawo o wkroczeniach. Komentarz. Wydanie VIII*, op. cit., s. 286, 288.

<sup>18</sup> L. Peiper, *Komentarz do Kodeksu karnego*, Kraków 1933, s. 586-587.

<sup>19</sup> J. Makarewicz, *Kodeks karny z komentarzem ...*, op. cit., s. 501.

<sup>20</sup> Zob. też: Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 lutego 1954 r., sygn.: II K 994/53, OSNCK 1954, Nr 4, poz. 70; Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 kwietnia 1937 r., sygn.: III K 78/37, OSN(K) 1937, z. 10, poz. 287.

<sup>21</sup> J. Makarewicz, *Kodeks karny z komentarzem ...*, op. cit., s. 501.

skutkowe, takie jak: przestępstwa przeciwko życiu (art. 230 k.k. z 1932 r.) lub zdrowiu (art. 235, art. 236, art. 242 k.k. z 1932 r.)<sup>22</sup>. Dlatego potrącenie roweryzisty przez autobus na gruncie Kodeksu karnego z 1932 r. było traktowane jako narażenie człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo (art. 242 k.k. z 1932 r.)<sup>23</sup>. W sytuacji zaś, kiedy środek lokomocji, nie będąc narażonym na niebezpieczeństwo, sam je powodował – było ono traktowane jako niebezpieczeństwo powszechne (np. autobus wjeżdżający w tłum) z art. 217 § 1 lit. c k.k. z 1932 r. Taka samą kwalifikację prawną nadawano zderzeniu się dwóch samochodów prywatnych, albowiem nie uznawano ich za środki lokomocji przeznaczone do komunikacji<sup>24</sup>. Osoba zaś, która powodowała rozbicie statku wodnego ze złośliwości, w celu zniszczenia cudzego mienia, mogła odpowiadać także z art. 263 k.k. z 1932 r. – stanowiącego o odpowiedzialności za uszkodzenie mienia albo uczynienie jego niezdatnym do użytku. Przykłady te pozwalają stwierdzić, iż kluczem do kryminalizacji przestępstwa z art. 215 § 1 dawnego Kodeksu karnego był fakt powiązania z komunikacją masową, co wyraźnie podkreślał J. Makarewicz *art. 215 ma na oku katastrofę dotykającą stałego ruchu komunikacyjnego*<sup>25</sup>. Podobnie wskazywał M. Siewierski podkreślając, że jeżeli czyn sprawcy konkretnego zdarzenia sprowadzał wyłącznie niebezpieczeństwo dla określonej jednostki lub jednostek, zaś wobec pozostałych osób było ono wyłączone, to kwalifikacja takiego czynu następować powinna w oparciu o przepisy o spowodowaniu ujemnych skutków dla indywidualnie oznaczonych osób, np. o spowodowanie uszkodzenia ciała czy śmierci (art. 230 § 1, art. 235, 236 i 237 k.k. z 1932 r.), narażenie życia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo (art. 242 § 1 k.k. z 1932 r.)<sup>26</sup>.

Warto w tym miejscu wskazać, że wraz z upływem lat rozwijało się orzecznictwo dotyczące katastrof w komunikacji, zwłaszcza tej lądowej. Już w latach 50. XX wieku, Sąd Najwyższy wskazywał, że katastrofą jest każdy wypadek w komunikacji, powodujący niebezpieczeństwo dla życia lub zdrowia ludzkiego albo w znacznych rozmiarach dla mienia. Owo niebezpieczeństwo miało być

<sup>22</sup> M. Siewierski, *Kodeks karny i Prawo o wykroczeniach. Komentarz. Wydanie IX*, Warszawa 1965, s. 261; R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego. Komentarz*, Warszawa 2000, s. 115.

<sup>23</sup> Kryteria przedmiotowe określały granicę zastosowania np. art. 215 § 1 i art. 242 § 1 k.k. z 1932 r. Spowodowanie stanu zagrożenia katastrofą było konieczne dla bytu przestępstwa z art. 215 § 1, zaś zagrożenie życia człowieka dla przestępstwa z art. 242 § 1 k.k. z 1932 r.

<sup>24</sup> Wraz z upływem czasu pogląd ten ewoluował, albowiem w 1965 r. M. Siewierski wskazywał już, że termin „komunikacja” należy rozumieć szeroko – w sensie wszelkiej lokomocji – a nie tylko zorganizowanej komunikacji publicznej (transportu). Co również przyczyniło się do stanowiska, że zderzenie na drodze dwóch samochodów mogło być traktowane już jako katastrofa w komunikacji. Zob. M. Siewierski, *Kodeks karny i Prawo o wykroczeniach. Komentarz. Wydanie IX*, op. cit., s. 258.

<sup>25</sup> J. Makarewicz, *Kodeks karny z komentarzem ...*, op. cit., s. 502.

<sup>26</sup> M. Siewierski, *Kodeks karny i Prawo o wykroczeniach. Komentarz. Wydanie IX*, op. cit., s. 255. Zob. też: Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 22 czerwca 1963 r., sygn.: VI KO 54/61, OSNKW 1963, z. 10, poz. 179. Dalej jako: uchwała SN z dnia 22 czerwca 1963 r.



powszechnie, zatem takie, które mogło spowodować szkodliwe skutki dla większej liczby osób. Fakt, że w wyniku nieumyślnie spowodowanej katastrofy jedna tylko osoba poniosła uszkodzenie ciała, nie miał dla kwalifikacji czynu znaczenia, gdyż podkreślano, iż zachodził zbieg przepisów art. 215 § 2 i art. 237 § 2 k.k. z 1939 r., a w myśl art. 36 tego kodeksu należało stosować przepis surowszy<sup>27</sup>. W uchwale Izby Karnej i Wojskowej Sądu Najwyższego z dnia 22 czerwca 1963 r.<sup>28</sup> odniesiono się już nie do katastrofy, ale do pojęcia „przestępstwo drogowe”. Uznano za nie przestępstwo, które polegało na spowodowaniu przez uczestnika ruchu drogowego niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji albo innego skutku przestępnego w wyniku nieprzestrzegania przez sprawcę przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przestępstwem tym było także kierowanie pojazdem (prowadzenie pojazdu) w stanie nietrzeźwości<sup>29</sup>.

Wskazywano, że osoby nietrzeźwe przyczyniają się do zwiększania niebezpieczeństwa w ruchu drogowym, co więcej ich stan jest przyczyną licznych wypadków, w których giną lub ulegają okaleczeniu ludzie, powstają szkody materialne. Dlatego też w ustawie z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu<sup>30</sup> przepisy art. 28, 30 i 31<sup>31</sup> stanowiły o bezwzględny zakazie prowadzenia pojazdów w stanie nietrzeźwości<sup>32</sup>, zaś ustawa z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych<sup>33</sup> zabraniała prowadzenia pojazdów mechanicznych w stanie wskazującym na użycie alkoholu lub innego podobnie działającego środka. Kierowanie pojazdem w stanie wskazującym na użycie alkoholu, kiedy jego stężenie we krwi oscylowało między 0,2‰ a 0,5‰, pociągało za sobą tylko odpowiedzialność karno-administracyjną. Jednakże kierowanie pojazdem już w stanie nietrzeźwości, przyczyniającym się do upośledzenia sprawności psychomotorycznej (upośledzenie to było uznawane za tym większe, im większy był poziom alkoholu we krwi), powodowało ponoszenie odpowiedzialności przez taką osobę na podstawie

<sup>27</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 maja 1950 r., sygn.: K 1904/49, Państwo i Prawo 1951, z. 1, s. 169.

<sup>28</sup> Uchwała SN z dnia 22 czerwca 1963 r.

<sup>29</sup> Zob. więcej: A. Ratajczak, *Stan nietrzeźwości w polskim prawie karnym*, Poznań 1969, ss. 224.

<sup>30</sup> Ustawa z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu, Dz. U. z 1959 r. Nr 69, poz. 434 ze zm. (akt archiwalny). Wcześniejsza ustawa z dnia 27 kwietnia 1956 r. o zwalczaniu alkoholizmu, Dz. U. z 1956 r. Nr 12, poz. 62 (akt archiwalny) nie regulowała tych kwestii.

<sup>31</sup> Art. 30 ustawy o zwalczaniu alkoholizmu wprowadził przestępstwo prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości, którego karalność nie zależała od spowodowania wypadku; art. 20 stanowił o przestępstwie nieumyślnego spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w stanie nietrzeźwości, zagrożonego karą do 5 lat pozbawienia wolności; art. 31 zaś wprowadził karę dodatkową w postaci pozbawienia prawa prowadzenia pojazdów mechanicznych na okres od 6 miesięcy do 10 lat, orzecaną obligatoryjnie w razie popełnienia przestępstwa komunikacyjnego w stanie nietrzeźwości, a fakultatywnie w pozostałych wypadkach.

<sup>32</sup> Pamiętać jednak należy, że art. 28 uchylony został z dniem 1 stycznia 1972 r. przez ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Przepisy wprowadzające Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 1971 r. Nr 12, poz. 115), zaś przepisy art. 29-31 zostały uchylone z dniem 1 stycznia 1970 r. przez ustawę z dnia 19 kwietnia 1969 r. – Przepisy wprowadzające Kodeks karny (Dz. U. z 1969 r. Nr 13, poz. 95, akt archiwalny).

<sup>33</sup> Ustawa z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych, Dz. U. z 1961 r. Nr 53, poz. 295 (akt archiwalny).

art. 28 ustawy o zwalczaniu alkoholizmu<sup>34</sup> (do skazania na podstawie art. 28 § 1 tej ustawy niezbędne było ustalenie, że sprawca znajdujący się w stanie nietrzeźwości wprawił w ruch pojazd mechaniczny, którym wówczas zamierzał kierować, zaś samo zajęcie przez nietrzeźwego kierowcę miejsca za kierownicą i uruchomienie motoru z zamiarem prowadzenia pojazdu rozważać należało w ramach usiłowania<sup>35</sup>). Opisane w tym przepisie przestępstwo było występkiem o charakterze formalnym<sup>36</sup>, ponieważ byt jego nie zależał od skutku wywołanego działaniem sprawcy. Wówczas stan nietrzeźwości nie był zdefiniowany<sup>37</sup>, dlatego opierano się na orzecznictwie oraz badaniach i opiniach lekarzy, którzy uznali, iż w polskich warunkach – tzn. sposobie i rodzaju spożywanego alkoholu, cechach ruchu drogowego – zawartość alkoholu we krwi przekraczająca 0,5‰ stanowiła dowód na stan nietrzeźwości<sup>38</sup>. W tym miejscu należy omówić również kwestię umyślności spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy przez osobę kierującą pojazdem w stanie nietrzeźwości. Przyjęto, że zarówno wysoki stopień nietrzeźwości, jak i rażące naruszenie przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu stanowiły przesłankę do wniosku, że po stronie sprawcy zachodziła umyślność co do spowodowania owego niebezpieczeństwa katastrofy. W związku z takim założeniem, granicą zastosowania art. 215 § 1 k.k. z 1932 r. i art. 30 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu było kryterium podmiotowe. Zatem jeżeli stan zagrożenia spowodowany był umyślnie (nawet w drodze zamiaru ewentualnego)<sup>39</sup> – stosowano podstawę prawną z Kodeksu karnego, jeżeli zaś po stronie sprawcy występowała nieumyślność – to zastosowanie miała ustawa o zwalczaniu alkoholizmu, która eliminowała całkowicie zastosowanie art. 215 § 2 k.k. z 1932 r. w przypadku nietrzeźwości prowadzącego pojazd mechaniczny<sup>40</sup>.

Istotą przestępstwa<sup>41</sup> z art. 215 k.k. z 1932 r., przewidującego niebezpieczeństwo w komunikacji, nie była konieczność rzeczywistego wystąpienia

<sup>34</sup> Treść art. 28 ustawy z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu była następująca:

§ 1. Kto w stanie nietrzeźwości prowadzi pojazd mechaniczny, służący do komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej, podlega karze aresztu do lat 2 lub karze grzywny do 5.000 zł albo obu tym karom łącznie.

§ 2. Kto w stanie nietrzeźwości prowadzi na drodze publicznej inny pojazd niż określony w § 1, podlega karze aresztu do roku lub karze grzywny do 5.000 zł.

<sup>35</sup> Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 8 grudnia 1960 r., sygn.: VI KO 64/60, OSNCK 1961, z. 2, poz. 31.

<sup>36</sup> Niemniej jednak potencjalne zagrożenie, jakie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego stwarzał kierowca o obniżonej wskutek spożycia alkoholu zdolności do kierowania pojazdem, zwłaszcza zaś wysoki stopień nietrzeźwości kierowcy, stanowiło istotną okoliczność obciążającą przy wymiarze kary. Zob. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 23 maja 1968 r., sygn.: V KRN 197/68, OSNPG 1968, z. 12, poz. 156.

<sup>37</sup> Definicję tego stanu jako pierwsza podała ustawa z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi, Dz. U. z 1982 r. Nr 35, poz. 230 (akt archiwalny).

<sup>38</sup> Kwestia nietrzeźwości i jej progu była przedmiotem rozważań również w ramach doktryny prawa karnego. Z. Dyka proponował m.in., przyjęcie 1‰ alkoholu jako progu nietrzeźwości. Z. Dyka, *W sprawie nietrzeźwości i jej progu*, Paestra 1974, Nr 5, s. 65-71.

<sup>39</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 czerwca 1950 r., sygn.: K 322/50, Państwo i Prawo 1950, z. 11, s. 187.

<sup>40</sup> Więcej o zbiegu przepisów: Uchwała SN z dnia 22 czerwca 1963 r.

<sup>41</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 stycznia 1936 r., sygn.: I K 1031/35, OSN (K) 1936, z. 7, poz. 275. Tak też: M. Siewierski, *Kodeks karny i Prawo o wkróceniach. Komentarz. Wydanie VIII*, op. cit., 288.



katastrofy. Wystarczyło bowiem jedynie sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy, a zatem doprowadzenie do takiej sytuacji, w której wystąpiło bezpośrednie zagrożenie katastrofą<sup>42</sup>. Tak też uważał W. Makowski<sup>43</sup>, podkreślając, iż istnieje domniemanie absolutne, że sprowadzając możliwość jednego z wydarzeń opisanych w dyspozycji art. 215 k.k. z 1932 r., automatycznie zostaje sprowadzone niebezpieczeństwo o charakterze powszechnym. W związku z tym w poszczególnych wypadkach nie istniała potrzeba ustalania, że w związku z działaniem odpowiadającym art. 215 tego kodeksu powstało powszechne niebezpieczeństwo, albowiem wystarczyło ustalić, że powstało niebezpieczeństwo jednego z wydarzeń wymienionego w tym artykule. Jeżeli zatem następstwem działania lub zaniechania sprawcy była katastrofa i jako jej wynik – śmierć lub uszkodzenie ciała człowieka, zachodził zbieg przepisu art. 215 k.k. z 1932 r. z odpowiednim przepisem rozdziału XXXV Kodeksu karnego o przestępstwach przeciwko życiu i mieniu, to powodowało to zastosowanie art. 36 k.k.<sup>44</sup> Przepis ten przewidywał w takiej sytuacji zastosowanie przez sąd takiej podstawy prawnej, która przewidywała najsurowszą karę.

Pogląd, iż istotę przestępstwa wypełnia samo sprowadzenie niebezpieczeństwa, choćby do katastrofy lub wypadku nie doszło, zaczął jednakże budzić zastrzeżenia. W celu uniknięcia pociągania sprawców do tak daleko idącej odpowiedzialności, w sytuacjach, kiedy dochodziło do czynów błahych, gdy niebezpieczeństwo katastrofy było odległe od możliwości rzeczywistego jej nastąpienia, orzecznictwo sądowe stawiało coraz większe wymagania wykładni przepisu art. 215 k.k. z 1932 r.<sup>45</sup> Ostatecznie ustalono zasadę<sup>46</sup> wskazującą, iż niebezpieczeństwo katastrofy nie może być abstrakcyjne i teoretyczne, a wręcz przeciwnie musi być obiektywne oraz konkretne. Ponadto w każdym przypadku miano ustalać, na czym istota owej konkretności powstania niebezpieczeństwa polegała. Dlatego też za sprowadzające niebezpieczeństwo katastrofy mogło być uznane takie zachowanie kierowcy, które rzeczywiście stwarzało stan bezpośredniego zagrożenia katastrofą lub wypadkiem, a nie wyłącznie nieprawidłowe zachowanie się kierowcy pojazdu mechanicznego, mogące stwarzać jedynie teoretyczne zagrożenie. Nie wypełniało znamion przestępstwa z art. 215 § 1 k.k. z 1932 r. zdarzenie drogowe, które miało miejsce nocą na pustej

<sup>42</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 sierpnia 1950 r., sygn.: K 515/50, Państwo i Prawo 1950, z. 11, s. 190. Zob. więcej: S. Śliwiński (red.), *Orzecznictwo Sądu Najwyższego z zakresu prawa karnego (1945-1957). Zbiór analityczny w ujęciu przedmiotowym i artykułowym*, Warszawa 1958, ss. 991.

<sup>43</sup> W. Makowski, *Kodeks karny. Komentarz*, op. cit., s. 611-612.

<sup>44</sup> Treść art. 36 Kodeksu karnego z 1932 r. była następująca:

*Jeżeli czyn zagrożony karą podpada pod kilka przepisów ustawy karnej, sąd stosuje przepis przewidujący najsurowszą karę, co nie stoi na przeszkodzie stosowaniu kar dodatkowych lub środków zabezpieczających, przewidzianych w innych przepisach.*

<sup>45</sup> M. Siewierski, *Kodeks karny i Prawo o wykroczeniach. Komentarz. Wydanie IX*, op. cit., s. 255.

<sup>46</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 lipca 1953 r., sygn.: II K 279/53, Państwo i Prawo 1953 r., z. 11, poz. 6.

drodze, gdzie nie znajdowały się przedmioty, w stosunku do których mogłyby być zrealizowane niebezpieczeństwo katastrofy w komunikacji lądowej, czego już nie można powiedzieć o katastrofie następującej w małym mieście, o północy, na pustej ulicy. W tym drugim przypadku realizowane były znamiona przestępstwa z analizowanego przepisu, albowiem w każdej chwili możliwym było pojawienie się na ulicy pojazdu mechanicznego czy przechodnia.

Podmiotem przestępstwa z art. 215 k.k. z 1932 r. mógł być każdy uczestnik ruchu drogowego<sup>47</sup>, a więc nie tylko kierowcy pojazdów<sup>48</sup>. Stanowisko to przyjął również T. Cyprian<sup>49</sup>, który wskazywał, że wypadku drogowego może dopuścić się każdy człowiek, który nie musiał być nawet uczestnikiem ruchu, jeżeli przyczynił się do spowodowania wypadku lub brał udział w jego wystąpieniu. Autor ten wskazywał, że nie można było uchylać się od odpowiedzialności np. przez ustawienie niewłaściwego, zbędnego lub wprowadzającego w błąd znaku drogowego. Dlatego przyjmowano, że podmiotem wypadku drogowego mogła być również m.in. służba drogowa niedbająca o właściwy stan jezdni (np. nieposypanie piaskiem niebezpiecznych zakrętów przy gołoledzi) czy władze, które niewłaściwie ustawiają znaki drogowe. Najczęściej jednak podmiotem wypadku drogowego był uczestnik ruchu drogowego, taki jak: kierowca, motocyklista, rowerzysta, woźnica lub pieszy. Wskazywano również na fakt, że od uczestników ruchu drogowego, za wyjątkiem kierowców, od których wymaga się zdania specjalnego egzaminu, nie wymaga się żadnych specjalnych kwalifikacji. Stan ten przyczyniał się do określania przestępstwa popełnionego w związku z ruchem drogowym jako przestępstwa powszechnego, przybierającego w większości przypadków postać indywidualnego (kiedy sprawcą był kierowca)<sup>50</sup>.

Przywoływany już wielokrotnie W. Makowski podkreślał, że pomiędzy działaniem sprawcy a katastrofą musi zająć bezpośredni związek, zarówno o charakterze subiektywnym, jak i obiektywnym. Autor ten wyjaśniał, iż obiektywne działanie sprawcy musi być przyczyną dostateczną do wywołania jednej z wymienionych powyżej katastrof. Subiektywnie zaś sprawca powinien obejmować

<sup>47</sup> Uchwała SN z dnia 22 czerwca 1963 r.

<sup>48</sup> Warto wspomnieć, iż wówczas obowiązywał jeszcze Kodeks karny Wojska Polskiego (Dekret Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego z dnia 23 września 1944 r., Dz. U. z 1957 r. Nr 22, poz. 107 t.j. ze zm., akt archiwalny), który w art. 144 stanowił, że odpowiedzialność karną ponosi żołnierz, prowadzący pojazdy mechaniczne, naruszając regulaminowe zasady ich prowadzenia oraz przepisy jazdy na drogach, o ile to naruszenie spowodowało lub mogło spowodować uszkodzenie lub zniszczenie powierzonej mu maszyny, nieszczęśliwy wypadek z ludźmi albo inne poważne skutki. Dlatego podmiotem przestępstwa opisanego w art. 144 Kodeksu karnego Wojska Polskiego był żołnierz, ale nie tylko w ścisłym tego słowa znaczeniu, lecz również osoba będąca w służbie wojskowej lub w służbie pomocniczej tudzież osoba pracująca w dziedzinach zmilitaryzowanych lub w administracji wojskowej – art. 69 tego kodeksu.

<sup>49</sup> T. Cyprian, *Wypadki drogowe w świetle prawa karnego*, Warszawa 1963, s. 82.

<sup>50</sup> T. Cyprian, *Wypadki drogowe ...*, op. cit., s. 82-83.





nastąpienie tej katastrofy swoim zamiarem bezpośrednim lub ewentualnym<sup>51</sup>. Przy zamiarze bezpośrednim sprawca katastrofy na gruncie Kodeksu karnego z 1932 r. pragnął jej nastąpienia, zaś przy zamiarze ewentualnym godził się z jej nastąpieniem chociażby przez to, iż wykazywał karygodną obojętność wobec konsekwencji swego zachowania. Dlatego też przestępstwa z analizowanego art. 215 § 1 k.k. z 1932 r. mógł dopuścić się ten, kto działał w zamiarze sprowadzenia niebezpieczeństwa, czyli sprawca chciał tego lub przynajmniej się na to godził – *dolus eventualis*<sup>52</sup>. Wina umyślna w postaci zamiaru ewentualnego przypisywana była kierowcy, kiedy w sprawie ustalano okoliczności, na podstawie których można było wydedukować, że sprawca godził się na sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy. Działo się to np. wówczas, gdy sprawca posiadał umiejętności prowadzenia samochodu, czy kiedy kierował traktorem nieposiadającym sprawnych hamulców, wyposażonym w dwie przyczepy naładowane drzewem i jadącym po oblodzonej drodze<sup>53</sup>. Sprawca popełniał również to przestępstwo w sytuacji, kiedy dążył do innego celu, a katastrofa była dla niego jedynie środkiem do jego osiągnięcia (np. bandyci powodujący wykoślenie pociągu w celu dokonania napaści na pasażerów, ubezpieczony właściciel statku wodnego narażał go na rozbicie w celu uzyskania odszkodowania<sup>54</sup>).

Należy zwrócić uwagę, że ogólną podstawą odpowiedzialności karnej jest wina, a w sytuacji jej braku odpadała odpowiedzialność karna sprawcy za sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy. Za klasyczny brak winy M. Siewierski podawał przykład, kiedy kierowca nie może przełamać prawa fizycznego inercji, tzn. bezwładności. Ilustrował to sytuacją, w której na miejską ulicę zbiega z chodnika wprost pod samochód osoba, która chce popełnić samobójstwo lub dziecko uciekające przed towarzyszem zabawy. Wówczas na kierowcy służy wprawdzie obowiązek niezwłocznego zahamowania pojazdu, jednakże to, na jakiej przestrzeni uda mu się go zatrzymać, zależy od wielu czynników, np. od szybkości, nawierzchni jezdni itp.<sup>55</sup>

Przestępstwo z art. 215 § 1 Kodeksu karnego z 1932 r. było zagrożone karą więzienia od 6 miesięcy do 15 lat (art. 39 § 1 k.k. z 1932 r.)<sup>56</sup>. Czyn ten zgodnie z art. 12 k.k. z 1932 r.<sup>57</sup> stanowił zbrodnię.

Jeżeli przestępstwo sprowadzenia niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej było popełnione nieumyślnie, to sprawca

<sup>51</sup> W. Makowski, *Kodeks karny – komentarz*, op. cit., s. 614.

<sup>52</sup> M. Siewierski, *Kodeks karny i Prawo o wykroczeniach. Komentarz. Wydanie IX*, op. cit., s. 256.

<sup>53</sup> Ibidem, s. 259.

<sup>54</sup> J. Makarewicz, *Kodeks karny z komentarzem ...*, op. cit., s. 502.

<sup>55</sup> M. Siewierski, *Kodeks karny i Prawo o wykroczeniach. Komentarz. Wydanie IX*, op. cit., s. 256.

<sup>56</sup> Zgodnie z art. 39 k.k. z 1932 r. kara więzienia mogła trwać od 6 miesięcy do 15 lat, jeżeli ustawa nie przewidywała więzienia dożywotniego.

<sup>57</sup> Treść art. 12 Kodeksu karnego z 1932 r. była następująca:

*Przestępstwa, zagrożone karą śmierci lub więzienia powyżej lat 5, są zbrodniami, zagrożone zaś karami zasadniczymi więzienia do lat 5, aresztu powyżej 3 miesięcy lub grzywny powyżej 3.000 złotych – są występkami.*

podlegał karze aresztu do roku lub karze grzywny<sup>58</sup>. Wina nieumyślna zachodziła nie tylko kiedy sprawca naruszał przepisy<sup>59</sup> o ruchu pojazdów mechanicznych, ale również wówczas, gdy naruszał zasady ruchu wynikające ze zdrowego rozsądku, a podyktowane obowiązkiem zachowania ostrożności przy takim ruchu<sup>60</sup>. Fakt uprzywilejowania pewnej kategorii pojazdów mechanicznych (np. karettek pogotowia) nie zwalniał w żadnym wypadku kierowców tychże pojazdów z obowiązku przestrzegania tejże zasady, podyktowanej przede wszystkim względami bezpieczeństwa<sup>61</sup>. J. Makarewicz w komentarzu do art. 215 § 2 k.k. z 1932 r. podkreślił, że stosownie do art. 14 § 2 tego kodeksu sprawca poniesie odpowiedzialność za działania sprowadzające niebezpieczeństwo katastrofy zarówno wówczas, gdy możliwość tego niebezpieczeństwa przewiduje, jednak bezpodstawnie przypuszcza, że go uniknie, jak też wtedy, kiedy tego nie przewiduje, ale może lub powinien przewidzieć, iż niebezpieczeństwo powstać może. W związku z powyższym przy kwalifikacji z art. 215 § 2 k.k. z 1932 r. sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy musiało być objęte winą nieumyślną sprawcy, przybierającą postać lekkomyślności lub niedbalstwa<sup>62</sup>. M. Siewierski podkreślał, że wina nieumyślna na podstawie niedbalstwa z art. 215 § 2 k.k. z 1932 r. mogła być przyjęta jedynie wówczas, kiedy sprawca powinien był oraz mógł przewidzieć, iż jego zachowanie sprowadzi niebezpieczeństwo w katastrofie. Opisał on dwie przesłanki decydujące o istnieniu winy nieumyślnej w postaci niedbalstwa. Pierwsza z nich to ocena, czy sprawca miał obowiązek przewidywania wynikający czy to z przepisów prawa (np. tzw. kodeksu drogowego), czy też innych ogólnych zasad współżycia społecznego, wyrosłych na gruncie obyczajności, etyki itp. Druga zaś to faktyczna możliwość przewidywania skutku, jaki sprawca powinien był przewidywać (np. wspomniany już kierowca, który nie może przełamać prawa bezwładu to przykład stanu faktycznego, kiedy nie

<sup>58</sup> W przypadku przestępstwa z art. 215 k.k. z 1932 r. sąd mógł na mocy art. 220 k.k. z 1932 r. zastosować nadzwyczajne złagodzenie kary lub ją „darować”, jeżeli sprawca własnym działaniem w całości lub w części odwrócił grożące niebezpieczeństwo. W przypadku art. 215 k.k. z 1932 r. chodziło o sprowadzenie niebezpieczeństwa, czyli sprawca już to niebezpieczeństwo *de facto* sprowadził i już ono zaistniało, jednakże odwrócił je swoim działaniem w całości lub w części, np. sprawca kładąc kłodę na drodze, usunął ją wówczas, kiedy ktoś doznał już szkody. Zob. więcej: L. Peiper, *Komentarz do Kodeksu karnego, Prawa o wykroczeniach, przepisów wprowadzających obie te ustawy oraz do Rozporządzenia Prezydenta R. P. o niektórych przestępstwach przeciw bezpieczeństwu państwa z dnia 24 października 1934 r.* (Dz. U. Nr 94, poz. 851), z uwzględnieniem *Ustawy karnej skarbowej, Ordynacji podatkowej, Kodeksu karnego wojskowego, Ustaw dodatkowych, orzecznictwa Sądu Najwyższego*, Kraków 1936, s. 447.

<sup>59</sup> Ustawa z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych, Dz. U. z 1961 r. Nr 53, poz. 295 ze zm. (akt archiwalny).

<sup>60</sup> M. Siewierski, *Kodeks karny i Prawo o wykroczeniach. Komentarz. Wydanie VIII*, op. cit., s. 289. Autor ten podkreślał też, że wina osób, które ucierpiały na skutek katastrofy jest istotna nie tylko dla określenia stopnia winy pozostałych współsprawców zderzenia, ale też pociąga za sobą bezpośrednią odpowiedzialność karną winnych, niezależnie od tego, jakie skutki katastrofa dla nich spowodowała. Dlatego też kierowca pojazdu mechanicznego, który w wyniku najechania na prowadzony przez niego pojazd, poniósł szkodę osobistą lub majątkową, nie był wolny od odpowiedzialności karnej, jeżeli owo najechanie było rezultatem zawinionego przez niego czynu.

<sup>61</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 lutego 1957 r., sygn.: I K 1042/56, OSNCK 1957, z. 3, poz. 29.

<sup>62</sup> M. Siewierski, *Kodeks karny i Prawo o wykroczeniach. Komentarz. Wydanie IX*, op. cit., s. 256.



było sposobności zapobieżenia ujemnym skutkom)<sup>63</sup>. Nieumyślne wywołanie niebezpieczeństwa powszechnego mogło być związane z umyślnym uszkodzeniem cudzego mienia – art. 263 k.k. z 1932 r.

Kwestia przypisania kierowcy winy popełnienia przestępstwa została wyjaśniona w *Wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach przestępstw drogowych*, stanowiących załącznik do obwieszczenia Pierwszego Prezesa Sądu Najwyższego z dnia 31 sierpnia 1963 r. Wytyczne te bazowały na nadal aktualnej uchwale Izby Karnej i Wojskowej Sądu Najwyższego z dnia 22 czerwca 1963 r.<sup>64</sup> W uchwale tej wskazano szczegółowe przepisy o ruchu na drogach, określające porządek tego ruchu i obowiązki jego uczestników w najczęściej powtarzających się sytuacjach. Ponadto ustawa z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych nakładała na osoby kierujące inne nakazy, np. nakaz prowadzenia pojazdu rozważnie oraz ostrożnie czy też dostosowanie szybkości do istniejących warunków i ograniczeń ruchu w celu zwiększenia tego bezpieczeństwa na drogach. Ponadto w uchwale wyeksponowano, że rozważne i ostrożne prowadzenie pojazdu związane jest z *przedsięwzięciem takich czynności, które zgodnie ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdu są obiektywnie niezbędne dla zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa ruchu, oraz na powstrzymaniu się od czynności, które mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć. Wiąże się z tym zakaz przekraczania szybkości bezpiecznej*<sup>65</sup>. Warto w tym miejscu przypomnieć, że A. Bachrach<sup>66</sup> wskazywał, iż ostrożność charakteryzuje postulowane przez prawo drogowe zachowanie się kierowcy podczas pracy, dlatego jego odwrotność oznacza tyle, co bezprawność. Niedostatek ostrożności stanowił zarazem charakterystykę postępowania, jakiemu – w sytuacji powstania skutku w świecie dóbr chronionych przez prawo karne – nadawany był walor przedmiotowej strony czynu przestępnego. Obraza przepisów ruchu drogowego pozostawała tak długo obojętna dla sfery prawa karnego, jak długo nie wchodziła ona w związek przyczynowy z powstaniem skutku, którego sprowadzenie było ścigane na drodze prawnokarnej. Podejście to w wyraźny sposób zarysowywało związek pomiędzy przepisami o ruchu drogowym a prawem karnym, mianowicie obraza tych przepisów stanowiła działanie przestępcze wówczas, kiedy jej skutkiem było naruszenie dobra chronionego prawem karnym<sup>67</sup>.

Z kolei niebezpieczną szybkością zgodnie ze stanowiskiem SN była taka prędkość, która przy uwzględnieniu np. rodzaju samochodu i jego stanu tech-

<sup>63</sup> Ibidem, s. 257.

<sup>64</sup> Uchwała SN z dnia 22 czerwca 1963 r. Zob. też: M. Siewierski, (w:) J. Bafia, L. Hochberg, M. Siewierski, *Ustawy karne PRL. Komentarz*, Warszawa 1965, s. 191 i n.; K. Buchała, *Wytyczne wymiaru sprawiedliwości w sprawie przestępstw drogowych*, Państwo i Prawo 1964, z. 4, s. 638-649.

<sup>65</sup> Uchwała SN z dnia 22 czerwca 1963 r.

<sup>66</sup> A. Bachrach, *Ryzyko i nieostrożność w komunikacji drogowej a oceny prawnokarne*, Wrocław-Warszawa-Karków 1965, s. 46.

<sup>67</sup> Ibidem.



nicznego, przewożonego ładunku, charakterystyki drogi i jej nawierzchni oraz warunków atmosferycznych i widzialności mogła przyczynić się do utraty panowania nad pojazdem lub do niemożliwości zatrzymania go przed przeszkodą, która mogła znaleźć się na drodze. Jednakże przypisując kierowcy winę popełnienia przestępstwa drogowego na podstawie, iż naruszył on ogólny nakaz rozważnego i ostrożnego prowadzenia pojazdu, sąd był zobowiązany, aby w każdym wypadku takiego naruszenia zbadać i wyjaśnić, w czym i dlaczego dopatrzone się naruszenia tego rodzaju nakazu. Jednakże ocena, czy kierowca prowadził pojazd rozważnie i ostrożnie, nie mogła opierać się wyłącznie na fakcie, że w ogóle wypadek nastąpił. W innym jeszcze orzeczeniu Sąd Najwyższy wskazał, że w czasie jazdy kierowca powinien prowadzić pojazd mechaniczny, tak by stale móc nad nim panować, by prowadzony przez niego pojazd nie zagrażał bezpieczeństwu ruchu. Wskazano, iż do elementarnych obowiązków kierowcy należy nieustanne obserwowanie drogi, zaś w sytuacji, kiedy jego możliwości obserwacyjne się zmniejszają, np. poprzez uszkodzenie wycieraczki szyb podczas ulewnego deszczu, prowadzący pojazd zobowiązany jest zmniejszyć prędkość pojazdu do takich granic, by panował całkowicie nad nim i nie stwarzał zagrożenia dla bezpieczeństwa na drodze<sup>68</sup>.

Analizowana uchwała Izby Karnej i Wojskowej Sądu Najwyższego stanowiła milowy krok w orzecznictwie dotyczącym wypadków w komunikacji. Wyjaśnione zostały w niej liczne, wątpliwe kwestie, podano pewnego rodzaju wytyczne ułatwiające prowadzenie procesów dotyczących tych przestępstw. Sąd Najwyższy podkreślił w prezentowanym przez siebie w uchwale stanowisku jeszcze jedną zasadę, którą powinien kierować się prowadzący pojazd. To zasada ograniczonego zaufania do innych uczestników ruchu, oznaczająca, że kierowca ma *prawo liczyć na respektowanie przepisów i zasad bezpieczeństwa ruchu przez współuczestników ruchu dopóty, dopóki ich cechy osobiste lub określone zachowanie się albo inna szczególnie uzasadniona doświadczeniem życiowym sytuacja nie każą oczekiwać, że mogą się oni nie dostosować do obowiązujących przepisów lub zasad bezpieczeństwa ruchu*<sup>69</sup>. Nie pozostawiono tego wyjaśnienia bez przykładów, otóż wskazówką, że współuczestnicy ruchu drogowego mogą zachowywać się na drodze w sposób nieprawidłowy, są jasne i dostrzegalne dla prowadzącego pojazd cechy tych osób, którymi charakteryzują się m.in. dzieci pozostawione bez opieki<sup>70</sup>, dzieci jadące na rowerach, osoby starsze, osoby z dysfunkcjami życiowymi, osoby, których ruchy mogą świadczyć o nietrzeźwości. Do utraty zaufania wobec innego uczestnika ruchu doprowadza również nieprawidłowe zachowanie się uczestnika ruchu, nieprawidłowe poruszanie się

<sup>68</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14 lipca 1956 r. sygn.: III K 714/56, Nowe Prawo 1957, Nr 6, s. 112.

<sup>69</sup> Uchwała SN z dnia 22 czerwca 1963 r.

<sup>70</sup> W uchwale tej wskazano, że brak rozsądku u dzieci, nieopanowanie w chwili niebezpieczeństwa lub też jego niedocenianie mogą być przyczyną nieobliczalnych reakcji, jak np. do przebiegnięcia w ostatniej chwili przed samochodem.



pieszych czy miejsca, w których na podstawie doświadczenia życiowego kierowca wie, iż może dojść do nieprzestrzegania zasad ruchu drogowego – np. okolice przystanków i usiłujący przejść przez jednię piesi, zanim ruszy autobus<sup>71</sup>. Dlatego też kierujący pojazdem, znajdując się m.in. w sytuacjach opisanych powyżej, zdaniem Sądu Najwyższego powinien być przygotowany na nieoczekiwany rozwój wydarzeń oraz musi dostosować prędkość.

Warto również podkreślić, że w opisywanej uchwale skład orzekający Izby Karnej i Wojskowej Sądu Najwyższego wyraźnie podkreślił, że samo naruszenie przez uczestnika ruchu drogowego (np. kierowcę pojazdu mechanicznego, woźnicę, rowerzystę, przechodnia) przepisów o ruchu na drogach lub zasad bezpieczeństwa tego ruchu jest przesłanką do pociągnięcia jedynie do odpowiedzialności karno-administracyjnej, zachodzącej zarówno przy działaniu z winy umyślnej, jak i z winy nieumyślnej<sup>72</sup>. Jeżeli zaś chodzi o odpowiedzialność karną, to ponosił ją sprawca za naruszenie przepisów prawa o ruchu na drogach lub zasad bezpieczeństwa tego ruchu wtedy, kiedy pomiędzy tym naruszeniem a skutkiem warunkującym taką odpowiedzialność (niebezpieczeństwo katastrofy, śmierć, uszkodzenie ciała, narażenie życia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo) istniał związek przyczynowy<sup>73</sup>. Dlatego warunkiem przypisania sprawcy przestępstwa drogowego umyślnej postaci winy, czy to na podstawie art. 215 § 1 k.k. z 1932 r. (sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej), czy art. 242 § 1 k.k. z 1932 r. (narażenie życia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo) było wykazanie, że sprawca przewidywał możliwość skutku przestępnego i co najmniej na skutek ten się godził. Trzeba jednakże pamiętać, że w przytoczonych powyżej dyspozycjach skutkiem przestępnym nie była katastrofa w komunikacji czy śmierć człowieka, ale sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy (art. 215 § 1 k.k. z 1932 r.) albo narażenie życia człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo (art. 242 § 1 k.k. z 1932 r.). Dlatego też na odpowiedzialność za umyślne sprowadzenie niebezpieczeństwa katastrofy lub za umyślne narażenie życia ludzkiego na bezpośrednie niebezpieczeństwo nie wpływa mniemanie sprawcy, iż uniknie samej katastrofy tudzież śmierci człowieka.

Wzrastający postęp motoryzacji oraz rozwój transportu drogowego stanowią przyczynę wzrostu liczby katastrof samochodowych. Spowodowało to powstanie pewnego „trendu” w orzecznictwie, polegającego na surowszym karaniu za spowodowanie stanów, w których groziło niebezpieczeństwo takich katastrof. Jednakże napotkano na przeszkodę w postaci niezbyt doskonałego

<sup>71</sup> R. A. Stefański, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 19 października 2005 r., sygn.: IV KK 244/05*, *Wojskowy Przegląd Prawniczy* 2006, Nr 2, s. 159-160.

<sup>72</sup> Art. 4. Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 r. – Prawo o wykroczeniach (Dz. U. z 1932 r. Nr 60, poz. 572, akt archiwalny): *Odpowiedzialność za wykroczenie zachodzi w razie popełnienia go bądź z winy umyślnej bądź nieumyślnej, jeżeli przepis szczególny nie stanowi inaczej.*

<sup>73</sup> J. Kochanowski, *Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Warszawa 1990, s. 11.



sformułowania znamion czynu zabronionego z art. 215 k.k. z 1932 r. oraz zbyt niskiej sankcji z art. 215 § 2 tego kodeksu – zaledwie kara aresztu do roku lub grzywny – przewidzianej za działanie nieumyślne. Wywołało to pewnego rodzaju tendencję polegającą na szerokim upatrywaniu winy umyślnej w działaniu sprawcy z art. 215 – w postaci zamiaru ewentualnego. W wyrokach sądowych wskazywano, że sprawca wszakże mógł nie chcieć wywołania katastrofy, jednakże zachowaniem swoim wskazywał, iż godził się na sprowadzenie samego niebezpieczeństwa katastrofy, co oczywiście było istotą przestępstwa z art. 215 § 1 k.k. z 1932 r. Takie podejście M. Siewierski krytykował, podkreślając, że sądy w tego typu orzeczeniach posuwają się zbyt daleko, przede wszystkim wówczas, kiedy wyrażają pogląd, że sprawca godził się z wywołaniem niebezpieczeństwa katastrofy stanowiącej zagrożenie również dla niego samego. Należy w tym miejscu zgodzić się z negatywną oceną tego Autora ówczesnej linii orzeczniczej wypracowanej na gruncie art. 215 k.k. z 1932 r. Na aprobatę zasługuje jego stanowisko wskazujące, iż *w rzeczywistości w przypadkach, gdy skutki tego niebezpieczeństwa grożą samemu sprawcy, należałoby przyjąć zgodnie z logiką, że zachodzi jedynie wina nieumyślna, lekkomyślność: sprawca możliwość sprowadzenia niebezpieczeństwa przewiduje, lecz bezpodstawnie mniema, że go uniknie*<sup>74</sup>.

Co do wymierzania kar wypowiedział się także w przywoływanej już wielokrotnie uchwale Sąd Najwyższy<sup>75</sup>. Jego zdaniem sądy karząc za przestępstwa drogowe, powinny pamiętać, że porządek oraz bezpieczeństwo na drogach zależą w dużym stopniu od stosowania skutecznych i ostrych represji. Tego rodzaju reakcja karna powinna dotyczyć tych wszystkich, którzy w sposób umyślny naruszyli przepisy i zasady bezpieczeństwa ruchu, wykazując zarówno aspołeczną postawę, jak i lekceważenie prawa do bezpieczeństwa współuczestników ruchu drogowego. Za szczególnie obciążającą okoliczność wskazywano chociażby prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości. Widać zatem, że Sąd Najwyższy oczekiwał, iż surowa karalność za przestępstwa w komunikacji przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach, co z jednej strony jest pewnego rodzaju działaniem prewencyjnym, jednakże na dzień dzisiejszy wiadomo już, że nie do końca tak skutecznym, jakby się to wydawało. Współcześnie większa nadzieja pokładana jest w edukację społeczeństwa w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez programy i kampanie społeczne o charakterze prewencyjnym, aniżeli w surowości orzekanych kar.

Odnosząc się zaś do kwestii związanej z wymiarem kary, to w uchwale SN z dnia 22 czerwca 1963 r.<sup>76</sup> podkreślono, że powinien być ściśle związany ze stopniem zawinienia. Owo zawinienie sprawcy było tym większe, im większe

<sup>74</sup> M. Siewierski, *Kodeks karny i Prawo o wykroczeniach. Komentarz. Wydanie VIII*, op. cit., s. 290-291; M. Siewierski, *Kodeks karny i Prawo o wykroczeniach. Komentarz. Wydanie IX*, op. cit., s. 258.

<sup>75</sup> Uchwała SN z dnia 22 czerwca 1963 r.

<sup>76</sup> Ibidem.



znaczenie dla bezpieczeństwa ruchu miało naruszenie przepisów ruchu oraz im większy był stopień nieprzestrzegania nakazu prowadzenia pojazdu w sposób rozważny oraz ostrożny. Na korzyść sprawcy przy wymiarze kary działał brak efektywnej szkody lub wyrządzenie szkody nieznacznej.

Przyczynienie się do wypadku przez współuczestników ruchu drogowego albo przez inne osoby powinno być w zasadzie uwzględnione na korzyść sprawcy. Jednakże nie zawsze włączenie się czynu osoby trzeciej w łańcuch przyczynowy miało charakter czynu zawinionego. M. Siewierski posłużył się tu przykładem osoby ociemniałej (zgodnie z ówczesną nomenklaturą) przechodzącej przez jezdnię, trzymając w ręku białą laskę, w miejscu i czasie na to przeznaczonym, której to wejście na jezdnię mogło spowodować konieczność raptownego zahamowania pojazdu, a w konsekwencji zderzenie się z pojazdem jadącym z tyłu. W tej sytuacji jednakże w obliczu prawa karnego o winie osoby z dysfunkcją wzroku nie mogło być mowy<sup>77</sup>.

## 2. Wypadek w komunikacji na tle Kodeksu karnego z dnia 19 kwietnia 1969 r.

Zmiany społeczne warunkujące postawy oraz zachowania, przyczyniały się do ewolucji prawa karnego. Fakt ten od zawsze wpływał przede wszystkim na dynamikę części szczegółowej kodeksu, w której to uzupełniany był katalog przestępstw<sup>78</sup>. H. Gałecki oraz A. Solarz<sup>79</sup> już w pierwszej połowie lat 60. ubiegłego stulecia podkreślali, że rozwój motoryzacji rodził bardzo wiele problemów natury prawnej, kryminalistycznej, technicznej, medycznej, organizacyjnej i społecznej, a sposób ich rozwiązywania rzutował m.in. na stan bezpieczeństwa oraz porządku w ruchu drogowym. Dlatego też wypadki drogowe wysunęły się na pierwszy plan zagadnień związanych z problematyką bezpieczeństwa publicznego. Przytoczone fakty przyczyniły się do tego, iż przepisy w zakresie przestępstw w komunikacji zostały znacznie rozbudowane w Kodeksie karnym z 1969 r.<sup>80</sup>

Zanim jednakże Kodeks karny z 1969 r. został uchwalony, powstawały jego liczne projekty wychodzące z założenia, że problematyka przestępstw drogowych wymaga całościowego uregulowania. W projektach tych znajdowało to wyraz bądź w umiejscowieniu tych kwestii w ogólnym rozdziale poświęconym ochronie powszechnego bezpieczeństwa (projekty z 1956 r., 1966 r. i 1968 r.)

<sup>77</sup> M. Siewierski, *Kodeks karny i Prawo o wykroczeniach. Komentarz. Wydanie IX*, op. cit., s. 256.

<sup>78</sup> A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 7-8.

<sup>79</sup> H. Gałecki, A. Solarz, *Stan bezpieczeństwa na drogach publicznych*, (w:) R. Zelwiański, *Wypadki drogowe. Rola medycyny, kryminalistyki i nauk pokrewnych w zapobieganiu i dochodzeniu przyczyn wypadków drogowych*, Warszawa 1963, s. 12.

<sup>80</sup> Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. – Kodeks karny, Dz. U. z 1969 r. Nr 13, poz. 94 ze zm. (akt archiwalny).

bądź w odrębnym rozdziale zatytułowanym *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji* (projekt z 1963 r.)<sup>81</sup>. Ostatecznie przestępstwa drogowe zostały umieszczone w rozdziale *XX Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu oraz bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym*<sup>82</sup>. Przedmiotem głównym (a także jak wskazywał J. Kochanowski<sup>83</sup> – zbiorczym) ochrony grupy przestępstw, która znalazła się w tym rozdziale, było jak wynikało z jego tytułu, bezpieczeństwo powszechne oraz bezpieczeństwo w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym. Ubocznym przedmiotem ochrony tych przepisów była ochrona życia, zdrowia i mienia, które również były chronione przez przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu z rozdziału XXI oraz przestępstwa przeciwko mieniu z rozdziału XXIX Kodeksu karnego z 1969 r., a różniły się one jedynie sposobem zamachu oraz czasami zakresem skutków<sup>84</sup>. Podsumowując można wskazać, że przedmiotem ochrony było bezpieczeństwo w komunikacji zarówno o charakterze ogólnym – ochrona całej społeczności, jak i indywidualnym – ochrona poszczególnych jednostek<sup>85</sup>.

Pośród przestępstw zawartych w tym rozdziale Kodeksu karnego z 1969 r. znalazły się również takie, które dotyczyły właśnie przestępstw przeciwko komunikacji:

- przestępstwo polegające na spowodowaniu zdarzenia zagrażającego życiu lub zdrowiu ludzi albo mieniu w znacznych rozmiarach, mające postać m.in. katastrofy w komunikacji (w ruchu lądowym, wodnym, powietrznym) – art. 136 § 1,
- przestępstwo polegające na spowodowaniu bezpośredniego niebezpieczeństwa zdarzenia wymienionego w art. 136 § 1 – art. 137,
- przestępstwo polegające na naruszeniu zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, którego skutkiem jest nieumyślne uszko-

<sup>81</sup> J. Bafia, *Ochrona bezpieczeństwa ruchu lądowego, wodnego i powietrznego w projekcie Kodeksu karnego i w projekcie Prawa o wykroczeniach*, Nowe Prawo 1969, Nr 2, s. 180.

<sup>82</sup> W uchwale Sąd Najwyższy z dnia 28 lutego 1975 r. (sygn.: V KZP 2/74, OSNKW 1975, z. 3-4, poz. 33) stwierdził, że *przestępstwem drogowym jest naruszenie, chociażby nieumyślnie, zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, jeżeli skutkiem tego naruszenia było:*

a) spowodowanie katastrofy w ruchu lądowym,

b) spowodowanie bezpośredniego niebezpieczeństwa takiej katastrofy,

c) śmierć, uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia innej osoby albo poważna szkoda w mieniu nie należącym do sprawcy.

Ponadto przestępstwem godzącym w bezpieczeństwo ruchu lądowego jest niezależnie od skutku wymienionego powyżej także:

1) dopuszczenie, wbrew szczególnym obowiązkom:

a) do ruchu pojazdu mechanicznego, którego stan techniczny bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu w ruchu,

b) do prowadzenia pojazdu mechanicznego przez osobę będącą w stanie nietrzeźwości lub nie mającą wymaganych uprawnień;

2) pełnienie w stanie nietrzeźwości czynności związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów.

<sup>83</sup> J. Kochanowski, *Zagadnienia przestępstw drogowych ...*, op. cit., s. 12.

<sup>84</sup> Ibidem.

<sup>85</sup> J. Bafia, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 1971, s. 313-316.





dzenie ciała lub rozstrój zdrowia innej osoby albo poważna szkoda w mieniu – art. 145 § 1,

- przestępstwo polegające na dopuszczeniu do ruchu – mimo ciężącego na osobie szczególnego obowiązku – pojazdu mechanicznego lub innego pojazdu w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu albo na dopuszczeniu do prowadzenia pojazdu mechanicznego (tudzież innego pojazdu) przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub niemającą wymaganych uprawnień – art. 146,
- przestępstwo polegające na pełnieniu w stanie nietrzeźwości czynności związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa ruchu pojazdów – art. 147 § 1.

W kodeksie tym po raz pierwszy utworzono odrębny typ przestępstwa wypadku w komunikacji – art. 145<sup>86</sup>, a także wojskowego wypadku w komunikacji – art. 323<sup>87</sup>. Mimo iż przepisy te można by uznać na gruncie Kodeksu karnego z 1969 r. jako nowość, to nawiązywały one w swojej konstrukcji do przestępstwa określonego w art. 215 k.k. z 1932 r.<sup>88</sup> R. A. Stefański wskazuje, że kryminalizacja wypadku w komunikacji jako właśnie odrębnego typu przestępstwa była spowodowana potrzebą odpowiedniego, surowszego karania sprawców zdarzeń w ruchu, które powodowały skutki zarówno w zakresie życia, zdrowia, jak i mienia<sup>89</sup>. J. Bafia podkreślał, że nowością wprowadzoną przez Kodeks karny z 1969 r. było sformułowanie wyodrębnionej dyspozycji przestępstwa drogowego, której istota nie sprowadzała się do określenia jedynie podstawowej postaci tego przestępstwa, ale dokonano jej znacznego rozszerzenia. Owa

<sup>86</sup> Treść art. 145 Kodeksu karnego z 1969 r. była następująca:

*§ 1. Kto, naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia innej osoby albo poważną szkodę w mieniu,*

*podlega karze pozbawienia wolności do lat 3.*

*§ 2. Jeżeli następstwem naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu jest śmierć, ciężkie uszkodzenie ciała lub ciężki rozstrój zdrowia innej osoby, sprawca*

*podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.*

*§ 3. Jeżeli sprawca w stanie nietrzeźwości prowadząc pojazd mechaniczny lub inny pojazd dopuszcza się przestępstwa określonego w § 1 lub 2,*

*podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10.*

*§ 4. Sprawca czynu określonego w § 1 lub 2, który zbiegł z miejsca zdarzenia,*

*podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10.*

<sup>87</sup> Treść art. 323 Kodeksu karnego z 1969 r. była następująca:

*§ 1. Żołnierz, który, prowadząc uzbrojony pojazd mechaniczny, narusza chociażby nieumyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym i powoduje nieumyślnie uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia innej osoby albo poważną szkodę w mieniu,*

*podlega karze pozbawienia wolności do lat 5.*

*§ 2. Jeżeli następstwem naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu jest śmierć, ciężkie uszkodzenie ciała lub ciężki rozstrój zdrowia innej osoby, sprawca*

*podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.*

*§ 3. Jeżeli sprawca dopuszcza się przestępstwa określonego w § 1 lub 2 w stanie nietrzeźwości,*

*podlega karze pozbawienia wolności do roku do lat 10.*

<sup>88</sup> K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 87.

<sup>89</sup> R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji ...*, op. cit., s. 194.



dyspozycja przeciwdziała rozdrobnieniu i zróżnicowaniu kwalifikowania czynów polegających w istocie na spowodowaniu wypadku drogowego<sup>90</sup>. Z kolei M. Olszewski podkreślał, że nowy Kodeks karny z 1969 r. zaspokoił *pilną potrzebę społeczną w postaci konieczności przekazania do rąk wymiaru sprawiedliwości skutecznego narzędzia prawnego, służącego do zwalczania groźnego zjawiska przestępczości drogowej*<sup>91</sup>. Autor ten wskazywał, że przepisy Kodeksu karnego z 1932 r. dotyczące tzw. przestępstw komunikacyjnych na tle ogólnego postępu techniczno-cywilizacyjnego ujawniły swą wyjątkową niedoskonałość. W związku z tym nowe przepisy rozdziału XX oceniane były jako milowy krok naprzód pozwalający zwalczać przestępczość drogową.

Kodeks karny z 1969 r. nie posługiwał się pojęciem „wypadku” czy „wypadku w ruchu drogowym”, „wypadku w komunikacji”. W art. 136 używano określenia „zdarzenie (...) mające postać katastrofy”, a w art. 145 „naruszenie zasad bezpieczeństwa” tudzież „czyn określony w § 1 lub 2”. K. Buchała podkreślał, że pojęcie „wypadek” zostało przejęte z publikacji Organizacji Narodów Zjednoczonych dotyczących bezpieczeństwa na drogach publicznych, w których za wypadek uznawano *każde zdarzenie na otwartej dla ruchu publicznego drodze, które powoduje śmierć, rany lub szkody materialne, pod warunkiem, że bierze w nim udział pojazd znajdujący się w ruchu lub bezruchu*<sup>92</sup>. Podkreślano jednak, iż całe zdarzenie nie musiało rozgrywać się na drodze publicznej, wystarczyło bowiem, iż zaczęło się na niej lub zakończyło<sup>93</sup>. Takie podejście pozwala na opracowanie szerszej definicji „wypadku w ruchu drogowym”, które obejmowało swym znaczeniem jakiegokolwiek zdarzenie w warunkach ruchu drogowego, w jakim uczestniczył pojazd, pieszy uczestnik ruchu (np. osoba pędząca zwierzęta), a jednocześnie naruszone zostały zasady obowiązujące w tym ruchu. Zgodnie z tym podejściem naruszenie nie musiało spełniać znamion żadnego typu przestępstwa ani nawet wykroczenia, wystarczyło bowiem, by zagrażało bezpieczeństwu dóbr chronionych prawem karnym lub kodeksem wykroczeń tudzież naruszało porządek na drogach publicznych<sup>94</sup>. Niemniej jednak w przedkładanej pracy używane jest ono w znaczeniu węższym i rozumiane jest jako zdarzenie wypełniające znamiona typu czynu zabronionego z art. 145 Kodeksu karnego z 1969 r.

Przepis art. 145 k.k. z 1969 r. dotyczył wypadków, zatem zdarzeń o mniejszej skali aniżeli katastrofa, która została spenalizowana w art. 136 tego kodeksu. Przepis ten przewidywał:

<sup>90</sup> J. Bafia, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz*, op. cit., s. 331.

<sup>91</sup> M. Olszewski, *Ochrona bezpieczeństwa drogowego w nowym kodeksie karnym*, Palestra 1970, Nr 4, s. 32-33, 46.

<sup>92</sup> K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz*, Bydgoszcz 1997, s. 47, 109.

<sup>93</sup> W. Rychter, E. Rzeszkowski, *Wypadki drogowe*, Warszawa 1957, s. 17.

<sup>94</sup> K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej ...*, op. cit., s. 47, 109.



- lekki wypadek, zachodził on wówczas, gdy powstało lekkie uszkodzenie ciała lub tylko „poważna szkoda” w mieniu – art. 145 § 1 k.k. z 1969 r.<sup>95</sup>,
- ciężki wypadek komunikacyjny, zachodzący wtedy, kiedy powstało ciężkie uszkodzenie ciała lub śmierć uczestnika ruchu – art. 145 § 2 k.k. z 1969 r.,
- wypadek komunikacyjny spowodowany przez nietrzeźwego kierowcę pojazdu mechanicznego powodującego lekki lub ciężki wypadek komunikacyjny – art. 145 § 3 k.k. z 1969 r.<sup>96</sup>,
- zbiegnięcie z miejsca zdarzenia sprawcy lekkiego lub ciężkiego wypadku komunikacyjnego – art. 145 § 4 k.k. z 1969 r.

Dla bytu przestępstwa wypadku drogowego istotna była ilość naruszonych lub zagrożonych dóbr, która to odróżniała go od przestępstwa katastrofy w komunikacji. K. Buchała<sup>97</sup> wskazywał, że należy kierować się stanowiskiem wypracowanym na gruncie orzecznictwa. Otóż zgodnie z wytycznymi wymiaru sprawiedliwości z 1963 r.<sup>98</sup> przyjmowano, iż wypadek komunikacyjny charakteryzował się tym, iż liczba osób nim dotkniętych nie przekraczała 5 – czyli liczby odpowiadającej pojemności samochodu osobowego. Sąd Najwyższy podobne stanowisko przyjmował w innych orzeczeniach, gdzie wskazywał, że trudno byłoby uznać tezę, że 6 osób to nie jest liczba na tyle znaczna, aby za spełniony mógł być uznany element powszechności zagrożenia niebezpieczeństwem. Dlatego też, zdarzenie dotyczące co najmniej 6 osób było uznawane już za katastrofę.

Na mocy art. 145 k.k. z 1969 r. odpowiadali sprawcy wypadków, do jakich dochodziło w ruchu lądowym, wodnym, odbywającym się na szlakach wodnych oraz w ruchu powietrznym. Ruch lądowy rozumiano jako ruch odbywający się na drogach publicznych oraz na szlakach kolejowych, na terenach budowlanych, na lotniskach, na obszarze obiektów przemysłowych oraz w innych miejscach, w których odbywa się lokalny ruch pojazdów<sup>99</sup>. Miejscem popełnienia przestępstwa były nie tylko drogi publiczne, ale także inne tereny, na których odbywał się zarówno ruch pojazdów ogólny, jak i lokalny<sup>100</sup>. M. Olszewski<sup>101</sup> wskazywał, że pojęcie ruchu lądowego składało się z trzech elementów:

<sup>95</sup> Zob. K. Buchała, *Wybrane problemy odpowiedzialności za popełnienie przestępstwa komunikacyjnego*, Palestra 1974, Nr 2, s. 7 i n.

<sup>96</sup> W literaturze przedmiotu rozważano możliwość dopisania do art. 145 § 3 k.k. z 1969 r. po słowach „w stanie nietrzeźwości” słów „lub w stanie wyraźnego przemęczenia”, albowiem rosnącą przyczyną wypadków drogowych było zmęczenie. Zob. T. Cyprian, *Wypadek drogowy spowodowany przez zmęczenie*, (w:) J. Fiema, W. Gutekunst, S. Hubert, *Studia prawnicze. Księga Pamiątkowa ku czci prof. dra Witolda Świdry*, Warszawa 1969, s. 47-53.

<sup>97</sup> K. Buchała, *Wybrane problemy odpowiedzialności za popełnienie przestępstwa komunikacyjnego*, op. cit., s. 10-11.

<sup>98</sup> Uchwała SN z dnia 22 czerwca 1963 r.

<sup>99</sup> M. Olszewski, *Ochrona bezpieczeństwa drogowego w nowym kodeksie karnym*, op. cit., s. 37.

<sup>100</sup> Zob. Uchwała SN z dnia 22 czerwca 1963 r. Więcej orzecznictwa dotyczącego art. 145 k.k. z 1969 r.: R. Góral, *Kodeks karny. Orzecznictwo i piśmiennictwo*, Warszawa 1974, s. 149-154.

<sup>101</sup> M. Olszewski, *Ochrona bezpieczeństwa drogowego w nowym kodeksie karnym*, op. cit., s. 37.



- 1) fizyczny ruch wszelkiego rodzaju pojazdów, zwłaszcza mechanicznych,
- 2) wyznaczona przestrzeń do poruszania się pojazdów, zobowiązująca wszystkie osoby znajdujące się na niej, a więc nie tylko kierujących pojazdami, ale również i pieszych, do podlegania ustanowionym regułom zachowania się na tej przestrzeni,
- 3) ruch pojazdów odbywał się w celach komunikacyjnych.

W uchwale z dnia 28 lutego 1975 r. Sąd Najwyższy<sup>102</sup> wskazał, że podmiotem przestępstwa drogowego z art. 145 § 1, 2, 4 k.k. z 1969 r. mógł być każdy uczestnik ruchu, np. kierujący pojazdem mechanicznym, woźnica, rowerzysta, pieszy poruszający się po jezdni. Mogła być nim również osoba zobowiązana do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pojazdów, do troszczenia się o konserwację oraz naprawę szlaków komunikacyjnych czy o ich właściwe oznakowanie i odpowiednią sygnalizację. Sprawca zamachu na bezpieczeństwo ruchu mógł być także podmiotem takiego przestępstwa. Warto jednak wskazać, że w literaturze przedmiotu dotyczącej znamion przestępstwa wypadku komunikacyjnego wypracowano dwie grupy poglądów dotyczące podmiotu.

Zdaniem M. Olszewskiego<sup>103</sup>, K. Buchały<sup>104</sup> oraz E. Szwedka<sup>105</sup> sprawcami przestępstwa z art. 145 k.k. z 1969 r. mogły być tylko osoby dopuszczające się naruszenia „zasad bezpieczeństwa w ruchu”, zatem faktycznie uczestniczący w tym ruchu: kierowcy, kierujący wszelkiego rodzaju pojazdami oraz piesi. Zgodnie z tym poglądem osoby znajdujące się „na zewnątrz” ruchu, np. rzucające kamieniem czy stawiające przeszkody na drodze, powodujące skutki opisane w art. 145 § 1 lub 2, nie mogły odpowiadać za spowodowanie wypadku w komunikacji drogowej, ale ponosiły odpowiedzialność karną na mocy przepisów ogólnych np. art. 152, 155, 156, 212 Kodeksu karnego za spowodowanie śmierci, uszkodzenie ciała lub mienia. Podobnie na mocy tych przepisów odpowiadać mieli sprawcy nieszczęśliwych skutków, którzy doprowadzili w wyniku wadliwego oznakowania, budowy czy konserwacji drogi, złej naprawy lub dopuszczenia niesprawnego technicznie pojazdu do ruchu. J. Kochanowski<sup>106</sup> krytykował to podejście, wskazując jego liczne nieścisłości. Mianowicie uważał, że nieuzasadnione było łagodniejsze traktowanie osób, które spowodowały wypadek nie będąc uczestnikami ruchu, mimo wcale nie mniejszej szkodliwości ich czynu. Co więcej, wykazywał błąd systemowy polegający na niedopuszczeniu do odpowiedzialności karnej z art. 145 k.k. z 1969 r. (sprawców niebędących uczestnikami ruchu) w sytuacji, kiedy dochodziło do lżejszych skutków, ale dopuszczaniu do takiej odpowiedzialności w przypadku skutków cięższych za katastrofę z art. 136 k.k. z 1969 r.

<sup>102</sup> Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., sygn.: V KZP 2/74, OSNKW 1975, z. 3-4, poz. 33. Tak też: I. Andrejew, *Kodeks karny. Krótki komentarz*, Warszawa 1988, s. 130. Tak też: K. Buchała, *Prawo karne materialne*, Warszawa 1989, s. 614.

<sup>103</sup> M. Olszewski, *Ochrona bezpieczeństwa drogowego w nowym kodeksie karnym*, Palestra 1970, Nr 4, s. 38.

<sup>104</sup> K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 26-27.

<sup>105</sup> E. Szewdek, *Wypadek drogowy*, Nowe Prawo 1973, Nr 12, s. 1730.

<sup>106</sup> J. Kochanowski, *Zagadnienia przestępstw drogowych ...*, op. cit., s. 14-15.



Odmierna grupa poglądów reprezentowana była w doktrynie przez J. Bafię<sup>107</sup>, A. Bachracha<sup>108</sup> i Andrejewa<sup>109</sup>. Wskazywali oni, że podmiotem występku z art. 145 k.k. z 1969 r. może być każdy, kto dopuszcza się naruszenia zasad stanowiących reguły określające ogół warunków zapewniających bezpieczeństwo ruchu drogowego, co w rezultacie powodowało, iż stanowił on (analogicznie do art. 136) przestępstwo o generalnie określonym podmiocie (*delictum commune*).

Warto w tym miejscu jednak zwrócić uwagę, że podmiotem przestępstwa określonego w art. 145 § 3 k.k. z 1969 r. mogła być wyłącznie osoba znajdująca się w stanie nietrzeźwości i prowadząca pojazd mechaniczny. Owo stanowisko znalazło wyraz w orzecznictwie Sądu Najwyższego, który m.in. w wyroku z dnia 26 września 1972 r.<sup>110</sup> stwierdził, że *sprawcą przestępstwa określonego w art. 145 § 1 lub (...) z § 2 k.k. może być każda osoba, nie tylko kierująca pojazdem mechanicznym, np. przechodzień, lub (...) oddająca pojazd innej osobie, natomiast podmiotem przestępstwa określonego w art. 145 § 3 k.k. może być tylko osoba prowadząca w stanie nietrzeźwości pojazd mechaniczny*. Zaś w wyroku z dnia 12 sierpnia 1981 r.<sup>111</sup> Sąd Najwyższy wskazał, że *oskarżony w sposób zawiniony naruszył zasadę bezpieczeństwa w ruchu lądowym przez udostępnienie samochodu osobie niemającej uprawnień i znajdującej się w stanie nietrzeźwości i że pomiędzy tym działaniem oskarżonego, a spowodowanym wypadkiem i jego skutkami istnieje ścisły związek przyczynowy (...). W tym stanie faktycznym oskarżony dopuścił się przestępstwa z art. 145 § 1 k.k.*

Strona przedmiotowa przestępstwa z art. 145 § 1 k.k. z 1969 r. składała się z dwóch elementów<sup>112</sup>. Pierwszym z nich było naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu, drugim zaś – nieumyślne spowodowanie uszkodzenia ciała lub rozstrój zdrowia innej osoby lub poważna szkoda w mieniu. Czyn zabroniony z art. 145 k.k. z 1969 r. polegał na naruszeniu przez sprawcę zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu lądowym, wodnym czy powietrznym, który pociągał za sobą skutek tamże określony<sup>113</sup>. Było to przestępstwo skutkowe, ponieważ warunkiem spełnienia ustawowych znamion czynu przez sprawcę było istnienie

<sup>107</sup> J. Bafia, *Ochrona bezpieczeństwa ruchu lądowego, wodnego i powietrznego w projekcie Kodeksu karnego i w projekcie Prawa o wykroczeniach*, Nowe Prawo 1969, Nr 2, s. 187.

<sup>108</sup> A. Bachrach, *Nowe wytyczne Sądu Najwyższego w sprawach o przestępstwa drogowe (zagadnienia wykładni prawa)*, Państwo i Prawo 1976, z 8-9, s. 42.

<sup>109</sup> I. Andrejew, (w:) I. Andrejew, W. Świda, W. Wolter, *Kodeks karny z komentarzem*, Warszawa 1973, s. 430.

<sup>110</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 września 1972 r., sygn.: V KRN 379/72, OSNKW 1973, z. 1, poz. 9.

<sup>111</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 sierpnia 1981 r., sygn.: V KRN 147/81, OSNPG 1982, z. 2, poz. 20.

<sup>112</sup> J. Bafia, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz*, op. cit., s. 331; J. Bafia, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz. Tom II – część szczególna*, Warszawa 1987, s. 61.

<sup>113</sup> Naruszenie przez uczestnika ruchu drogowego jedynie zasad i przepisów wynikających z prawa o ruchu na drogach pociągało za sobą wyłącznie odpowiedzialność za wykroczenia, aktualną zarówno wówczas, kiedy sprawca działał z winy umyślnej czy nieumyślnej. Z kolei, gdy naruszenie przepisów o ruchu na drogach czy zasad bezpieczeństwa związanych z tym ruchem, pociągało za sobą odpowiedzialność karną sprawcy wtedy, kiedy pomiędzy tym naruszeniem a skutkiem warunkującym ową odpowiedzialność – takim jak niebezpieczeństwo katastrofy czy wypadek drogowy – zaistniał związek przyczynowy.



związku przyczynowego pomiędzy jego czynem a skutkiem. Niemniej jednak ustalenie związku przyczynowego między wypadkiem drogowym a skutkiem nie wystarczało do przyjęcia sprawstwa z art. 145 k.k. Znamiona tego przepięstwa za niezadowolające uznawały jakikolwiek czyn będący w związku przyczynowym ze skutkiem (np. prowadzenie pojazdu mechanicznego), lecz wymagały czynu sprawcy społecznie szkodliwego, jakim było naruszenie zasad bezpieczeństwa<sup>114</sup>. W literaturze przedmiotu<sup>115</sup> podkreślano, iż mowa tu o tych skodyfikowanych w przepisach prawa, jak i nie. Te pierwsze zostały opisane np.: w ustawie z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych<sup>116</sup>, w ustawie z dnia 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym<sup>117</sup> i wydanych na jej podstawie przepisów wykonawczych<sup>118</sup>. Pośród nich można wymienić:

- poszanowanie zasad dotyczących pierwszeństwa przejazdu,
- zasady związane ze zmianą pasa tudzież kierunku ruchu, wymijania, omijania, wyprzedzania, przechodzenia przez jezdnię,
- obowiązek zachowania bezpiecznej szybkości w określonych warunkach,
- rozważne i ostrożne prowadzenie pojazdu zgodne zarówno ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdu, będących obiektywnie niezbędnymi do zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa ruchu, jak i polegające na powstrzymaniu się od czynności mogących to bezpieczeństwo zmniejszyć<sup>119</sup>.

Owo naruszenie – jak wskazano powyżej – dotyczyło także zasad bezpieczeństwa zapewniających bezpieczne poruszanie się pojazdów, które nie wynikały wprost z przepisów prawa, ale były podyktowane istotą ruchu czy wynikały z jego logiki. Przyjmowano, że zasady te powinien znać każdy kierowca w związku z uzyskanym przez niego prawem do prowadzenia pojazdu, co więcej – wskazywano, że zasady te były szeroko popularyzowane w społeczeństwie<sup>120</sup>.

<sup>114</sup> K. Buchała, *Ogólna problematyka naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu z art. 145 k.k.*, Palestra 1971, Nr 2, s. 51-52.

<sup>115</sup> J. Wojciechowski, *Kodeks karny z krótkim komentarzem praktycznym*, Skierniewice 1992, s. 174; J. Bafia, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz. Tom II – część szczególna*, op. cit., s. 64.

<sup>116</sup> Ustawa z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych, Dz. U. z 1961 r. Nr 53, poz. 295 ze zm. (akt archiwalny).

<sup>117</sup> Ustawa z dnia 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 1992 r. Nr 11, poz. 41 t.j. ze zm. (akt archiwalny).

<sup>118</sup> Np.: Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 16 października 1997 r. w sprawie przewozu drogowego materiałów niebezpiecznych, Dz. U. z 1997 r. Nr 130, poz. 872 (akt archiwalny); Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 1996 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych pojazdów na drogach, Dz. U. z 1996 r. Nr 75, poz. 360 (akt archiwalny); Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 21 lipca 1993 r. w sprawie określenia sposobu zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego podczas trwania imprez na drogach, warunków ich odbywania, trybu postępowania i organów właściwych w tych sprawach, Dz. U. z 1993 r. Nr 73, poz. 345 ze zm. (akt archiwalny).

<sup>119</sup> W postanowieniu Sądu Najwyższego z dnia 7 listopada 1968 r. (sygn.: Rw 1295/68, OSNKW 1969, z. 3, poz. 37) wskazano, że kierowca będzie naruszał obowiązek rozważnego i ostrożnego prowadzenia pojazdu również wówczas, kiedy we właściwej chwili nie przerwie jazdy z powodu ogarniającej go senności lub z powodu silnego, ograniczającego sprawność psychofizyczną przemęczenia.

<sup>120</sup> J. Bafia, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz*, op. cit., s. 331.



J. Bafia<sup>121</sup> wskazywał na dwa rodzaje ostrożności: podwyższoną – jako podstawowa i powszechna zasada bezpieczeństwa ruchu drogowego, oraz szczególną – wymaganą stale od każdego uczestnika ruchu drogowego, ale tylko w określonych sytuacjach, np. podczas obserwacji sygnałów dawanych przez kierowcę pojazdu wyprzedzanego. Uważano za bezpodstawne tłumaczenie zawodowego kierowcy, który potrafił pieszego na skrzyżowaniu ulic czy na przejściu dla pieszych. Na skrzyżowaniu dróg oraz przejściach dla pieszych wejście na jezdnię w zasadzie nie mogło być zaskoczeniem dla kierowcy, albowiem do przewidywania takiej ewentualności zobowiązują go przepisy prawa o ruchu drogowym<sup>122</sup>.

Uczestnik ruchu drogowego winien kierować się zasadą ograniczonego zaufania wobec innych użytkowników drogi. Zasada ta opiera się na przewidywaniu czy inne osoby dostosują się do zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu drogowym, albowiem czasami indywidualne cechy mogą wskazywać, iż nie będą one ich przestrzegały. Do przesłanek ograniczonego zaufania zaliczano m.in.<sup>123</sup>:

- wiek, ponieważ w sposób nieobliczalny mogą zachować się na drodze zarówno dzieci, jak i osoby starsze, wskutek problemów ze wzrokiem czy słuchem,
- nietrzeźwość, która może być przyczyną niedostosowania się przez daną osobę do wymogów bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- miejsca, gdzie kierowca, kierując się doświadczeniem życiowym, powinien domyślać się, że zachowanie osób tam się znajdujących może być sprzeczne z zasadami bezpieczeństwa w ruchu, np. w pobliżu przystanków autobusowych, okolic zabaw tanecznych, sklepów, miejsc spacerów.

Sąd Najwyższy wypowiedział się co do zasady ograniczonego zaufania w ruchu bezpieczeństwa. W wyroku z dnia 26 listopada 1982 r.<sup>124</sup> wskazał, że prowadzący pojazd ma wprawdzie prawo oczekiwać, iż współuczestniczący w ruchu dostosują się do przepisów oraz zasad bezpieczeństwa w ruchu, niemniej jednak tylko do tego momentu, dopóki ich cechy osobiste i określona sytuacja uzasadniona doświadczeniem życiowym nie wskazują na to, że mogą oni nie dostosować się lub nie dostosowują się do obowiązujących przepisów i zasad w tym względzie. Zachowanie tego rodzaju przewidywalności i ostrożności jest szczególnie uzasadnione wówczas, kiedy współuczestnikami w ruchu drogowym są *dzieci, starcy, inwalidzi, a także osoby, które w sposób widoczny mogą zachować się bądź też zachowują się nieprawidłowo i których zachowanie się może świadczyć o ich nietrzeźwości*<sup>125</sup>. Warto w tym miejscu przytoczyć jeszcze inne stanowisko Sądu Najwyższego, w którym to podkreślił, iż sprzeczne z zasadami bezpieczeństwa zachowania się innego współuczestnika ruchu nie ma istotnego znaczenia dla odpowiedzialności sprawcy wypadku drogowego, jeżeli

<sup>121</sup> J. Bafia, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz. Tom II – część szczególna*, op. cit., s. 65.

<sup>122</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 lipca 1980 r., sygn.: V KRN 136/80, OSNPG 1981, z. 5, poz. 48.

<sup>123</sup> J. Wojciechowski, *Kodeks karny z krótkim komentarzem praktycznym*, op. cit., s. 174.

<sup>124</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 listopada 1982 r., sygn.: V KRN 353/82, OSNPG 1983, z. 7, poz. 81.

<sup>125</sup> Ibidem.



widział on zawczasu i nie wyciągnął dla siebie z tego faktu koniecznych wniosków<sup>126</sup>. Nie wskazywano zatem na odpowiedzialność karną osoby prowadzącej pojazd w sytuacji, kiedy to inna osoba będąca współuczestnikiem ruchu nie przestrzegała swych powinności wynikających z przepisów oraz zasad dotyczących bezpieczeństwa w ruchu, ponieważ osoba prowadząca pojazd nie mogła przewidzieć takiego rozwoju wypadków.

Na uwagę zasługuje również wciąż aktualne stanowisko Sądu Najwyższego<sup>127</sup>, w którym to wskazano, że zasada ograniczonego zaufania odnosi się jedynie do zachowania się użytkowników dróg. Z kolei zaś w stosunku do oznakowań na przejazdach kolejowych bez zapór, użytkownik powinien kierować się zasadą pełnego zaufania, bazującą na fakcie, iż odpowiednie sygnały oraz znaki ostrzegawcze nie tylko dostatecznie uprzedzają kierujących pojazdami o zbliżaniu się do takiego przejazdu, lecz również o tym, że jest on prawidłowo urządzony.

Zdaniem J. Wojciechowskiego<sup>128</sup> na gruncie art. 145 k.k. z 1969 r. istotne znaczenie miała zasada nakazująca kierowcy prowadzenie pojazdu w taki sposób, by miał on możliwość zatrzymania jego przed każdą przeszkodą, która trwale znajduje się na jezdni. Dlatego zobowiązywano kierowcę do nieustannej obserwacji drogi i prowadzenia w taki sposób pojazdu, by mógł w porę zauważyć przeszkodę oraz podjąć właściwą reakcję. W związku z tym kierowca „nie ma prawa” zarówno za dnia, jak i nocą najechać np. na leżące na drodze człowieka czy uderzyć w znajdującą się na niej przeszkodę.

Drugim wspomnianym elementem składowym strony przedmiotowej wypadku drogowego na gruncie Kodeksu karnego z 1969 r. było nieumyślne spowodowanie uszkodzenia ciała lub rozstrój zdrowia innej osoby lub poważna szkoda w mieniu. Znamiona te związane były ze skutkiem, z którym łączyły się zagadnienia zarówno o charakterze medycznym, jak też ekonomicznym. Te pierwsze dotyczyły faktu, iż pojęcie wypadku implikowało od zawsze jakieś złe następstwa dla życia lub zdrowia ludzkiego, co spowodowało, iż aspekt medyczny stał się właściwy dla tego rodzaju zdarzeń. I. Andrejew<sup>129</sup> wskazywał, że tzw. zwykłym, zwanym także średnim uszkodzeniem ciała tudzież rozstrojem zdrowia (art. 156 § 1 k.k. z 1969 r.) był każdy inny wypadek nieobjęty dyspozycją art. 155 § 1 k.k. z 1969 r. Miał on jednak wykraczać poza nieznaczne ślady na ciele, niebędące w świetle art. 182 § 1 tego kodeksu ani uszkodzeniami ciała, ani rozstrojem zdrowia. W zakresie tego rodzaju uszkodzenia ciała oraz zdrowia rozróżniano jeszcze jego lekki stopień (art. 156 § 2 k.k. z 1969 r.). Dochodziło do niego wówczas, kiedy naruszenie czynności narządu ciała trwało nie dłużej niż siedem dni. R. Góral<sup>130</sup> tłumaczył to jako:

<sup>126</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 listopada 1972 r., sygn.: Rw 1106/72, OSNKW 1973, z. 2-3, poz. 39.

<sup>127</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 października 1964 r., sygn.: IV K 249/64, OSNKW 1965, z. 6, poz. 67.

<sup>128</sup> J. Wojciechowski, *Kodeks karny z krótkim komentarzem praktycznym*, op. cit., s. 175.

<sup>129</sup> I. Andrejew, *Kodeks karny. Krótki komentarz*, op. cit., s. 137-138.

<sup>130</sup> R. Góral, *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, Warszawa 1996, s. 178-179.





- uszkodzenie ciała jako naruszenie ciągłości tkanek ciała w postaci zranienia zewnętrznego lub uszkodzenia wewnętrznego, pozostawiające na ciele poważny ślad w postaci zniszczenia całości powłoki cielesnej człowieka (np. złamanie kości, nadwyrężenie organów wewnętrznych<sup>131</sup>),
- rozstrój zdrowia jako czynnościowe zmiany chorobowe.

Uderzenie niepozostawiające śladów tudzież pozostawiające tylko przemijający siniec lub lekkie starcie naskórka, nie było uważane za uszkodzenie ciała czy rozstrój zdrowia<sup>132</sup>.

Aspekt ekonomiczny znamienia skutkowego przestępstwa z art. 145 § 1 k.k. z 1969 r. wiązał się oczywiście z pojęciem szkody majątkowej, czyli ubytkiem w majątku, nazwanym przez ustawodawcę szkodą poważną. „Poważną szkodą” w rozumieniu tego przepisu była taka szkoda w mieniu nienależącym do sprawcy, wynikająca bądź z całkowitego zniszczenia bądź z tak istotnego uszkodzenia pojazdu lub innego przedmiotu uderzonego przez pojazd, co świadczyło o dużej sile zderzenia, a tym samym o zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu. Określenie „poważna szkoda w mieniu” miało na celu wykluczenie penalizowania drobniejszych uszkodzeń z kręgu czynów przestępnych. Z uwagi na to, iż omawiany w tej części pracy Kodeks karny ograniczał wypadek drogowy jedynie do sytuacji, w której ucierpiała inna osoba, a nie tylko sam sprawca wypadku (wskazuje na to treść przepisu art. 145 § 2 k.k. z 1969 r.), wskazywano również, że ową szkodę w mieniu należy odnieść także do innej osoby. Ocena czy sprawca czynu określonego w art. 145 § 1 k.k. z 1969 r. spowodował „poważną szkodę w mieniu”, powinno następować po przeprowadzeniu analizy każdego wypadku uszkodzenia mienia. W sytuacji, kiedy sprawca zniszczył bądź uszkodził czyjeś mienie, należało uwzględnić m.in. ogólną wartość mienia przed uszkodzeniem oraz ustalić odpowiedni stosunek rozmiaru tejże szkody do tej ogólnej wartości mienia<sup>133</sup>. Ponadto ustalano straty związane z pozbawieniem – z powodu mienia – możliwości korzystania z niego przez pewien czas<sup>134</sup>. W praktyce orientacyjnym miernikiem „poważnej szkody” była wówczas szkoda na kwotę oscylującą od 25 000 zł do 300 000 zł<sup>135</sup>. Rozważając ten problem należy zwrócić uwagę, że po wejściu w życie Kodeksu karnego z 1969 r. w doktrynie i orzecznictwie

<sup>131</sup> Zob. też: M. Siewierski, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 1971, s. 364.

<sup>132</sup> Ibidem; I. Andrejew, *Polskie prawo karne w zarysie*, Warszawa 1989, s. 374.

<sup>133</sup> Zob. T. Gawroński, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego – Izba Wojskowa z dnia 7 maja 1970 r.*, sygn.: *Rw 389/70*, OSPiKA 1971, Nr 7-8, poz. 150.

<sup>134</sup> J. Bafia, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz*, op. cit., s. 331.

<sup>135</sup> Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 15 lutego 1989 r., sygn.: VI KZP 10/88, OSNKW 1989, z. 3-4, poz. 19 wskazała, jak w judykaturze kształtowała się wysokość kwoty świadcząca o poważnej szkodzie. W uchwale Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., sygn.: V KZP 2/74, wskazano, że orientacyjny miernik tej szkody to kwota 25 000 zł. Uchwałą Sądu Najwyższego z dnia 21 września 1983 r., sygn.: VI KZP 25/83 (OSNKW 1984, z. 1, poz. 2) zmieniono tę kwotę na 100 000 zł, zaś uchwałą pełnego składu Izby Karnej SN z dnia 30 września 1987 r., sygn.: VI KZP 30/87, (OSNKW 1987, z. 11-12, poz. 92) miernik ten został ustalony na kwotę 300 000 zł. Z kolei uchwałą pełnego składu Izby Karnej SN z dnia 15 lutego 1989 r., sygn.: VI KZP 10/88 (OSNKW 1989, z. 3-4, poz. 19) zmieniono go na kwotę do 2 000 000 zł.



rozpatrywano nieustannie, w jaki sposób powinno się dokonywać oceny owej szkody. Najczęściej mówiono o trzech metodach określenia kryteriów „poważnej szkody w mieniu”, a mianowicie: metodzie proporcjonalnej, metodzie wielkości absolutnej, metodzie mieszanej<sup>136</sup>.

Śmierć, ciężkie uszkodzenie ciała lub ciężki rozstrój zdrowia innej osoby były następstwami powodującym surowszą sankcję, którą przewidywał art. 145 § 2 k.k. z 1969 r., niemniej jednak w niniejszym opracowaniu nie potraktowano go jako typu kwalifikowanego przestępstwa wypadku w komunikacji<sup>137</sup>. Przyjęto, że cechą charakterystyczną przestępstw kwalifikowanych przez następstwo jest fakt, iż skutek stanowi wynik czynu określonego w typie podstawowym<sup>138</sup>. Skutek w postaci śmierci, ciężkiego uszkodzenia ciała lub ciężkiego rozstroju zdrowia nie był następstwem czynu określonego w art. 145 § 1 k.k. z 1969 r., lecz jedynie wynikiem naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu, samo zaś naruszenie tych zasad nie wyczerpywało czynu opisanego w § 1, a więc nie stanowiło typu podstawowego przestępstwa. Przez określony w przepisie art. 145 § 2 k.k. z 1969 r. skutek, rozumieć należało takie uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia, o których traktował art. 155 § 1 k.k. z 1969 r. I. Andrejew wyjaśniał, że przepis § 2 analizowanego przepisu jest *lex specialis* w stosunku do innych przepisów Kodeksu karnego z 1969 r.: art. 152 (nieumyślne spowodowanie śmierci człowieka) i 155 § 2 (nieumyślne spowodowanie ciężkiego uszkodzenia ciała lub ciężkiego rozstroju zdrowia)<sup>139</sup>.

<sup>136</sup> Zob. więcej: Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 16 stycznia 1997 r., sygn.: I KZP 32/96, OSNKW 1997, z. 3-4, poz. 19.

<sup>137</sup> W literaturze przedmiotu nie wypracowano jednego poglądu co do typów kwalifikowanych przestępstwa z art. 145 k.k. z 1969 r. O ile § 3 i § 4 nie budziły tak wielu dyskusji, to § 2 był przedmiotem wielu rozważań. Następstwa naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu jakimi były śmierć, ciężkie uszkodzenie ciała lub ciężki rozstrój zdrowia innej osoby uznawane były albo za typ kwalifikowany do przestępstwa średniego wypadku w komunikacji albo typem podstawowym. Za pierwszą koncepcją opowiadali się I. Andrejew, (w:) I. Andrejew, W. Świda, W. Wolter, *Kodeks karny z komentarzem*, op. cit., s. 429; J. Bafia, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 1971, s. 346-339; J. Bafia, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz. Tom II – część szczegółowa*, Warszawa 1987, s. 71; J. Bafia, *Polskie prawo karne*, Warszawa 1989, s. 387; I. Andrejew, *Polskie prawo karne w zarysie*, op. cit., s. 374; A. Marek, *Prawo karne. Część ogólna*, Bydgoszcz 1993, s. 139; a także Sąd Najwyższy w nieaktualnym już wyroku z dnia 5 sierpnia 1970 r., sygn.: IV KR 130/70, LEX nr 22697. Drugie zaś stanowisko przyjęli: K. Buchała, *Kumulatywna kwalifikacja przestępstw komunikacyjnych*, NP 1972, Nr 11, s. 1619-1620; K. Buchała, *Ogólna problematyka naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu z art. 145 k.k.*, Palestra 1971, Nr 2, s. 50; K. Buchała, *Wybrane problemy odpowiedzialności za popełnienie przestępstwa komunikacyjnego*, Palestra 1974, Nr 2, s. 8; K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 90; K. Buchała, *Prawo karne materialne*, Warszawa 1989, s. 613; W. Wolter, *Rozważania nad kwalifikowanymi typami przestępstw*, Państwo i Prawo 1972, Nr 8-9, s. 30; A. Bachrach, *Głosa do wyroku Sądu Najwyższego z 5 sierpnia 1970 r.*, sygn.: IV KRN 130/70, Państwo i Prawo 1971, Nr 7, s. 200; A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim*, Warszawa 1974, s. 252-253; Z. Radzikowska, *Przestępstwa typu kwalifikowanego w k.k. z 1969 r.*, Wojskowy Przegląd Prawniczy 1973, Nr 3, s. 349; T. Bojarski, *Odmiany podstawowych typów przestępstw w polskim prawie karnym*, Warszawa 1982, s. 43; Z. Mirgos, *Przestępstwa drogowe w prawie polskim*, Zeszyty Naukowe Akademii Spraw Wewnętrznych 1990, Nr 58, s. 51; K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej ...*, op. cit., s. 111.

<sup>138</sup> A. Gimbut, *Następstwa czynu od których zależy wyższa karalność w prawie polskim na tle porównawczym*, Warszawa 1966, s. 9 i n.

<sup>139</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 maja 1970 r., sygn.: Rw 409/70, OSNKW 1970, z. 9, poz. 105.



Przepis art. 155 § 1 k.k. z 1969 r. ciężkie uszkodzenie ciała lub ciężki rozstrój zdrowia określał w następujący sposób<sup>140</sup>:

- jako trwałe uszkodzenia ciała, tj. naruszenia ciągłości tkanek ciała w postaci zranienia zewnętrznego lub uszkodzenia wewnętrznego, powodujące skutki nieodwracalne, takie jak pozbawienie człowieka wzroku (nie jednego oka, jeżeli ofiara widzi dobrze na drugie oko), słuchu (mowa tu o całkowitej utracie, a nie o przytępieniu), mowy (nie dotyczyło to trudności w artykułowaniu), zdolności płodzenia (dotyczyło to zarówno niemożliwości prowadzenia współżycia, jak też niemożliwości zapłodnienia),
- jako ciężkie kalectwo, czyli zupełne zniesienie lub bardzo znaczne ograniczenie czynności narządu, i to nawet w wypadku, gdy chodzi o jeden narząd z rzędu parzystych, jak np. nerka, płuco<sup>141</sup>; owo kalectwo następowało zatem w wyniku utraty np. kończyny dolnej lub górnej, stopy czy dłoni, czego efektem była obniżona sprawność fizyczna człowieka,
- jako ciężką nieuleczalną (np. paraliż kończyn) lub długotrwałą (np. skomplikowane złamanie) chorobę,
- jako chorobę zazwyczaj zagrażającą życiu (a nie chorobę zagrażającą życiu dopiero w związku z nadzwyczajnymi powikłaniami),
- jako trwałą chorobę psychiczną (np. padaczkę pourazową),
- jako trwałą, całkowitą lub znaczną niezdolność do pracy w zawodzie, zatem do pracy wyuczonyj i wykonywanej (np. utrata palca przez pianistę), a nie do pracy w ogóle,
- jako trwałe, poważne zeszpecenie (np. oparzenie twarzy kwasem siarkowym) lub zniekształcenie ciała (np. garb).

Art. 145 k.k. z 1969 r. typizował przestępstwo kierowcy jako nieumyślne oraz skutkowe, co odpowiadało istocie rzeczy. Na gruncie poprzedniego Kodeksu karnego kierowcy byli ścigani na podstawie art. 215 § 1 k.k. z 1932 r. za przestępstwo umyślne i bezskutkowe, co zmieniło się wraz z momentem wejścia w życie Kodeksu karnego z 1969 r. Ową zmianę A. Bachrach określił jako *wyrównanie kroku między prawem karnym a realiami życia*<sup>142</sup>. Warto jednak pamiętać, że treść przepisu art. 215 k.k. z 1932 r. została w swej starej szacie nie tylko przeniesiona do „nowego” kodeksu, ale też niejako „podwojona”, wcielając się w dwie normy: art. 136 i 137 k.k. z 1969 r. Ustawodawca polski ustanowił wówczas przestępstwo pełne, do którego znamion należało: spowodowanie stanu bezpośredniego zagrożenia katastrofą, wystąpienie realnych elementów katastrofy – art. 136. Ponadto został wprowadzony art. 137, będący normą subsydiarną, typizującą niepełny wizerunek przestępstwa z art. 136 z 1969 r.<sup>143</sup>

<sup>140</sup> Zob. I. Andrejew, (w:) I. Andrejew, W. Świda, W. Wolter, *Kodeks karny z komentarzem*, op. cit., s. 458; R. Góral, *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, op. cit., s. 204-205; I. Andrejew, *Kodeks karny. Krótki komentarz*, Warszawa 1988, s. 130. Tak też: K. Buchała, *Prawo karne materialne*, Warszawa 1989, s. 136.

<sup>141</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 31 marca 1978 r., sygn.: VI KRN 42/78, OSNKW 1978, z. 7-8, poz. 83.

<sup>142</sup> A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim*, op. cit., s. 14.

<sup>143</sup> Ibidem, s. 16.



Konstrukcję strony przedmiotowej analizowanego przestępstwa J. Bafia scharakteryzował jako oryginalną, czego wyrazem jest specyficzny sposób określania strony podmiotowej w znamionach tego przestępstwa<sup>144</sup>. Przestępstwo z art. 145 k.k. z 1969 r. można było popełnić nieumyślnie. Zachodziło ono zarówno w razie umyślnego, jak również nieumyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu, niemniej jednak skutek takiego naruszenia objęty być mógł wyłącznie winą nieumyślną, co wynikało z samego charakteru przestępstwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Autor ten wskazywał także, że nie można odchodzić od uznawania za przestępstwo błędów związanych ze sztuką prowadzenia pojazdu tylko dlatego, że sprawca nie wiedział, nie umiał, zdenerwował się czy przestraszył i na zasadzie odruchu nie podjął żadnych działań celem uniknięcia wypadku. To na kierowcy ciążył obowiązek przewidywania skutków błędów w sztuce prowadzenia pojazdu i warunkował on jego winę z reguły w postaci karalnego niedbalstwa, związanego z nieprzewidywaniem skutków swych nieprawidłowych czynności, mimo iż powinien on je przewidzieć. Dlatego też zakładano, iż kierowca powinien przewidywać poślizg na mokrej jezdni, albowiem jest on zjawiskiem dosyć typowym w sytuacji, kiedy np. pada deszcz<sup>145</sup>.

Tak jak zostało wspomniane powyżej zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym mogły być naruszone umyślnie oraz nieumyślnie. Do naruszenia o charakterze umyślnym dochodziło wówczas, kiedy sprawca świadomie nie dostosował się do zakazu lub nakazu, np. poprzez rozwinięcie prędkości większej niż była dozwolona w danym miejscu. Niemniej jednak przekroczenie owej prędkości mogło być również nieumyślnie, np. gdy sprawca przeoczył znak informujący o ograniczonej prędkości. Warto pamiętać, że wina nieumyślna mogła zachodzić na gruncie analizowanego przepisu nie tylko wtedy, gdy sprawca naruszał przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych, lecz także w sytuacji nieprzestrzegania tych zasad ruchu, które były podyktowane zdrowym rozsądkiem, a wynikały z istoty obowiązku zachowania ostrożności<sup>146</sup>. Sąd Najwyższy<sup>147</sup> wypracował powyższy pogląd na podstawie stanu faktycznego, w którym uznano, iż niezastosowanie należytej ostrożności polegało: na jeździe z nadmierną szybkością na spadzistym terenie bez hamulców i na niewłączeniu wszystkich urządzeń hamulcowych przed skręcającym w poprzek jezdni samochodem. W orzecz-

<sup>144</sup> J. Bafia, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz*, op. cit., s. 335; J. Bafia, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz. Tom II – część szczególna*, Warszawa 1987, s. 68.

<sup>145</sup> J. Bafia, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz. Tom II – część szczególna*, Warszawa 1987, s. 69.

<sup>146</sup> Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 11 lipca 1968 r. (sygn.: V KRN 337/68, OSNKW 1969, z. 4, poz. 44) wskazał, że *prowadzenie pojazdu mechanicznego przez kierowcę niesprawnego fizycznie lub niedysponowanego psychicznie jest dla bezpieczeństwa ruchu drogowego nie mniej niebezpieczne niż prowadzenie takiego pojazdu przez kierowcę nietrzeźwego. W takim stanie kierowcy nie wolno prowadzić pojazdu, a jeśli to czyni ze świadomością tego stanu, to wykazuje rażącą lekkomyślność i musi za to ponieść właściwą odpowiedzialność karną. Ze stanowiskiem tym nie zgodził się K. Buchała, w głosie do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 11 lipca 1968 r. sygn.: V KRN 337/68, Państwo i Prawo 1970, z. 3-4, s. 631.*

<sup>147</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 31 stycznia 1949 r., sygn.: K 1068/48, OSN (K) 1949, z. 1, poz. 10.



nictwie<sup>148</sup> opracowano również przesłanki wpływające na rozmiar winy umyślnej, które były uzależnione od tego, w jakiej mierze sprawca narusza obowiązki ostrożności. W związku z tym wskazano tu na takie zależności, jak:

- lekkomyślność będzie tym większa, im mniejsze jest prawdopodobieństwo uniknięcia możliwego skutku,
- stopień niedbalstwa będzie tym większym, im bardziej sprawca powinien był uświadomić sobie możliwość powstania ujemnych skutków jako następstw swego zachowania.

W sytuacji, kiedy sprawca umyślnie i świadomie zmierzał do pozbawienia życia lub uszkodzenia ciała innej osoby, wówczas odpowiadał za popełnienie przestępstwa z rozdziału XXI *Przestępstwa przeciwko życiu i zdrowiu*.

Przestępstwo z art. 145 k.k. z 1969 r. posiadało typy kwalifikowane ze względu na stan nietrzeźwości (art. 145 § 3)<sup>149</sup> oraz ze względu na zbiegnięcie z miejsca zdarzenia (art. 145 § 4). Jeżeli sprawca, prowadząc w stanie nietrzeźwości pojazd mechaniczny lub inny, dopuszczał się przestępstwa określonego w art. 145 § 1 lub § 2 k.k. z 1969 r., to mowa była o typie kwalifikowanym. Istotą tego typu było prowadzenie w stanie nietrzeźwości pojazdu mechanicznego. Za pojazd mechaniczny uznawany był każdy pojazd przeznaczony do poruszania się po lądzie, wodzie i powietrzu, uruchamiany energią nie pochodzącą z siły pociągowej zwierząt lub siły mięśni ludzkich. I. Andrejew<sup>150</sup> uważał, że definiowanie „pojazdu mechanicznego” winno bazować na pojęciach, które zostały użyte w § 1 pkt 3, 4, 8 lit. a, 9 oraz w § 51 Rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych<sup>151</sup>. Mowa tam była o: pojazdach samochodowych, autobusach, motorowerach, maszynach samobieżnych oraz pojazdach szynowych. Kiedy weszła w życie ustawa z dnia 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym<sup>152</sup>, to ona określała już takie pojęcia, jak: pojazd (art. 4 ust. 1 pkt 8), pojazd silnikowy (art. 4 ust. 1 pkt 9), pojazd samochodowy (art. 4 ust. 1 pkt 10). J. Bafia<sup>153</sup> uważał, że pojazdem mechanicznym w świetle tych określeń będą w szczególności: pojazd samochodowy (art. 4 ust. 1 pkt 10), autobus (art. 4 ust. 1 pkt 11), motocykl (art. 4 ust. 1 pkt 12) oraz pojazdy szynowe, łodzie i statki powietrzne napędzane umieszczonymi na nich silnikami. Autor ten podkreślał też, że przepisy prawa o ruchu drogowym wyłączają z kategorii pojazdów mechanicznych w rozumieniu przepisów Kodeksu karnego rowery zaopatrzone w silnik pomocniczy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm<sup>3</sup>, jeżeli zachowują wszystkie normalne cechy charakterystyczne budowy, umożliwiające ich zwykłą eksploatację jako rowerów, w tym gdy ich konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 50 km/h.

<sup>148</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 22 lutego 1968 r., sygn.: Rw 105/68, OSNKW 1968, z. 6, poz. 69.

<sup>149</sup> I. Andrejew, (w:) I. Andrejew, W. Świda, W. Wólter, *Kodeks karny z komentarzem*, op. cit., s. 429.

<sup>150</sup> Ibidem, s. 208.

<sup>151</sup> Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych, Dz. U. z 1968 r. Nr 27, poz. 183 ze zm. (akt archiwalny).

<sup>152</sup> Ustawa z dnia 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 1983 r. Nr 6, poz. 35 ze zm. (akt archiwalny).

<sup>153</sup> J. Bafia, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz. Tom II – część szczegółowa*, op. cit., s. 61.

Drugą przesłanką typu kwalifikowanego z art. 145 § 3 k.k. z 1969 r. był stan nietrzeźwości, który wówczas nie został zdefiniowany przez żadną z ustaw o zwalczaniu alkoholizmu, ani przez tę z dnia 27 kwietnia 1956 r.<sup>154</sup>, ani też przez tę drugą z dnia 10 grudnia 1959 r.<sup>155</sup> Przez pewien czas definicja stanu nietrzeźwości opierała się na stanowisku judykatury, popartej badaniami oraz opiniami lekarskimi. Wskazywano wówczas, że w polskich warunkach związanych z nawykami w zakresie rodzaju, sposobu spożywania alkoholu oraz jego cenami, zawartość alkoholu we krwi przekraczająca 0,5‰ stanowi dowód stanu nietrzeźwości<sup>156</sup>. Sąd Najwyższy opisał stan nietrzeźwości jako stan, w którym uchwytany jest toksyczny wpływ alkoholu na psychikę kierowcy pojazdu mechanicznego i można stwierdzić u niego zakłócenie funkcji psychomotorycznych na skutek użycia alkoholu<sup>157</sup>. Stan ten polegał na znacznym zakłóceniu funkcji psychomotorycznych wywołanych spożyciem alkoholu. Mógł przejawiać się w sposób zewnętrzny (widoczny) lub wewnętrzny. Ten pierwszy charakteryzował się np.: zataczaniem się, zaburzeniami mowy, blednięciem skóry, mówieniem od rzeczy czy innym zachowaniem się wbrew zdrowemu rozsądkowi. Drugiemu zaś towarzyszyła osłabiona sprawność centralnego układu nerwowego, jaka stawała się „upośledzona”<sup>158</sup> w stopniu utrudniającym tudzież uniemożliwiającym wykonanie określonych czynności, funkcji czy zawodu<sup>159</sup>. Legalna definicja stanu nietrzeźwości pojawiła się w ustawie z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi. Zgodnie z art. 46 ust. 3 tej ustawy stan nietrzeźwości<sup>160</sup> zachodził, gdy zawartość alkoholu

<sup>154</sup> Ustawa z dnia 27 kwietnia 1956 r. o zwalczaniu alkoholizmu, Dz. U. z 1956 r. Nr 12, poz. 62 (akt archiwalny).

<sup>155</sup> Ustawa z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu, Dz. U. z 1959 r. Nr 69, poz. 434 (akt archiwalny).

<sup>156</sup> Uchwała SN z dnia 22 czerwca 1963 r.

<sup>157</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 września 1969 r., sygn.: Rw 958/60, niepublikowany.

<sup>158</sup> Stopień tego rodzaju upośledzenia ustalano za pomocą jednej z trzech metod (I. Andrejew, (w:) I. Andrejew, W. Świda, W. Wolter, *Kodeks karny z komentarzem*, op. cit., s. 210-211; A. Ratajczak, *Stan nietrzeźwości w polskim prawie karnym*, op. cit., s. 20-30; A. Ratajczak, *Stan nietrzeźwości jako okoliczność obciążająca*, Warszawa 1967, s. 29-39). Metoda analityczna to chemiczne, fizyko-chemiczne lub biochemiczne badania krwi, moczu, płynu mózgowo-rdzeniowego, śliny, wydychanego powietrza. W literaturze przedmiotu podkreślano, że stężenie alkoholu we krwi od 0,1‰ do 0,3‰ powoduje już upośledzenie sprawności psycho-fizycznych człowieka. Jeżeli ten stan stężenia jest większy niż 0,3‰, ale nie przekracza 0,8‰ to wskazywano już na upośledzenie uwagi, opóźnienie czasu reakcji na nowe bodźce wzrokowe, zmniejszenie sił, zaburzenia w poczuciu równowagi, zatracenie poczucia upływu czasu. Stężenie powyżej 0,8‰ do 1,2‰ przyczynia się do obniżonej samokontroli, samokrytycyzmu, zaburzeń widzenia przestrzennego i zwężenie pola widzenia obwodowego. Upośledzenia zborności i koordynacji ruchów to przyczyna stężenia alkoholu we krwi oscylującego od 1,2‰ do 1,5‰. Zaburzenia sfery uczuć, zdolności poruszania się oraz wrażliwości na ból występowały przy stężeniu powyżej 1,5‰ do 1,8‰, zaś reakcja na bodźce była zniesiona wówczas, kiedy stężenie sięgało powyżej 1,8‰ do 2,7‰. Przy bardzo dużym stężeniu mogło dochodzić do utraty przytomności, spadku ciepłoty ciała, osłabienia krążenia, a w sytuacji kiedy sięgało ono 4,5‰ – nawet do zgonu. Metoda kliniczna to badania somatyczne organów, na które działanie alkoholu wywierało największy wpływ. Badano zatem m.in. reakcję źrenic na światło, oddech, woń z ust, tętno, ciśnienie krwi, ukrwienie twarzy, zborność ruchów w czasie chodzenia i schylania się, mówienia, pisanie, sposób zachowania się. W związku z różnymi objawami rozróżniano kilka faz (stopni) zatrucia: tzw. lekkie, średnie i ciężkie upojenie alkoholowe. Z kolei metody psychiatryczne wykorzystywały metody kliniczne, wzbogacając je badaniami specjalnymi centralnego układu nerwowego, zwracając jednocześnie uwagę na zaburzenia psychiatryczne występujące pod wpływem alkoholu.

<sup>159</sup> A. Ratajczak, *Stan nietrzeźwości w polskim prawie karnym*, op. cit., s. 32 i n.

<sup>160</sup> Obecnie definicja stanu nietrzeźwości na gruncie art. 46 ust. 3 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz. U. z 2016 r., poz. 487 t.j. ze zm.) jest taka sama.



w organizmie wynosiła lub prowadziła do: stężenia we krwi powyżej 0,5‰ alkoholu albo obecność w wydychanym powietrzu powyżej 0,25 mg alkoholu w 1dm<sup>3</sup>.

Art. 145 § 4 k.k. z 1969 r. dodano<sup>161</sup> nowelą z dnia 12 lipca 1995 r.<sup>162</sup> w związku z przekonaniem, że zjawisko ucieczek było związane z nietrzeźwością kierujących pojazdami, co w pewnym sensie – zdaniem K. Buchały<sup>163</sup> – odzwierciedlało stan faktyczny będący motywacją ucieczek<sup>164</sup>. Nie było to obojętne z punktu widzenia polityki karnej, szczególnie wobec rozmiaru zjawiska wypadków drogowych oraz skutków, jakie za sobą niosły, a dotyczących przede wszystkim życia i zdrowia uczestników ruchu (w 1980 r. – było 40 372 wypadków drogowych, zginęły w nich 6 002 osoby; w 1985 r. – było ich 36 100, a zginęło w 4 688 osób, zaś w 1989 r. wypadków ogółem było 46 338, zginęło zaś w nich 6 724 osób)<sup>165</sup>.

**Tabela 1.** Zestawienie wypadków spowodowanych w latach 1980, 1985 i 1989 przez nietrzeźwych kierowców oraz zestawienie ucieczek z miejsca zdarzenia

Rok	Wypadki spowodowane przez nietrzeźwych kierowców	Ucieczka z miejsca zdarzenia – kierowca zbiegł
1980	5 012	326
1985	4 513	402
1989	4 826	226

Źródło: K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz*, Bydgoszcz 1997, s. 15.

Można na podstawie przedstawionych danych wnioskować, że ówczesny ustawodawca widział problem związany ze zbiegnięciem z miejsca zdarzenia przez kierowców powodujących wypadki drogowe. Owo zachowanie zostało zagrożone taką samą sankcją, jak prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości. Przepis ten na mocy art. 289 k.k. z 1969 r., stanowiącego, że przepisy części ogólnej i szczególnej kodeksu stosuje się do żołnierzy, jeżeli część wojskowa nie zawiera przepisów odmiennych, odnosił się również do typu czynu określonego w art. 323 k.k. z 1969 r.

Jeden z przedstawicieli doktryny w ówczesnym czasie – R. Góral<sup>166</sup> wskazywał, że zbiegnięcie z miejsca zdarzenia polega na umyślnym oraz celowym oddaleniu się tudzież ucieczce z miejsca zdarzenia. Celem takiego zachowa-

<sup>161</sup> Wcześniej tego rodzaju ucieczka stanowiła jedynie okoliczność obciążającą, zaś nieudzielenie pomocy ofierze wypadku – wykroczenie z art. 93 Kodeksu wykroczeń (Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, Dz. U. z 2015 r., poz. 1094 t.j. ze zm.). Zob. R. Góral, *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, op. cit., s. 194-195.

<sup>162</sup> Art. 145 § 4 dodany z dniem 20 listopada 1995 r. na mocy ustawy z dnia 12 lipca 1995 r. o zmianie Kodeksu karnego, Kodeksu karnego wykonawczego oraz o podwyższeniu dolnych i górnych granic grzywn i nawiązek w prawie karnym, Dz. U. z 1995 r. Nr 95, poz. 475.

<sup>163</sup> K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej ...*, op. cit., s. 110.

<sup>164</sup> Zob. więcej: M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, *Kryminalizacja ucieczki sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia w świetle nowelizacji k.k. z 12 lipca 1995 r. Część I*, Palestra 1996, Nr 3-4, s. 10 i n.

<sup>165</sup> Dane opracowane na podstawie statystyk Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji – K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej ...*, op. cit., s. 14.

<sup>166</sup> R. Góral, *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, op. cit., s. 194-195.

nia miało być uniknięcie zidentyfikowania, uniemożliwienie bądź utrudnienie ustalenia rzeczywistych przyczyn wypadku czy stanu trzeźwości. Rozumieć zatem należało to jako zamiar uniknięcia lub złagodzenia ewentualnej odpowiedzialności za spowodowany wypadek. W sytuacji kiedy sprawca wypadku odpowiadający za występki z art. 145 § 4 k.k. z 1969 r. nie udzielał pomocy ofierze wypadku w warunkach określonych przez art. 164 tego kodeksu, to ponosił on także odpowiedzialność za pozostające w zbiegu realnym przestępstwo z art. 164 § 1 k.k. z 1969 r.<sup>167</sup>

Przepis art. 145 § 4 k.k. z 1969 r. zawiera pewne elementy charakterystyczne dla typów kwalifikowanych. Mowa tu m.in. o dodaniu go jako odrębnego paragrafu do art. 145 oraz specyficznej redakcji jego treści. W przepisie tym wskazywano na surowszą odpowiedzialność aniżeli za czyny opisane w § 1 i 2, podyktowaną faktem ucieczki z miejsca wypadku. Widać zatem, że do znamion typu podstawowego dodano znamiona modyfikujące, będące przyczyną podwyższenia zagrożenia karnego, co jest charakterystyczne w przypadku typów kwalifikowanych<sup>168</sup>. Interpretacja znamienia „zbiegł z miejsca zdarzenia” na gruncie Kodeksu karnego z 1969 r. nie była jasna, albowiem zadawano pytania czy zbiegnięciem jest tylko taka ucieczka mająca na celu zatajenie roli danej osoby w zdarzeniu, czy też taka, która ma na celu wezwanie pomocy czy poinformowanie właściwych służb<sup>169</sup>. Odpowiedź na tego rodzaju wątpliwości uzależniona była od określonego dobra chronionego prawem przez art. 145 § 4 k.k. z 1969 r. i funkcji, jakie spełniać miał ten przepis.

Przeprowadzając restryktywną interpretację tego przepisu, należało wskazać, iż obowiązek pozostania przez sprawcę na miejscu zdarzenia trwał do momentu przybycia Policji. Podejście to pozwalałoby temu organowi na przeprowadzenie w obecności sprawcy i w stosunku do niego podstawowych czynności procesowych, służących ustaleniu jego roli w zdarzeniu oraz sprawdzeniu czy nie znajduje się pod wpływem alkoholu. Tego rodzaju obowiązek miałby charakter bezwzględny, dlatego wówczas oddalenie się z miejsca zdarzenia nawet w celu poinformowania o nim służb medycznych wiązałoby się z jego nieprzestrzeganiem. Niemniej jednak jak słusznie podkreślili M. Dąbrowska-Kardas i P. Kardas tego rodzaju podejście prowadziłoby do absurdalnych rozstrzygnięć. Dlatego za właściwszą interpretację uznawano tę, zgodnie z którą oddalenie się z miejsca zdarzenia w celu wezwania Policji czy służby medycznej, nie było traktowane jako zbiegnięcie – ucieczka. Biorąc pod uwagę stronę podmiotową to w tym podejściu sprawca nie uciekał celem uniknięcia konsekwencji, ale ce-

<sup>167</sup> Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 1995 r., sygn.: I KZP 2/95, OSNKW 1995, z. 5-6, poz. 26.

<sup>168</sup> Uwagi, co to typu tego przestępstwa zostały szczegółowo omówione w artykule: M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, *Kryminalizacja ucieczki sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia w świetle nowelizacji k.k. z 12 lipca 1995 r. Część I*, *Palestra* 1996, Nr 3-4, s. 12 i n.

<sup>169</sup> M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, *Kryminalizacja ucieczki sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia. Część II*, *Palestra* 1996, Nr 5-6, s. 23 i n.





lem uzyskania pomocy. Co więcej, po stronie sprawcy brakowałoby nastawienia psychicznego nakierowanego na ucieczkę.

Warto jednak pamiętać, że tego rodzaju interpretacja § 4 budziła trudności dowodowe. Ponieważ sprawca po wezwaniu pomocy medycznej tudzież za-  
wiadomieniu Policji mógł pojawić się z powrotem na miejscu zdarzenia, mógł  
pozostać w najbliższej siedzibie Policji. Jednakże mogły zdarzać się takie sytu-  
acje, w których nie zachowałby się w żaden z powyżej wspomnianych sposo-  
bów, co rodziłoby wówczas pytanie, czy dalej nie stanowi to ucieczki z miejsca  
zdarzenia. Sytuacja komplikowała się bardziej, kiedy sprawca wzywał np. po-  
moc telefonicznie i nie pozostawał na miejscu zdarzenia. M. Dąbrowska-Kardas  
i P. Kardas słusznie podnosili, że *brak jakichkolwiek ograniczeń odnoszących się  
do celu pozostawania sprawcy zdarzenia na jego miejscu sprawia, iż obowiązek  
pozostania w miejscu wypadku nabiera charakteru o tyle bezwzględny, że np.  
udanie się w celu wezwania pomocy niezakończone stawieniem się w siedzibie  
policji bezpośrednio po zdarzeniu, skłania do wyrażenia twierdzenia, iż (...) za-  
chowanie sprawcy stanowiło realizację znamienia „zbiegł z miejsca zdarzenia”<sup>170</sup>*.  
Ponadto należy zgodzić się ze stanowiskiem tychże Autorów, w myśl którego  
podłożem trudności i wątpliwości interpretacyjnych jest zła redakcja przepisu.

Przestępstwo określone w art. 145 k.k. z 1969 r. było ścigane z urzędu. Kara  
pozbawienia wolności do lat 3 groziła za doprowadzenie do wypadku drogowego,  
którego następstwem były takie skutki jak: uszkodzenie ciała człowieka, roz-  
strój zdrowia innej osoby, poważna szkoda w mieniu (art. 145 § 1 k.k. z 1969 r.).  
Jeżeli następstwem naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu była śmierć, ciężkie  
uszkodzenia ciała lub ciężki rozstrój zdrowia innej osoby, to sprawca na mocy  
art. 145 § 2 k.k. z 1969 r. podlegał surowszej karze. Była nią kara pozbawienia  
wolności od 6 miesięcy do 8 lat. Karze pozbawienia wolności od roku do lat  
10 podlegał sprawca, który dopuścił się przestępstw opisanych powyżej z § 1  
lub § 2 – prowadząc pojazd mechaniczny w stanie nietrzeźwości<sup>171</sup> (art. 145  
§ 3 k.k. z 1969 r.). W sytuacji zaś, kiedy sprawca czynu określonego w § 1 lub 2  
zbiegł z miejsca zdarzenia, podlegał on karze pozbawienia wolności od roku do  
lat 10. Wraz z karą za popełnienie przestępstwa z art. 145 k.k. z 1969 r. mogła  
być wymierzona kara dodatkowa, ponieważ przepis ten korespondował ściśle  
z art. 43<sup>172</sup> tego kodeksu. W związku z treścią tego przepisu orzeczenie kary

<sup>170</sup> M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, *Kryminalizacja ucieczki sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia. Część II*, *Palestra* 1996, Nr 5-6, s. 24-25.

<sup>171</sup> Pojazdem mechanicznym w ruchu lądowym w rozumieniu przepisów Kodeksu karnego z 1969 r. był każdy pojazd drogowy czy szynowy napędzany umieszczonym w nim silnikiem, jak również maszyna samobieżna i motorower.

<sup>172</sup> Treść art. 43 Kodeksu karnego z 1969 r. była następująca:

§ 1. W razie skazania osoby prowadzącej pojazd mechaniczny lub inny pojazd za przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, sąd może orzec zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów.

§ 2. Sąd orzeka zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych lub innych pojazdów, jeżeli sprawca w chwili popełnienia przestępstwa wymienionego w § 1 był w stanie nietrzeźwości.



dotatkowej w postaci zakazu prowadzenia pojazdu mechanicznego lub innego pojazdu mogło dotyczyć tylko samego kierowcy pojazdu mechanicznego lub innego pojazdu i było fakultatywne w wypadku art. 145 § 1, 2 i 4 k.k. z 1969 r., obligatoryjne zaś – w wypadku art. 145 § 3<sup>173</sup>.

Na gruncie Kodeksu karnego z 1969 r. wypracowano również politykę karną<sup>174</sup>. Wskazywano, iż sądy – wymierzając kary za przestępstwa drogowe – powinny brać pod uwagę, że zarówno porządek, jak i bezpieczeństwo na drogach w poważnym stopniu zależą od stosowania właściwej represji, która uwzględnwszy m.in. rodzaj, wagę naruszonych zasad bezpieczeństwa ruchu, rozmiaru i szkody powstałej dla życia, zdrowia i mienia, powinna stanowić ważny element zwalczania oraz zapobiegania tej kategorii przestępstw. Wskazywano również, że na wymiar kary za przestępstwo drogowe wpływać powinien rodzaj naruszonej przez sprawcę zasady bezpieczeństwa ruchu oraz stopień tego naruszenia, rodzaj i wielkość wyrządzonej szkody (w myśl zasady, im poważniejsza szkoda, tym poważniejszy stopień społecznego niebezpieczeństwa czynu oraz większe jej znaczenie jako okoliczności wpływającej na zaostrenie kary). Na wymiar kary wpływał także charakter sprawcy, jego dotychczasowe życie, warunki osobiste, okres posiadania uprawnienia oraz okres prowadzenia pojazdu mechanicznego. Przystępując do wymierzania kary, sądy uwzględniały również okoliczności należące do znamion przestępstwa, stan nietrzeźwości sprawcy, fakt, czy kierowcy był znany zły stan techniczny pojazdu (uznawano tę wiedzę jako okoliczność obciążającą), przyczynienie się do wypadku przez współuczestnika ruchu drogowego. Należało także brać pod uwagę, czy kierowca pojazdu przewożącego większą liczbę osób (np. autobusem) naruszył zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przeprowadzone rozważania na tle historycznym ukazały, w jaki sposób następowała kryminalizacja zdarzeń na drogach, typizowanych jako wypadek w komunikacji. Kodeks karny z 1932 r. w art. 215. stanowił jedynie o katastrofie w komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej. Dopiero Kodeks karny z 1969 r. wprowadził odrębny typ przestępstwa – wypadek w komunikacji. Spowodowane to było rozwojem motoryzacyjnym i technologicznym, który przyczynił się do tego, iż na polskich drogach pojawiało się coraz więcej pojazdów mechanicznych, z udziałem których dochodziło do różnych zdarzeń na drogach. Zdarzenia te często powodowały nie tylko szkody materialne, ale też przyczyniały się do uszkodzeń ciała oraz rozstroju zdrowia osób w nich uczestniczących. Dlatego też w art. 145 k.k. z 1969 r. ustawodawca wprowadził dwa podstawowe typy przestępstw. W art. 145 § 1 k.k. z 1969 r. dokonano penalizacji zachowania polegającego na chociażby nieumyślnym naruszeniu zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powodującym nieumyślne

<sup>173</sup> I. Andrejew, (w:) I. Andrejew, W. Świda, W. Wolter, *Kodeks karny z komentarzem*, op. cit., s. 430.

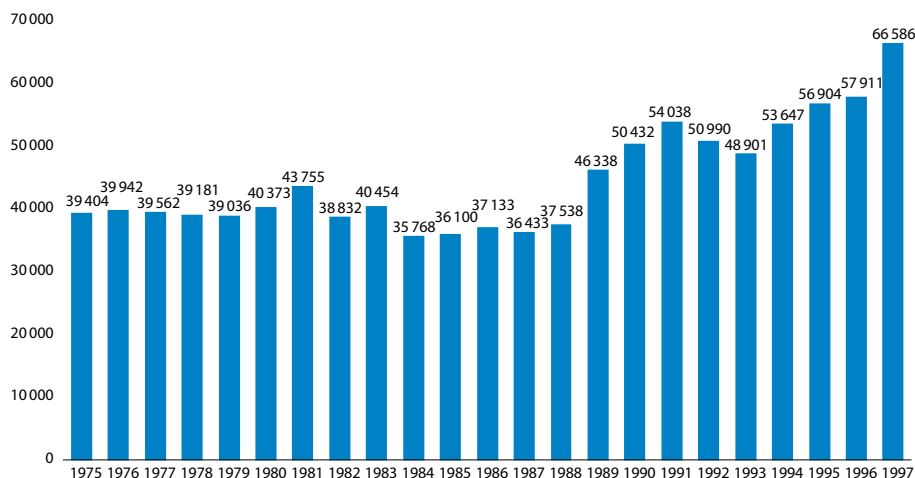
<sup>174</sup> Uchwała SN z dnia 22 czerwca 1963 r.; J. Bafia, (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz. Tom II – część szczegółowa*, Warszawa 1987, s. 72.



uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia innej osoby albo poważną szkodę w mieniu – w literaturze przedmiotu mówiono o tzw. lekkim wypadku komunikacyjnym. Kolejny typ podstawowy tego przestępstwa, opisany w § 2 analizowanego przepisu i polegał na naruszeniu zasad bezpieczeństwa ruchu, w wyniku których dochodziło do śmierci, ciężkiego uszkodzenia ciała lub ciężkiego rozstroju zdrowia innej osoby. Zdarzenie to uważano za ciężki wypadek w komunikacji. Kolejne dwa paragrafy art. 145 uznawane były za typy kwalifikowane. Art. 145 § 3 stanowił o spowodowaniu wypadku w komunikacji opisanego w § 1 lub 2 przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości, a która to prowadziła pojazd mechaniczny lub inny pojazd. Z kolei w lipcu 1995 r. uzupełniono analizowane przestępstwo o jeszcze jeden typ kwalifikowany, polegający na zbiegnięciu z miejsca zdarzenia sprawcy lekkiego lub ciężkiego wypadku komunikacyjnego (art. 145 § 4 k.k. z 1969 r.).

Porównując zatem regulacje tych dwóch kodeksów karnych, należy wskazać, iż ten drugi dokonał penalizacji wielu zachowań związanych z wypadkami w komunikacji, dodając do kodeksu zupełnie nowe przestępstwo oraz jego typy kwalifikowane. Wprowadzenie tego typu przestępstw do polskiego prawa karnego było naturalną reakcją ustawodawcy na postępujący rozwój w motoryzacji oraz zmiany jakie zachodziły przede wszystkim w komunikacji lądowej. Potwierdzeniem słuszności penalizacji wypadków drogowych są statystyki policyjne prowadzone od 1975 r. przez Komendę Główną Policji<sup>175</sup>.

**Wykres 1.** Wypadki drogowe w latach 1975-1997

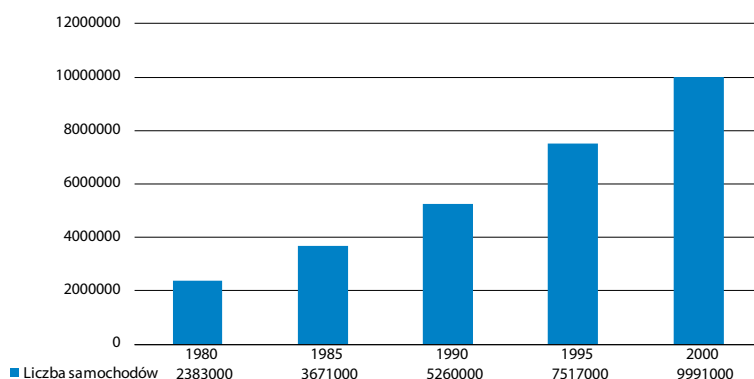


Źródło: opracowanie własne.

<sup>175</sup> Z informacji uzyskanych od Zespołu Profilaktyki i Analiz Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wynika, iż KGP posiada statystyki archiwalnych wyłącznie od 1975 r.

Dane te wskazują, że liczba wypadków drogowych w Polsce rosła. Szczególny wzrost zauważalny jest w latach 90. ubiegłego stulecia, kiedy doszło do przemian ustrojowych i gospodarczych, które przyczyniły się m.in. do otwarcia granic. Efektem tych wydarzeń był również wzrost ogólnej liczby samochodów w Polsce.

**Wykres 2.** Liczba samochodów osobowych w Polsce



Źródło: opracowanie własne na podstawie W. Zdanowski, *Rozwój czy regres przyszłość transportu publicznego w Polsce i na dolnym Śląsku w perspektywie 2020*, Wrocław 2012, s. 3.

Zauważalny jest zatem – w analizowanym okresie – związek pomiędzy liczbą samochodów a wypadkami na drogach<sup>176</sup>, które penalizowane były zarówno na gruncie Kodeksu karnego z 1932 r., jak i Kodeksu karnego z 1969 r. Taki stan rzeczy pozwala ocenić pozytywnie wprowadzenie przestępstwa wypadku drogowego do tego drugiego kodeksu, albowiem życie i zdrowie ludzkie oraz bezpieczeństwo w komunikacji wymagało ochrony ze strony ustawodawcy.

<sup>176</sup> Autorka opracowania ma świadomość, iż przedstawione na Wykresie 1 oraz Wykresie 2 dane nie pokrywają się, jeżeli chodzi o okres czasowy. Niemniej jednak na ich podstawie zauważalne jest, że na przestrzeni od 1980 r. do 1995 r. liczba samochodów wzrosła nieco ponad trzykrotnie, co wpłynęło również na liczbę wypadków drogowych w Polsce, których liczba w tym samym okresie wzrosła niemalże półtorakrotnie.

## Rozdział VI.

Wypadek w komunikacji  
w ujęciu Kodeksu karnego  
z dnia 6 czerwca 1997 r.

Przestępstwo wypadku w komunikacji zostało stypizowane w art. 177 Kodeksu karnego z 1997 r.<sup>1</sup>, umiejscowionym w rozdziale XXI *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*. Porównując brzmienie przepisu art. 145 Kodeksu karnego z 1969 r. a nowe brzmienie art. 177 Kodeksu karnego z 1997 r. należy przede wszystkim wskazać zmiany, jakie zaszły w pierwszych paragrafach tych przepisów. Skreślono znamię *powoduje (...) poważną szkodę w mieniu* oraz zmieniono treść zwrotu *powoduje nieumyślnie uszkodzenie ciała lub rozstrój zdrowia innej osoby* na *powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 1*. Treść art. 177 § 2 k.k. oraz art. 145 § 2 k.k. wcześniejszego kodeksu są podobne w swojej istocie. W aktualnie obowiązującej wersji wyłączono i osobno określono w art. 178 k.k., to co zawierał art. 145 w § 3 i § 4 k.k. z 1969 r. Co więcej, w Kodeksie karnym z 1969 r. nie było odpowiednika art. 177 § 3 obecnego kodeksu<sup>2</sup>.

We wspomnianym rozdziale Kodeksu karnego z 1997 r. zostały spenalizowane jeszcze inne zachowania związane z przestępstwami przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Pośród nich aktualnie znajdują się takie czyny zabronione, jak:

- sprowadzenie katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym (art. 173 k.k.),
- sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym (art. 174 k.k.),
- przygotowanie do sprowadzenia katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym (art. 175 k.k.),
- uchylenie grożącego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym (art. 176 k.k.),
- popełnienie przestępstwa komunikacyjnego w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego albo zbiegnięcie z miejsca zdarzenia (art. 178 k.k.),
- prowadzenie pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a k.k.),
- dopuszczenie do ruchu niesprawnego pojazdu lub osoby niebezpiecznej (art. 179 k.k.),
- pełnienie czynności w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 180 k.k.),
- prowadzenie pojazdu mechanicznego mimo wydanej przez właściwy organ decyzji o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami (art. 180a k.k.)<sup>3</sup>.

W *Uzasadnieniu rządowym projektu nowego kodeksu karnego* wskazano, że zdecydowano, by przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji zostały wydzielone z rozdziału dotyczącego sprowadzenia powszechnego niebezpieczeń-

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny, Dz. U. z 2016 r., poz. 1137 t.j. ze zm.

<sup>2</sup> Zob. więcej: K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz*, Bydgoszcz 1997, s. 264.

<sup>3</sup> Na mocy ustawy nowelizującej z dnia 23 marca 2017 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2017 r. poz. 966), która wejdzie w życie z dniem 1 czerwca 2017 r. zostanie dodany do Kodeksu karnego art. 178b, stanowiący o przestępstwie polegającym na niedostosowaniu się do polecenia (wydanego przez osobę uprawnioną do kontroli ruchu drogowego) zatrzymania pojazdu mechanicznego i kontynuowaniu jazdy.



stwa celem uregulowania całej materii bezpieczeństwa w komunikacji w jednym rozdziale, jaki ma obejmować w większości zdarzenia niebędące powszechnie niebezpiecznymi (wyjątek: sprowadzenie katastrofy)<sup>4</sup>. Na wprowadzenie tego rodzaju rozwiązań wpłynął również zarówno systematyczny przyrost karygodnych zdarzeń w ruchu drogowym, jak i nienadążający za nim wzrost liczby autostrad i innych dróg ekspresowych<sup>5</sup>. Ta część Kodeksu karnego z 1997 r. obejmuje swoim zakresem – zdaniem m.in. J. Kochanowskiego<sup>6</sup>, R. Citowicza<sup>7</sup>, R. A. Stefańskiego<sup>8</sup> – tzw. przestępstwa komunikacyjne, czyli takie, które są popełniane w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym (art. 173, 174, 177, 178a k.k.) oraz przestępstwa związane z bezpieczeństwem w komunikacji (art. 179, 180, 180a k.k.). Mimo iż w rozdziale XXI analizowanego kodeksu zostały zgrupowane przestępstwa przeciwko komunikacji, to jak słusznie zauważa R. A. Stefański<sup>9</sup> – w treści żadnego z artykułów się w nim znajdujących nie użyto słowa „komunikacja”. W artykułach: 173, 174, 177, 178a i 179 k.k. jest mowa o „ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym”, zaś w art. 180 k.k. o „ruchu pojazdów mechanicznych”. Widoczna jest zatem niespójność językowa pomiędzy tytułem rozdziału XXI, a terminami używanymi w przepisach w nim zawartych. Wydawać by się mogło, że ustawodawca, stosując termin „komunikacja”, miał przede wszystkim na myśli „ruch środków lokomocji między odległymi od siebie miejscami”<sup>10</sup>, co byłoby koherentne ze stosowanym w treści przepisów sformułowaniem „ruch lądowy, wodny lub powietrzny”. W doktrynie podkreśla się jednak, że mowa tu nie o ruchu naturalnym, a o ruchu w sensie prawnym, czyli takim, w którym obowiązują określone zasady zachowania się, zaś wszelkie zmiany położenia podlegają określonym regułom<sup>11</sup>. Co więcej, ruch ten już z natury rzeczy jest niebezpieczny<sup>12</sup>, dlatego też może odbywać się on bezpiecznie tylko przy przestrzeganiu określonych reguł postępowania<sup>13</sup>, które zostały określone przede wszystkim w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym<sup>14</sup>.

W komentarzu do Kodeksu karnego pod redakcją A. Zolla – G. Bogdan podkreśla, że owo wyodrębnienie przestępstw skierowanych przeciwko bezpie-

<sup>4</sup> *Uzasadnienie rządowego projektu nowego kodeksu karnego*, (w:) *Nowe kodeksy karne – z 1997 r. z uzasadnieniami*, Warszawa 1998, s. 190.

<sup>5</sup> K. Buchała, *Niektóre problemy wykładni znamion przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Prokuratura i Prawo 1998, Nr 11-12, s. 7.

<sup>6</sup> J. Kochanowski, *Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Warszawa 1990, s. 11.

<sup>7</sup> R. Citowicz, (w:) M. Królikowski, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Tom I. Komentarz – art. 117-221*, Warszawa 2013, s. 379.

<sup>8</sup> R. A. Stefański, (w:) A. Wąsek, *Kodeks karny. Część szczególna. Tom I. Komentarz*, Warszawa 2004, s. 487; R. A. Stefański, (w:) M. Filar (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2012, s. 801.

<sup>9</sup> R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego. Komentarz*, Warszawa 2000, s. 117.

<sup>10</sup> M. Szymczak (red.), *Słownik języka polskiego. Tom I (hasło: komunikacja)*, Warszawa 1993.

<sup>11</sup> R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji ...*, op. cit., s. 118.

<sup>12</sup> J. Kochanowski, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 1991, s. 179.

<sup>13</sup> A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim*, Warszawa 1974, s. 67.

<sup>14</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 2017 r., poz. 128 t.j. ze zm.

czeństwu w komunikacji nie jest popularnym zabiegiem legislacyjnym stosowanym w europejskich systemach prawa karnego<sup>15</sup>. Najczęściej ściganie zachowań tego typu w innych państwach odbywa się na podstawie przepisów chroniących dobra prawne nadrzędnej rangi, które przede wszystkim mają na celu ochronę życia oraz zdrowia. Wydaje się jednak, że umiejscowienie w Kodeksie karnym z 1997 r. przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji jest pokłosiem działań podjętych już pod rządami Kodeksu karnego z 1969 r. Mianowicie, jak zostało już wcześniej wskazane, w Kodeksie karnym z 1932 r. nie było odrębnego rozdziału poświęconego przestępstwom przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu – zbliżoną funkcję pełniły przepisy, których przedmiotem ochrony były życie oraz zdrowie. Zmiany wprowadziła kolejna ustawa karna zawierająca w swojej części szczególnej wyspecjalizowany rozdział XX *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu oraz bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym i powietrznym*. Dlatego też, jak podkreśla G. Bogdan, wyszczególnienie przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w oddzielnym rozdziale obecnie obowiązującego Kodeksu karnego było logiczną kontynuacją zarysowującego się od dawna trendu w legislacji<sup>16</sup>. Co więcej, polski ustawodawca poszedł dalej w swej eklektyczności i umieścił po sobie trzy rozdziały w części szczególnej kodeksu, mające na celu ochronę bezpieczeństwa powszechnego. Do tej grupy przepisów zaliczane są te znajdujące się w:

- rozdziale XX *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu* (art. 163-172 k.k.)<sup>17</sup>,
- rozdziale XXI *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji* (art. 173-180a k.k.),
- rozdziale XXII *Przestępstwa przeciwko środowisku* (art. 181-188 k.k.).

Ów podział części szczególnej Kodeksu karnego w literaturze przedmiotu poddawany jest licznym analizom. G. Bogdan twierdzi, że takie stanowisko rodzimego ustawodawcy wywołuje mieszane uczucia. Ocenia on pozytywnie tendencje grupowania w ramach jednostki redakcyjnej zbliżonych rodzajowo przepisów, jednakże podkreśla, że przesłanką ich wyodrębnienia wydaje się nie sam charakter owego dobra, a raczej sposób zamachu na nie<sup>18</sup>. Autor ten wskazuje, iż bezpieczeństwo publiczne – tym samym bezpieczeństwo w komunikacji – nie powinno być traktowane jako autonomiczne dobro prawne, albowiem to przede wszystkim życie i zdrowie, a w dalszej kolejności mienie są wartościami będącymi istotnym przedmiotem ochrony norm zawartych w rozdziale XXI Kodeksu karnego. Co więcej, traktowanie bezpieczeństwa w komunika-

<sup>15</sup> G. Bogdan, (w:) A. Zoll (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz LEX. Tom II*, Warszawa 2013, s. 482.

<sup>16</sup> G. Bogdan, (w:) A. Zoll (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz LEX. Tom II*, op. cit., s. 482.

<sup>17</sup> R. G. Hałas wskazuje nawet, że Rozdział XXI Kodeksu karnego jest w pewnym stopniu kontynuacją Rozdziału XX. Zob. R. G. Hałas, (w:) A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2015, s. 905.

<sup>18</sup> G. Bogdan, (w:) A. Zoll (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz LEX. Tom II*, op. cit., s. 482-483.





cji jako dobra prawnego nasuwa również wątpliwości związane z możliwością rozgraniczenia naruszenia i narażenia takiego dobra. Jednakże cytowany Autor podkreśla, że powyższe rozważania nie mają na celu wykazania bezzasadności samego rozdziału, a jedynie uznaje, iż podstawą jego autonomicznego charakteru jest nie samodzielne dobro prawne, ale sposób ataku na to dobro. Ponadto wykazuje on, że redakcja znamion czynów zabronionych opisanych w analizowanej części ustawy karnej uzależniona jest właśnie od chronionego w niej dobra. Jako przykład podaje brzmienie art. 177 k.k., w którym zastosowano normatywne wyliczenie dóbr, w jakie godzi nieostrożne zachowanie sprawcy, będące zdaniem G. Bogdana sztucznym odseparowaniem typów przestępstw komunikacyjnych od przestępstw o charakterze materialnym, skierowanych przeciwko życiu i zdrowiu z rozdziału XIX Kodeksu karnego. Efektem takiego zabiegu są niekonsekwencje, chociażby te związane z konstrukcją sprawstwa rozszerzonego czy ponoszeniem odpowiedzialności karnej za spowodowanie tzw. lekkiego wypadku komunikacyjnego, jaki nie może być ścigany w oparciu o znamiona z art. 157 § 3 k.k.

Wartości społeczne będące przedmiotem ochrony prawa karnego uważane są za podstawę norm sankcjonowanych, związanych z konkretnym przepisem lub grupą przepisów, w których zakazuje lub nakazuje się określonego zachowania, jakie ustawodawca uznał za społecznie szkodliwe, a zatem i karygodne. Najczęściej jeden rozdział części szczególnej Kodeksu karnego zawiera normy sankcjonowane, będące podstawą jednorodząjowego dobra prawnego, niemniej jednak czasami rozdziały obejmują dobra prawne należące do rodzajowo różnych grup. To drugie rozwiązanie jest charakterystyczne dla rozdziału XXI Kodeksu karnego z 1997 r.<sup>19</sup>, będącego przedmiotem dalszych rozważań. Wydaje się, że przedstawione powyżej wątpliwości, co do umiejscowienia w Kodeksie karnym przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w oddzielnym rozdziale, zawierają wiele trafnych argumentów. Niemniej jednak rozdziałów w ustawie karnej, które w zakresie swoich dóbr chronionych mają więcej niż jeden przedmiot ochrony (zamachu) jest więcej (np. przestępstwo rozboju chroni nie tylko prawo własności, posiadanie oraz inne prawa rzeczowe i obligacyjne przysługujące danemu podmiotowi do rzeczy, lecz również zdrowie i życie człowieka oraz jego nietykalność, wolność). Tego rodzaju argument nie mógłby zatem przeżyć o dołączeniu grupy przestępstw z rozdziału XXI do np. XX. Co więcej, podobną systematykę podziału dóbr chronionych posiada Kodeks wykroczeń, bowiem znajduje się w nim rozdział XI zatytułowany *Wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji*. Ponadto, podczas analizy przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji wielokrotnie następują odwołania np. do prawa o ruchu drogowym czy ustawy o kierujących pojazdami, co podkreśla swoistość rozdziału XXI. Stąd też z uwagi na specyfikę zagad-

<sup>19</sup> K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej ...*, op. cit., s. 28.



nienia, charakterystyczny główny przedmiot ochrony oraz w celu zachowania wypracowanej systematyki Kodeksu karnego, pozytywnie należy ocenić wyodrębnienie przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w oddzielnym rozdziale.

Przedmiot ochrony<sup>20</sup> przestępstw przeciwko bezpieczeństwu zdaniem R. A. Stefańskiego wskazany jest już przez sam tytuł rozdziału, w jakim wyeksponowano bezpieczeństwo w komunikacji<sup>21</sup>. Tego rodzaju podejście przyczyniłoby się do tego, że przedmiot ochrony byłby wyłącznie jeden. Jednakże po dokładniejszej analizie przepisów – jak wspomniano wyżej – można ściślej określić przedmiot i wykazać, iż rozdział ten chroni nie tylko bezpieczeństwo w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym (np. art. 173, 174, 177 k.k.). Konstrukcja typów czynów zabronionych zawartych w rozdziale XXI wskazuje na to, że bardzo często inne przedmioty ochrony współlistnieją z bezpieczeństwem w komunikacji. Wyniki interpretacji przepisów od art. 173 k.k. do 180 k.k. dowodzą, że karalność przestępstw komunikacyjnych uzależniona jest od skutków w postaci śmierci, uszczerbku na zdrowiu tudzież zagrożeniu życia lub zdrowia wielu osób albo mienia w wielkich rozmiarach, dlatego też można wskazać, iż ów rozdział chroni także życie lub zdrowie (np. art. 173, 177 k.k.) czy mienie w wielkich rozmiarach (np. art. 173 k.k.). W związku z tym słuszna jest teza mówiąca o tym, że rozdział XXI Kodeksu karnego chroni nie tylko bezpieczeństwo w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, ale też bezpieczeństwo powszechne, życie i zdrowie osób oraz mienie. Odnosząc się do wypracowanego przez doktrynę prawa karnego oraz orzecznictwa podziału przedmiotu ochrony, można i w tym przypadku określić zarówno bliższy (główny<sup>22</sup>, bezpośredni), jak i dalszy (dodatkowy, uboczny) przedmiot ochrony<sup>23</sup>. Tym pierwszym będzie bezpieczeństwo w komunikacji, zaś tym drugim: życie, zdrowie, mienie i bezpieczeństwo powszechne, obejmujące zagrożenie, jak i niebezpieczeństwo zagrożenia życia bądź zdrowia wielu osób lub mienia w wielkich rozmiarach, stanowiących cechy konstytutywne niebezpieczeństwa powszechnego<sup>24</sup>.

<sup>20</sup> Warto zwrócić uwagę na rozróżnienie pojęć, jakie prezentował J. Kochanowski. Wskazywał on pojęcia: ogólnego przedmiotu ochrony odnoszącego się do pojęcia przestępstwa w ogóle; rodzajowego przedmiotu ochrony – związanego z poszczególnymi grupami przestępstw; szczególnego przedmiotu ochrony – określonego na podstawie poszczególnych typów przestępstw, określonych w części szczególnej. Zob. J. Kochanowski, *Zagadnienia przestępstw drogowych ...*, op. cit., s. 12.

<sup>21</sup> R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji ...*, op. cit., s. 122-123.

<sup>22</sup> Podział przedmiotu ochrony na główny i dodatkowy A. Marek oceniał jako nietrafny. Wyjaśniał on, że kryterium określenia przedmiotu ochrony powinna być rola, jaką przedmiot odgrywa w rodzajowej klasyfikacji przestępstwa oraz w zachowaniu się sprawcy, a nie ocena wagi chronionego dobra. Dlatego też Autor ten preferował nomenklaturę wskazującą na bliższy oraz dalszy przedmiot ochrony. Zob. A. Marek, *Prawo karne*, Warszawa 2011, s. 110.

<sup>23</sup> Tak też: T. Razowski, (w:) J. Giezek (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, Warszawa 2014, s. 333; R. Citowicz, (w:) M. Królikowski, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Tom I. Komentarz – art. 117-221*, op. cit., s. 379.

<sup>24</sup> R. A. Stefański, (w:) M. Filar (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, op. cit., s. 801.



Wszystkie kodyfikacje prawne po pewnym okresie prób praktycznych „osiadają” jak ściany wielkiej budowli, „układają się” w przestrzeni społecznej, a powstałe przy tym „rysy”, „pęknięcia” i dostrzeżone braki funkcjonalne poddaje się zabiegom korekcyjnym na drodze interpretacyjnej lub legislacyjnej – tak nowelizacje aktów prawnych tłumaczył w latach 80. ubiegłego wieku A. Bachrach<sup>25</sup>. Wydaje się, że owo stwierdzenie jest adekwatne również do przepisów ujętych w opisywanym rozdziale Kodeksu karnego. Przeprowadzone do chwili obecnej nowelizacje miały na celu dodanie art. 178a i 180a k.k. oraz zmianę brzmienia artykułów: 178, 178a, 179 k.k. Dodany do XXI rozdziału art. 178a k.k. wprowadził nowe przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Polega ono przede wszystkim na prowadzeniu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego pojazdu mechanicznego albo innych pojazdów w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, niezależnie od skutków, jakie z tego wynikły. Jest ono zagrożone karą grzywny, ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do lat 2. Zaś występki z art. 180a polega na prowadzeniu pojazdu mechanicznego mimo cofnięcia przez właściwy organ uprawnienia do kierowania pojazdami. Zagrożony jest karą ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do lat 2. Celem większości nowelizacji części kodeksu karnego penalizującej przestępstwa związane z ruchem drogowym jest walka ze społeczną plagą, jaką jest np. prowadzenie pojazdów mechanicznych przez nietrzeźwych kierowców lub bez właściwych uprawnień. Przeprowadzane zmiany podyktowane są często nagłaśnianymi w mediach sprawami, w których m.in. nietrzeźwi kierowcy powodują śmierć wielu niewinnych osób albo osoby, którym odbierane są uprawnienia mimo to dalej kierują pojazdami. Takie zabiegi nazywane populizmem penalnym nie zawsze przynoszą oczekiwane rezultaty i przyczyniają się do zmniejszenia liczby przestępstw. Warto bowiem pamiętać, że współcześnie podkreślana jest istotna rola działań prewencyjnych, przestrzegających przed skutkami nagannego zachowania kierowców.

Istotą niniejszego rozdziału jest opis znamion przestępstwa wypadku w komunikacji w ujęciu Kodeksu karnego z dnia 6 czerwca 1997 r. Myślą przewodnią dalszych rozważań będzie nie tyle opisanie tzw. ogólnych znamion przestępstwa (warunków przestępności czynu), obejmujących – jak wykazywali to m.in. W. Świda<sup>26</sup> czy K. Indecki i A. Liszewska<sup>27</sup> – cechy właściwe każdemu przestępstwu, czyli bezprawność, karalność, społeczną szkodliwość w stopniu większym niż znikomy i zawinienie, a opisanie szczególnych znamion przestępstwa. Te drugie związane są z typizacją czynu, powiązaną z wymogiem opisanego czynu w dyspozycji przepisu za pomocą ustawowych znamion jako zabronionego pod groźbą kary (jak podkreśla R. Dębski jest to właściwość każdego przestęp-

<sup>25</sup> A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 7-8.

<sup>26</sup> W. Świda, (w:) W. Świda (red.), *Prawo karne. Część szczególna*, Warszawa-Wrocław 1964, s. 5-6.

<sup>27</sup> K. Indecki, A. Liszewska, *Prawo karne materialne. Nauka o przestępstwie, karze i środkach penalnych*, Warszawa 2002, s. 87.

stwa)<sup>28</sup>. Dlatego też zawarte w treści przepisu karnego znamiona szczególnie<sup>29</sup> można podzielić na cztery grupy dotyczące: podmiotu, przedmiotu ochrony (zamachu), strony podmiotowej i strony przedmiotowej. Te właśnie elementy składowe znamion przestępstwa z art. 177 k.k. oraz tryb ścigania i zagrożenie środkami reakcji karnej zostaną poniżej opisane.

## 1. Podmiot przestępstwa

Cechy, jakie musi posiadać sprawca czynu zabronionego, aby popełnić określone przestępstwo, wskazują znamiona podmiotu<sup>30</sup>. Z uwagi na fakt, iż w dyspozycji przepisu art. 177 k.k. podmiot przestępstwa został określony zaimkiem „kto” i nie ma tam wskazanych żadnych innych bliższych określeń, można by stwierdzić, że jest to przestępstwo powszechne – *delictum commune*. Dlatego wydawałoby się, iż można przyjąć, że w tej sytuacji podmiotem przestępstwa może być każdy, kto odpowiada ogólnym warunkom odpowiedzialności. Jednakże w literaturze przedmiotu występują różnice poglądów, jakie powstały jeszcze na gruncie Kodeksu karnego z 1932 r. czy 1969 r., bazujące na tym, czy na pewno ów wypadek w komunikacji może być popełniony przez każdego.

Zdaniem A. Marka podmiotem wypadku komunikacyjnego mógł być wyłącznie uczestnik ruchu drogowego, albowiem to jego dotyczy obowiązek przestrzegania zasad bezpieczeństwa w ruchu, będący znamieniem danego czynu zabronionego<sup>31</sup>. Podobnie wskazywał K. Buchała, podkreślając, że podmiotem czynu zabronionego przez art. 177 k.k. może być każdy uczestnik ruchu drogowego, wodnego bądź powietrznego, do którego skierowane zostały zasady bezpieczeństwa obowiązujące w określonej dziedzinie ruchu<sup>32</sup>. Dlatego do przykładowych podmiotów zaliczali oni nie tylko kierującego pojazdem, ale też:

<sup>28</sup> R. Dębski, (w:) R. Dębski (red.), *System Prawa Karnego. Nauka o przestępstwie. Zasady odpowiedzialności*, Warszawa 2013, s. 379.

<sup>29</sup> Warto pamiętać, że jak dotąd w nauce prawa karnego materialnego pojęcie zespołu znamion przestępstwa nie zostało w sposób jednolity zdefiniowane, dlatego też stanowi przedmiot wielu dogmatycznych sporów poruszających zarówno kwestie merytoryczne, jak i terminologiczne. Współcześnie obok pojęć „ustawowe znamiona przestępstwa” czy „istota czynu zabronionego”, używa się zamiennie innych określeń np. „zespół znamion przestępstwa” lub „zespół znamion typu czynu zabronionego”. Zob. więcej: T. Kaczmarek, *Materialna istota przestępstwa i jego ustawowe znamiona*, Acta Universitatis Wratislaviensis Nr 100, Prawo XXVI, Wrocław 1968, ss. 63; K. Indecki, A. Liszewska, *Prawo karne materialne. Nauka o przestępstwie ...*, op. cit., s. 87-89; R. Dębski, (w:) R. Dębski (red.), *System Prawa Karnego. Nauka o przestępstwie. Zasady odpowiedzialności*, op. cit., s. 379-383.

<sup>30</sup> K. Indecki, A. Liszewska, *Prawo karne materialne. Nauka o przestępstwie ...*, op. cit., s. 89.

<sup>31</sup> A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2010, s. 418-419.

<sup>32</sup> Autor ten wskazywał, że przestępstwa z art. 177 § 1 lub 2 k.k. są powszechne, wyłączając jednak żołnierza prowadzącego uzbrojony pojazd mechaniczny i naruszającego chociażby nieumyślnie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, w efekcie czego powodującego nieumyślnie wypadek. W opisanym sytuacji żołnierz popełnia przestępstwo z art. 355 § 1 lub 2 k.k. Zob. K. Buchała, (w:) A. Zoll (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do art. 177-277 Kodeksu karnego*, Zakamycze 1999, s. 393-394.



- pieszego,
- przepędzającego bydło,
- jadącego konno,
- woźnicę,
- rowerzystę,
- osobę prowadzącą kolumnę pieszych,
- pasażera pojazdu<sup>33</sup>.

Do kręgu tych osób A. Marek zaliczał również m.in. kontrolera lotu wydającego dyspozycje pilotowi samolotu czy dyspozytora ruchu na kolei jako osoby, które swoimi decyzjami wpływają na ruch powietrzny czy lądowy<sup>34</sup>. Z kolei osoby nieuczestniczące w ruchu – chociażby robotnicy wykonujący prace remontowe lub porządkowe, instalatorzy urządzeń komunikacyjnych czy rzucający kamieniami w przejeżdżający pojazd – powodujące zagrożenie bezpieczeństwa, niekiedy nawet skutki w zakresie życia, zdrowia lub szkody w mieniu, ponoszą za swoje czyny odpowiedzialność karną, ale nie na podstawie art. 177 k.k., ponieważ ich zachowanie nie dotyczy naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu. W razie spowodowania powyższych skutków mogą odpowiadać na podstawie np. art. 156 § 2 lub art. 157 § 3 k.k.

Wydaje się jednak, że w analizowanej kwestii odmienne stanowisko jest właściwsze, ponieważ skutki w postaci np. wypadku w komunikacji mogą wywoływać nie tylko osoby w nim uczestniczące, ale również „postronne”, oddziałujące na ten ruch. Tak też uważa R. A. Stefański<sup>35</sup>, który twierdzi, iż podmiotem analizowanego przestępstwa może być każdy, kto dopuszcza się naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu jako reguł określających warunki bezpieczeństwa ruchu. Pogląd ten znalazł oparcie w orzecznictwie Sądu Najwyższego, bowiem w uchwale z 1975 r. można przeczytać: *Podmiotem przestępstwa drogowego może być każdy uczestnik ruchu, a także inna osoba zobowiązana do zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pojazdów, do troszczenia się o konserwację i naprawę szlaków komunikacyjnych oraz o ich właściwe oznakowanie i odpowiednią sygnalizację. (...) Poza bezpośrednimi uczestnikami ruchu zasady jego bezpieczeństwa mogą być naruszone także przez inne osoby. Należą do nich pracownicy kolejowi odpowiedzialni za bezpieczeństwo ruchu (np. dyżurni ruchu, osoby zatrudnione w nastawniach, dróżnicy przejazdowi), pracownicy drogowi, których funkcja polega na kontroli dróg i zabezpieczaniu miejsc zagrażających bezpieczeństwu przez usunięcie zagrożenia czy jego odpowiednie oznakowanie*<sup>36</sup>. Słusznie też podkreśla R. Citowicz, że podmiotami tego przestępstwa mogą być także osoby nieuczestniczące w ruchu, lecz atakujące uczestników ruchu<sup>37</sup>.

<sup>33</sup> Tak też: E. Szwedek, *Wypadek drogowy*, Nowe Prawo 1973, Nr 12, s. 1730.

<sup>34</sup> A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, op. cit., s. 418.

<sup>35</sup> R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji ...*, op. cit., s. 200.

<sup>36</sup> Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., sygn.: V KZP 2/74, OSNKW 1975, z. 3-4, poz. 33.

<sup>37</sup> R. Citowicz, (w:) M. Królikowski, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Tom I. Komentarz do artykułów 117–221*, op. cit., s. 412.



R.G. Hałas<sup>38</sup> jest tego samego zdania, ponieważ podkreśla, że nie istnieją jakiegokolwiek podstawy do wykluczenia odpowiedzialności osoby oddziałującej z zewnątrz na uczestników ruchu.

Kwestia podmiotu przestępstwa wypadku w komunikacji na podstawie Kodeksu karnego, jak zostało już wcześniej wspomniane, jest bardzo dyskusyjna, ponieważ pomimo wielu wypowiedzi przedstawicieli zarówno ze strony nauki, jak i judykatury, rodzi nadal liczne wątpliwości oraz spory. Kolejne problematyczne zagadnienie związane jest z odpowiedzialnością osoby udostępniającej do prowadzenia pojazdów osobie znajdującej się np. w stanie po użyciu alkoholu albo podobnie działającego środka czy też nieposiadającej uprawnień do prowadzenia pojazdów, która to w wyniku naruszenia zasad ruchu drogowego powoduje wypadek drogowy<sup>39</sup>. Rdzeniem powstających wątpliwości co do kwalifikacji takiego zachowania jest fakt, że przestępstwo z art. 177 § 1 lub 2 k.k. jest przestępstwem nieumyślnym, a rozwiązanie powstającego dylematu zależy od przyjętej koncepcji odpowiedzialności za pomocnictwo do przestępstw nieumyślnych, co zaliczane jest do najbardziej spornych zagadnień w doktrynie prawa karnego. Kwestia ta była już dyskutowana na gruncie dwóch poprzednich ustaw karnych, a rozważania te są wciąż w większości aktualne i bardzo często w doktrynie oraz orzecznictwie można znaleźć do nich odniesienia.

W związku z powyższym zrodziła się żywa dyskusja na temat dopuszczalności możliwości podżegania oraz pomocnictwa do przestępstw nieumyślnych. Toczyła się już ona na gruncie Kodeksu karnego z 1932 r. Wówczas większość przedstawicieli doktryny opowiadała się za możliwością podżegania i pomocnictwa do nieumyślnego przestępstwa sprawcy bezpośredniego. Takie stanowisko wyraził J. Makarewicz, który pisał, że *podżeganie jest możliwe do każdego przestępstwa nawet nieumyślnego, gdyż podżegacz skierowuje swoją wolę na przedsięwzięcie czynu przez inną osobę bez względu na to, czy czyn ten przedstawiać się będzie w stosunku do wynikłych stąd skutków jako umyślny lub nieumyślny (...)*<sup>40</sup>. Analogiczny pogląd wyrażał W. Wolter, podkreślając, iż *skutkiem bezpośrednim działalności nakłaniającego jest wywołanie woli popełnienia jakiegoś ściśle określonego przestępstwa. Ta wola popełnienia przestępstwa może być wolą popełnienia przestępstwa umyślnego lub nawet nieumyślnego. Wprawdzie przestępstwo nieumyślne polega na tym, że sprawca nie chce skutku przestępnego czy przestępności działania, więc o tyle podżegacz nie może przy przestępstwie nieumyślnym wywoływać woli popełnienia przestępstwa. Jednak i przy przestępstwie nieumyślnym sprawca czegoś chce, co ze względu na to, że prowadzi nie tam, gdzie sprawca chce, i na to, że przy powzięciu aktu woli zaszła naganna nieprawidłowość, kwalifikuje się jako przestępstwo nieumyślne. O tyle*

<sup>38</sup> R. G. Hałas, (w:) A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2012, s. 816.

<sup>39</sup> Zob. W. Marcinkowski, *Zbieg przestępstw i wykroczeń drogowych*, Wojskowy Przegląd Prawniczy 2004, Nr 1, s. 14-28.

<sup>40</sup> J. Makarewicz, *Kodeks karny z komentarzem*, Lwów 1938, s. 132.



też można nakłaniać do popełnienia przestępstwa nieumyślnego, nie popełniając tym samym przestępstwa umyślnego (...)<sup>41</sup>.

Lepszym rozwiązaniem – zdaniem W. Mąciora<sup>42</sup> – jest akceptacja podżegania (pomocnictwa) do przestępstw nieumyślnych, aniżeli konstruowanie odpowiedzialności okreśną drogą poprzez stosowanie sprawstwa pośredniego. Tę ostatnią konstrukcję uznawano za twór akcesoryjności winy, zamazującej czyistość konstrukcji podżegania jako postaci przestępstwa. Autor ten wskazywał, że Kodeks karny z 1932 r. nie uznawał żadnej akcesoryjności, ponieważ każdy – czy to sprawca, czy podżegacz, czy pomocnik – w jego opinii popełniali własne przestępstwo w postaci sprawstwa, nakłaniania lub udzielania pomocy słowem lub czynem.

Również Sąd Najwyższy wielokrotnie w swoich orzeczeniach wypowiadał się w tej kwestii. Podzielał on w zasadzie poglądy zwolenników podżegania oraz pomocnictwa do przestępstw nieumyślnych, jakie były głoszone na gruncie ustawy karnej z 1932 r. W uzasadnieniu wyroku z dnia 16 lutego 1933 r.<sup>43</sup> zaznaczył, że polski Kodeks karny z 1932 r. nie wyklucza koncepcji prawnej podżegania do przestępstw z winy nieumyślnej (także do nieumyślnego zabicia człowieka).

W postanowieniu z dnia 11 grudnia 1963 r.<sup>44</sup> Sąd Najwyższy przyjął natomiast, że nie istnieje odpowiedzialność za podżeganie lub pomoc do przestępstwa nieumyślnego. Wyjaśniając ten pogląd wskazał, że w sytuacji, kiedy podżegacz lub pomocnik chce nastąpienia skutku przestępnego, to będzie odpowiadał za przestępstwo umyślne<sup>45</sup> nawet wtedy, kiedy bezpośredni sprawca odpowiadałby za przestępstwo popełnione nieumyślnie. Z kolei jeżeli rzekomy podżegacz lub pomocnik nie chce nastąpienia skutku przestępnego, to nie jest ani podżegaczem, ani też pomocnikiem, albowiem nie ma po jego stronie umyślności, a nieumyślne podżeganie lub pomocnictwo nie funkcjonuje w porządku prawnym na gruncie Kodeksu karnego z 1969 r. Rozwiązanie to zdaniem Sądu Najwyższego nie wyłączało w określonych sytuacjach odpowiedzialności takiej osoby za sprawstwo przestępstwa nieumyślnego. Ponośiła ona ją wówczas, kiedy zachodził zawiniony związek przyczynowy między działaniem, które wpłynęło na popełnienie czynu przez bezpośredniego sprawcę, a czynem tego sprawcy.

Co więcej, takie też stanowisko przyjął Sąd Najwyższy w 15 punkcie *Wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestęp-*

<sup>41</sup> W. Wolter, *Prawo karne. Zarys wykładu systematycznego. Część ogólna*, Warszawa 1947, s. 371.

<sup>42</sup> W. Mąciór, *Problem podżegania i pomocnictwa do przestępstw nieumyślnych*, Nowe Prawo 1959, Nr 9, s. 1004.

<sup>43</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 lutego 1933 r., sygn.: III K 43/33, OSN 1933, Nr 4, poz. 72. Tak też w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 1960 r., sygn.: I K 132/59, OSNPG 1961, Nr 4, poz. 60.

<sup>44</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 grudnia 1963 r., sygn.: Rw 1374/63, OSNKW 1964, z. 4, poz. 58.

<sup>45</sup> Tak też: S. Śliwiński, *Polskie prawo karne materialne*, Warszawa 1946, s. 350; W. Mąciór, *Odpowiedzialność podżegacza i pomocnika za przestępstwa z winy nieumyślnej*, Państwo i Prawo 1962, z. 3, s. 468.



stwa drogowe sformułowanych w uchwale Izby Karnej<sup>46</sup> w 1975 r. Wskazał wówczas, iż nie istnieje podżeganie czy pomocnictwo nieumyślne oraz niemożliwe jest podżeganie i pomocnictwo do nieumyślnych przestępstw drogowych. Podkreślono również, że warunkiem odpowiedzialności zarówno za podżeganie, jak i pomocnictwo jest, by podżegacz chciał dokonania przez osobę nakłanianą czynu zabronionego, a pomocnik chciał dokonania takiego czynu przez osobę, której udziela pomocy tudzież na to się godził (art. 18 k.k. z 1969 r.). Niemniej jednak *nie wyłącza to odpowiedzialności danej osoby za sprawstwo przestępstwa nieumyślnego, jeżeli zostanie wykazane, że jej zawinione działanie łączył związek przyczynowy ze skutkiem przestępnym sprowadzonym przez bezpośredniego sprawcę przestępstwa drogowego*<sup>47</sup> (konstrukcja sprawstwa pośredniego). Gdyby więc zostało wykazane, że istnieje związek przyczynowy pomiędzy działaniem rzekomego podżegacza czy pomocnika a sprowadzeniem katastrofy w ruchu lądowym, sprowadzeniem bezpośredniego niebezpieczeństwa takiej katastrofy, uszkodzeniem ciała, rozstrojem zdrowia czy śmiercią człowieka w wyniku naruszenia przez bezpośredniego sprawcę zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym oraz że takie skutki swego działania mogli oni i powinni byli przewidzieć, to zależnie od skutku należałoby przypisać im sprawstwo przestępstw nieumyślnych. Może być ono określone np. w:

- art. 136 § 2 k.k. z 1969 r. (nieumyślne sprowadzenie zdarzenia, np. katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, które zagraża życiu lub zdrowiu ludzi albo mieniu w znacznych rozmiarach),
- art. 137 § 2 k.k. z 1969 r. (nieumyślne sprowadzenie bezpośredniego niebezpieczeństwa zdarzenia wymienionego w art. 136 § 1, np. katastrofy w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym),
- art. 152 k.k. z 1969 r. (nieumyślne spowodowanie śmierci człowieka),
- art. 155 § 2 z 1969 r. (nieumyślne spowodowanie ciężkiego uszkodzenia ciała lub ciężkiego rozstroju zdrowia),
- art. 156 § 3 k.k. z 1969 r. (nieumyślne spowodowanie uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia).

W innym postanowieniu<sup>48</sup> Sąd Najwyższy wskazał podobnie, bowiem zaznaczył, iż podżeganie i pomocnictwo do nieumyślnych przestępstw drogowych nie jest możliwe. Sytuacja ta jednak nie wyłącza odpowiedzialności karnej innej osoby obok bezpośredniego sprawcy przestępstwa za sprawstwo nieumyślnego przestępstwa, jeżeli zostanie wykazane, że jej zawinione działanie łączy związek przyczynowy ze skutkiem przestępnym sprowadzonym przez bezpośredniego

<sup>46</sup> Uchwała Izby Karnej Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., sygn.: V KZP 2/74, OSNKW 1975, z. 3-4, poz. 33.

<sup>47</sup> Ibidem.

<sup>48</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 19 marca 1976 r., sygn.: VI KZP 27/75, OSNPG 1976, Nr 6, poz. 48.





sprawcę. Z kolei w wyroku z dnia 17 stycznia 1973 r.<sup>49</sup> Sąd Najwyższy postanowił, że zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym narusza również kierowca pojazdu mechanicznego, oddając do prowadzenia powierzony mu pojazd innej osobie – znajdującej się w stanie nietrzeźwości lub nieposiadającej uprawnień do prowadzenia tego pojazdu. W razie spowodowania przez tę osobę wypadku drogowego ze skutkami określonymi w art. 145 k.k. z 1969 r., kierowca podlega odpowiedzialności karnej na zasadzie współsprawstwa w ramach przepisów art. 145 § 1 lub 2 k.k. z 1969 r. w zależności od skutków, jeżeli mógł i powinien był je przewidzieć.

Zbliżone stanowisko wyraził Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 26 września 1972 r.<sup>50</sup>, podkreślając, że sprawcą przestępstwa określonego w art. 145 § 1 lub § 2 k.k. z 1969 r. mogła być każda osoba, nie tylko kierująca pojazdem mechanicznym (np. przechodzień), ale też taka, która oddała pojazd innej osobie. Jednocześnie zauważono, iż podmiotem przestępstwa spowodowania wypadku drogowego w stanie nietrzeźwości (art. 145 § 3 k.k. z 1969 r.) mogła być tylko osoba prowadząca w stanie nietrzeźwości pojazd mechaniczny. W głosie do tego wyroku K. Buchała stwierdził, że trudno jest zerwać całkowicie z konstrukcją sprawstwa pośredniego, jednakże należy ograniczać ją do naprawde wyjątkowych sytuacji<sup>51</sup>. Podobnie uważał W. Wolter, przyjmujący, że jeżeli nieuznawana jest konstrukcja podżegania czy pomocnictwa do przestępstw nieumyślnych, to naturalnym jest, iż powstaje luka, którą należy wypełnić. Wówczas zdaniem tego Autora swoją „gotowość” zgłaszała konstrukcja sprawstwa pośredniego. Niemniej jednak zarówno W. Wolter, I. Andrejew, jak i J. Makarewicz<sup>52</sup> uważali, że niedopuszczalne jest wprowadzenie konstrukcji sprawstwa pośredniego do prawa polskiego. Ich zdaniem w wypadkach, kiedy wykonawca nie odpowiadał indywidualnie, wcale nie trzeba dla uzasadnienia odpowiedzialności podżegacza i pomocnika w miejsce sprawcy rzeczywistego wstawiać innego sprawcę (fikcyjnego) – zwanego pośrednim<sup>53</sup>.

Linia orzecznicza Sądu Najwyższego była taka przez bardzo długi okres, bo nawet w wyroku z 1981 r.<sup>54</sup> postanowił on, że pomiędzy działaniem oskarżonego, który w sposób zawiniony naruszył zasadę bezpieczeństwa w ruchu lądowym, udostępniając samochód nietrzeźwej osobie nieposiadającej uprawnień, a spowodowanym wypadkiem oraz jego następstwami istnieje ścisły związek przyczynowy. Polega on na tym, iż osoba udostępniająca pojazd mogła oraz powinna przewidzieć wypadek drogowy (*nota bene* skutek którego inne osoby doznały obrażeń ciała), ponieważ z reguły prowadzenie pojazdu przez osobę

<sup>49</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 stycznia 1973 r., sygn.: RNw 77/72, OSNPG 1973, Nr 6, poz. 71.

<sup>50</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 września 1972 r., sygn.: V KRN 379/72, OSNKW 1973, z. 1, poz. 9.

<sup>51</sup> K. Buchała, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 26 września 1972 r.*, OSPiKA 1973, Nr 12, poz. 253.

<sup>52</sup> Zob. więcej: W. Wolter, *Nauka o przestępstwie*, Warszawa 1973, s. 301, 311, 321-322; I. Andrejew, *Podstawowe pojęcia nauki o przestępstwie*, Warszawa 1988, s. 199-199.

<sup>53</sup> J. Makarewicz, *Kodeks karny z komentarzem*, op. cit. s. 100-101.

<sup>54</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 sierpnia 1981 r., sygn.: V KRN 146/81, OSNPG 1982, Nr 2, poz. 20.

niemającą uprawnień i faktycznych umiejętności, znajdującą się ponadto w stanie nietrzeźwości, kończy się takim lub podobnym skutkiem<sup>55</sup>.

Prezentowane dotychczas poglądy Sąd Najwyższy zaczął zmieniać i w wyroku z dnia 4 lutego 1992 r.<sup>56</sup> przyjął, że z art. 145 § 1 k.k. z 1969 r. może odpowiadać wyłącznie sprawca bezpośredni. Z kolei właściciel pojazdu mechanicznego może być pośrednim sprawcą wypadku drogowego, kiedy np. dopuści osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości do prowadzenia pojazdu na drodze publicznej. Tym samym zachowaniem właściciel pojazdu popełnił wykroczenie z art. 96 § 1 pkt 3 k.w., a nie przestępstwo z art. 145 § 1 k.k. z 1969 r. Takie też stanowisko przyjął A. Marek, wskazując, iż podmiotem przestępstwa wypadku w komunikacji nie może być ani właściciel, ani też posiadacz pojazdu, który dopuścił do jego prowadzenia przez nietrzeźwą osobę, która spowodowała wypadek<sup>57</sup>. Autor ten opierając się na wyroku Sądu Najwyższego z dnia 4 lutego 1992 r.<sup>58</sup> i popierając jego stanowisko, podkreślał, że właściciel, posiadacz lub użytkownik pojazdu dopuszczający do ruchu osobę nietrzeźwą lub nieposiadającą wymaganych kwalifikacji (prawa jazdy), ponosi odpowiedzialność wyłącznie za wykroczenie z art. 96 Kodeksu wykroczeń. Co więcej, w wyroku tym SN zauważył, że przedstawiciele nauki zgodnie stwierdzają, a SN przyjmuje to stanowisko w orzecznictwie, iż aktualnie obowiązujące prawo nie zna instytucji tzw. sprawstwa pośredniego. Wspomniany powyżej Autor wskazywał jednak, że czym innym będzie już nakłanianie (naleganie, prośenie, obiecywanie korzyści) osoby znajdującej się w stanie nietrzeźwości do prowadzenia pojazdu, jakie można rozpatrywać już jako podżeganie do występku z art. 178a k.k.

Adwersarz stanowiska przyjętego w wyroku z dnia 4 lutego 1992 r. – R. A. Stefański – wyraził swój pogląd na ten temat w krytycznej glosie<sup>59</sup>, opublikowanej na łamach Orzecznictwa Sądów Polskich. Wskazał on, iż wobec odrzucenia zarówno przez doktrynę, jak i judykaturę konstrukcji tzw. właściwego podżegania i pomocnictwa do przestępstw nieumyślnych, zagadnienie związane z dopuszczaniem się przez osoby „pomocnictwa” do przestępstw nieumyślnych należy rozstrzygnąć w ramach sprawstwa. Autor ten za K. Buchałą i L. Kubickim<sup>60</sup> przedstawił cztery koncepcje:

<sup>55</sup> Zob. więcej: S. Kołodziej, *Omówienie wyroku SN z dnia 12.VIII.1981 r., sygn. V KRN 146/81 (dot. kwalifikacji prawnej podżegania i pomocnictwa do przestępstwa drogowego)*, Problemy Praworządności 1981, Nr 11, s. 58-61.

<sup>56</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 lutego 1992 r., sygn.: II KRN 451/91, OSP 1993, z. 11, poz. 221. Poglądu tego nie podzielił R. A. Stefański w glosie do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 4 lutego 1992 r., sygn.: II KRN 451/91, OSP 1993, z. 11, s. 528-531.

<sup>57</sup> A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, op. cit., s. 419.

<sup>58</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 lutego 1992 r., sygn.: II KRN 451/91, OSN 1993, Nr 11, poz. 221.

<sup>59</sup> R. A. Stefański, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 4 lutego 1992 r. sygn.: II KRN 451/91*, OSP 1993, z. 11, poz. 221, s. 528-531.

<sup>60</sup> K. Buchała, L. Kubicki, *Sprawstwo pośrednie w polskiej nauce prawa karnego i orzecznictwie sądowym*, Studia Prawnicze Instytutu Państwa i Prawa Polskiej Akademii Nauk 1988, z. 1-2, s. 169-183.



- 1) sprawstwa pośredniego<sup>61</sup> – pojawiającego się wówczas, kiedy sprawca bezpośredni działa w sposób niezawiniony; koncepcja ta w nauce była przez niektórych odrzucana z uwagi na fakt, iż nie można pogodzić jej z zasadą *nullum crimen sine lege*<sup>62</sup>, przez innych zaś akceptowana, ponieważ jest odpowiedzialnością na nieuznawaną koncepcję podżegania i pomagania w przestępstwie nieumyślnym<sup>63</sup>,
- 2) sprawstwa poszerzonego (rozszerzonego)<sup>64</sup> – podstawą którego jest założenie, że zachowanie się tego, kto nakłania bądź ułatwia czyn przestępny stanowi przyczynę skutku określonego ustawowymi znamionami; niemniej jednak koncepcja ta jest niedoskonała – o czym pisał już I. Andrejew<sup>65</sup> – albowiem zawodzi wobec tej osoby, która nakłania lub ułatwia, ponieważ jej zachowanie się sprzyja wprawdzie działaniu sprawcy *sensu stricto*, ale nie jest jego warunkiem koniecznym; co więcej Autor<sup>66</sup> ten wskazywał, że traktowanie podżegania i ułatwiania popełnienia przestępstwa jest zabiegiem bałamutnym, gdyż jest to udawanie, iż ignoruje się formuły określające te dwie formy zjawiskowe, a bierze się jedynie pod uwagę określone w nich zachowanie się i to zachowanie wtłacza się w formułę odpowiedzialności sprawcy „wykonującego przestępstwo”,
- 3) współsprawstwa – zachodzącego w momencie, kiedy przestępstwo jest popełniane wspólnie z inną osobą; stanowisko dopuszczające konstrukcję współsprawstwa czynu nieumyślnego jest powszechnie akceptowane przez przedstawicieli doktryny prawa karnego<sup>67</sup>, zgodnie z którą zachodzi ono wtedy, gdy porozumienie dwóch lub większej ilości osób dotyczy podjęcia wspólnego zachowania naruszającego reguły ostrożności i wywołującego określony skutek,
- 4) sprawstwa obejmującego wszelkie postacie przyczynienia się do skutku przestępnego – przyjmującego za podstawę fakt, iż część dyspozycji części szczególnej Kodeksu karnego, która operuje terminem szeroko ujętego powodowania, obejmuje również wszelkiego rodzaju przyczynienie się do skutku przestępnego; zgodnie z założeniami tej konstrukcji *sprawcą jest ten, kto przez swoje prawnokarne relewantne zachowanie staje się przyczyną zdarzenia*<sup>68</sup>.

<sup>61</sup> Koncepcji tej, ani też rozszerzonego współsprawstwa nie akceptował A. Marek. Zob. A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, op. cit., s. 419.

<sup>62</sup> Zob. I. Andrejew, *Sprawstwo według polskiego prawa karnego*, *Studia Prawnicze* 1988, Nr 1-2, s. 125-143.

<sup>63</sup> J. Kochanowski, *Zagadnienia przestępstw drogowych ...*, op. cit., s. 1.

<sup>64</sup> R. A. Stefański, *Odpowiedzialność za udostępnienie prowadzenia pojazdu osobie znajdującej się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka*, *Prokuratura i Prawo* 2007, Nr 5, s. 5-22.

<sup>65</sup> I. Andrejew, *Sprawstwo według polskiego prawa karnego*, *Studia Prawnicze* 1988, Nr 1-2, s. 137.

<sup>66</sup> *Ibidem*.

<sup>67</sup> Zob. P. Kardas, *Teoretyczne podstawy odpowiedzialności karnej za przestępne współdziałanie*, Zakamycze 2001, s. 472 i n.; A. Liszewska, *Współdziałanie przestępne w polskim prawie karnym – analiza dogmatyczna*, Łódź 2004, s. 53 i n.; L. Gardocki, *Prawo karne*, Warszawa 2013, s. 97.

<sup>68</sup> K. Buchała, L. Kubicki, *Sprawstwo pośrednie w polskiej nauce prawa karnego ...*, op. cit., s. 177.



Powyższe rozważania ukazują, iż istotą problemu jest zachowanie osoby udostępniającej pojazd osobie znajdującej się w stanie po użyciu alkoholu albo podobnie działającego środka, która w wyniku naruszenia zasad ruchu drogowego powoduje obrażenia ciała innej osoby. Wątpliwości budzi zatem zagadnienie dotyczące pomocy do popełnienia przestępstwa nieumyślnego, a ich rozwiązanie jest zależne od przyjmowanej koncepcji odpowiedzialności za pomocnictwo do przestępstw nieumyślnych. Dlatego też zagadnienie to budzi wiele wątpliwości i należy do najbardziej spornych w doktrynie<sup>69</sup>. Głównym źródłem różnic w poglądach jest to, że podżeganie i pomocnictwo są zawsze umyślne, popełnione zaś przestępstwo jest nieumyślne. Dlatego też należy przyjąć za Sądem Najwyższym, że w momencie kiedy podżegacz lub pomocnik chce nastąpienia skutku przestępnego, to odpowiada za pomoc czy podżeganie do przestępstwa umyślnego, chociażby bezpośredni sprawca odpowiadał za przestępstwo nieumyślne<sup>70</sup>.

W sytuacji zaś, kiedy udostępniający nie obejmuje zamiarem skutków spowodowanych przez osobę, której udostępnił, może być mu przypisana co najwyżej wina nieumyślna. Wówczas można mówić o tzw. niewłaściwym podżeganiu oraz pomocnictwie do przestępstwa nieumyślnego, jakim jest wypadek w komunikacji z art. 177 k.k. Przekazanie pojazdu osobie znajdującej się w stanie nietrzeźwości do prowadzenia, która następnie powoduje wypadek drogowy, jest właśnie przykładem wspomnianego powyżej pomocnictwa<sup>71</sup>. R. A. Stefański<sup>72</sup> w jednym z opracowań zebrał proponowane przez doktrynę poglądy co do odpowiedzialności za niewłaściwe podżeganie bądź pomocnictwo do przestępstw nieumyślnych. Oprócz rozwiązań związanych z omówionymi już powyżej rodzajami sprawstwa do przestępstwa nieumyślnego, przedstawiciele nauki wskazywali, że:

- może dojść do popełnienia przestępstwa nieumyślnego w formie podżegania lub pomocnictwa<sup>73</sup>,
- podżeganie oraz pomocnictwo do przestępstw nieumyślnych jest bezkarne<sup>74</sup>,

<sup>69</sup> A. Wąsek, (w:) O. Górniok (red.), *Kodeks karny. Komentarz, Tom I*, Gdańsk 2005, s. 286 i n.; P. Kardas, *Teoretyczne podstawy odpowiedzialności za przestępne współdziałanie*, op. cit., s. 645 i n.

<sup>70</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 lipca 1974 r., sygn.: V KRN 69/74, Biuletyn Sądu Najwyższego 1974, Nr 8, poz. 187.

<sup>71</sup> R. Pusz, *Podżeganie i pomocnictwo do przestępstw nieumyślnych (próba nowej koncepcji)*, (w:) L. Leszczyński, E. Skrętowicz, Z. Hołda (red.), *W kregu teorii i praktyki prawa karnego. Księga poświęcona pamięci prof. A. Wąska*, Lublin 2005, s. 497-508; R. A. Stefański, (w:) R. A. Stefański (red.), *Kodeks karny. Komentarz, wersja online (komentarz do art. 177 Kodeksu karnego)* – Legalis 2014.

<sup>72</sup> R. A. Stefański, *Odpowiedzialność za udostępnienie prowadzenia pojazdu osobie znajdującej się w stanie ...*, op. cit., s. 8-9.

<sup>73</sup> Zob. więcej: I. Andrejew, *Ustawowe znamiona przestępstwa*, Warszawa 1959, s. 199; T. Bojarski, (w:) T. Bojarski (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2006, s. 62.

<sup>74</sup> W. Mąciór, *Postacie zjawiskowe przestępstwa w ujęciu kodeksu karnego PRL z 1969 r.*, Państwo i Prawo 1971, z. 11, s. 764.



- sytuację należy rozwiązać, bazując na konstrukcji umyślnego podżegania lub pomocnictwa do przestępstwa umyślnego narażenia na bezpośrednie niebezpieczeństwo<sup>75</sup>.

Za każdą z przedstawionych koncepcji przemawiają mniej lub bardziej przekonujące argumenty, jednakże jedno jest pewne: ani podżeganie ani też pomocnictwo do przestępstwa umyślnego nie mogą pozostać bezkarne. Art. 18 § 2 i 3 k.k. wymaga umyślnego działania przy takich formach zjawiskowych, jak podżeganie i pomocnictwo, dlatego nieumyślna ich postać jest trudna do zaakceptowania. Przyjmując zatem za M. Kulikiem<sup>76</sup>, należy rozróżnić tzw. właściwe i niewłaściwe podżeganie do przestępstw nieumyślnych. Nakłaniający chcąc, by inna osoba popełniła czyn zabroniony, a ta osoba dopuszcza się go nieumyślnie – dopuści się tzw. właściwego podżegania do przestępstwa nieumyślnego. Zatem na gruncie norm wynikających z aktualnego Kodeksu karnego nie istnieją przeszkody do przypisania nakłaniającemu odpowiedzialności za podżeganie.

Sytuacja zaś komplikuje się w momencie, kiedy określona osoba nieumyślnie przyczynia się do popełnienia nieumyślnego czynu zabronionego przez inną osobę, albowiem wówczas dochodzi do tzw. niewłaściwego podżegania (i pomocnictwa) do przestępstwa nieumyślnego. Dalej wspomniany powyżej Autor<sup>77</sup> zaznacza, że w takiej sytuacji należy przyjąć, że samo w sobie zachowanie takie jest bezkarne. Niemniej jednak zwraca uwagę, iż może ono wypełniać znamiona innego czynu zabronionego przez ustawę. Pod uwagę bierze zatem: odpowiedzialność za umyślne podżeganie do przestępstwa narażenia dobra na niebezpieczeństwo, współsprawstwo przestępstwa nieumyślnego lub jedno-sprawstwo. Tego rodzaju rozważania prowadzą do wniosku, jaki wyprowadził A. Wąsek<sup>78</sup>, mianowicie niewłaściwe podżeganie i pomocnictwo do przestępstw nieumyślnych jest karalne.

Każda z przedstawionych koncepcji stanowi pewnego rodzaju rozwiązanie dla kwalifikacji prawnej sytuacji osoby udostępniającej pojazd do prowadzenia późniejszemu sprawcy wypadku w komunikacji, znajdującemu się w stanie po użyciu alkoholu tudzież środka działającego podobnie. Niemniej jednak wydaje się, że najwłaściwsze jest przyjęcie – za R. A. Stefańskim<sup>79</sup> – koncepcji współsprawstwa uregulowanej w art. 18 § 1 k.k. Współsprawcą jest zarówno

<sup>75</sup> Zob. więcej: M. Cieślak, *Polskie prawo karne. Zarys systemowego ujęcia*, Warszawa 1994, s. 387; P. Kardas, *Teoretyczne podstawy odpowiedzialności za przestępne współdziałanie*, op. cit., s. 670-671; T. Kaczmarek, *Recenzja książki P. Kardasa „Teoretyczne podstawy odpowiedzialności za przestępne współdziałanie”*, Kantor Wydawniczy Zakamycze, Kraków 2001, Prokuratura i Prawo 2002, Nr 5, s. 101.

<sup>76</sup> M. Kulik, (w:) M. Mozgawa (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2012, s. 63.

<sup>77</sup> Ibidem, s. 64.

<sup>78</sup> A. Wąsek, (w:) (w:) O. Górniok (red.), *Kodeks karny. Komentarz, Tom I*, op. cit., s. 286-288.

<sup>79</sup> R. A. Stefański, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 4 lutego 1992 r., sygn.: II KRN 451/91*, OSP 1993, z. 11, poz. 221; Tenże, *Odpowiedzialność za udostępnienie prowadzenia pojazdu osobie znajdującej się w stanie ...*, op. cit., s. 10.



każdy, kto realizuje choćby część ustawowych znamion czynu zabronionego, jak i ten, którego rola w popełnieniu czynu zabronionego jest istotna, choć nie realizuje on jego ustawowych znamion<sup>80</sup>. Zdaniem m.in. A. Wąska i A. Zolla<sup>81</sup> w wypadku tego drugiego rodzaju współsprawstwa porozumienie obejmuje wspólne naruszenie reguł ostrożności wymaganych w danych okolicznościach wiążące się z przewidywaniem lub możliwością przewidzenia popełnienia czynu zabronionego. Co więcej, przyjmuje się, iż możliwe jest popełnienie we współsprawstwie nie tylko przestępstwa umyślnego, ale też nieumyślnego. Słusznie zauważa również A. Liszewska<sup>82</sup>, że możliwe jest zaistnienie sytuacji, w której jeden ze współsprawców popełnia czyn zabroniony umyślnie, a drugi nieumyślnie. Wątpliwości przy tym podejściu nasuwa porozumienie, które winno obejmować realizację całości ustawowych znamion czynu zabronionego<sup>83</sup>. W opinii R. A. Stefańskiego<sup>84</sup>, kiedy dochodzi do popełnienia przestępstwa w wyniku niezachowania ostrożności, to trudno jest mówić o porozumieniu. Mimo to uwzględniając fakt, że odpowiedzialność współsprawców opiera się na nieostrożnym zachowaniu, to znamie porozumienia wyczerpuje się we wspólnym działaniu, jakie poprzedza czyn głównego sprawcy. W związku z tym osoba udostępniająca pojazd do prowadzenia późniejszemu sprawcy wypadku w komunikacji, będącego w stanie po użyciu alkoholu czy innego środka podobnie działającego, wypełnia swoim zachowaniem znamiona strony przedmiotowej przestępstwa z art. 177 § 1 lub § 2 k.k., ponieważ dopuszczając taką osobę do udziału w ruchu – narusza zasadę bezpieczeństwa w ruchu. Zgodnie bowiem z art. 3 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami<sup>85</sup> kierujący pojazdem poza sprawnością fizyczną i psychiczną musi legitymować się odpowiednim wiekiem oraz spełniać jeden z następujących warunków:

- 1) posiadać umiejętność kierowania pojazdem w sposób niezagrażający bezpieczeństwu, nieutrudniający ruchu drogowego i nienarządzający kogokolwiek na szkodę oraz odpowiedni dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdem,
- 2) odbywać w ramach szkolenia naukę jazdy,
- 3) zdać egzamin państwowy<sup>86</sup>.

<sup>80</sup> M. Kulik, (w:) M. Mozgawa (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, op. cit., s. 59-60.

<sup>81</sup> A. Wąsek, *Współsprawstwo w polskim prawie karnym*, Warszawa 1977, s. 126; A. Wąsek, (w:) O. Górniok (red.), *Kodeks karny. Komentarz, Tom I*, op. cit., s. 254; K. Buchała, A. Zoll, *Kodeks karny. Część ogólna, Komentarz do art. 1-116 Kodeksu karnego*, Kraków 1998, s. 175.

<sup>82</sup> A. Liszewska, *Współdziałanie w odniesieniu do przestępstw nieumyślnych w polskim prawie karnym*, (w:) T. Bukiet-Nagórska (red.), *Zagadnienia współczesnej polityki kryminalnej*, Bielsko-Biała 2006, s. 37.

<sup>83</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 22 listopada 1971 r., sygn.: Rw 1202/71, OSNKW 1972, z. 3, poz. 54.

<sup>84</sup> R. A. Stefański, *Odpowiedzialność za udostępnienie prowadzenia pojazdu osobie znajdującej się w stanie ...*, op. cit., s. 11.

<sup>85</sup> Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, Dz. U. z 2017 r. poz. 978 t.j. u.k.p.

<sup>86</sup> Zob. więcej: W. Kotowski, *Ustawa o kierujących pojazdami. Komentarz*, Warszawa 2013, s. 43-72.



Ponadto na mocy art. 45 ust. 1 pkt prawa o ruchu drogowym zabronione jest m. in. kierowanie pojazdem przez osobę nietrzeźwą<sup>87</sup>, znajdującą się w stanie po użyciu alkoholu<sup>88</sup> lub środka działającego podobnie jak alkohol (np. narkotyku lub leku psychotropowego). Ustawodawca poprzez art. 96 ust. 1 pkt 3 Kodeksu wykroczeń nałożył na właścicieli, posiadaczy oraz prowadzących pojazd obowiązek nieudostępniania wspomnianym osobom pojazdu do prowadzenia. Nadto np. dyspozytorzy czy bezpośredni przełożeni kierowców, czyli osoby szczególnie odpowiedzialne za bezpieczeństwo w ruchu na mocy art. 179 k.k. mają obowiązek niedopuszczenia do prowadzenia pojazdu na drodze publicznej przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego<sup>89</sup>. Oczywistym jest zatem, że niezastosowanie się do któregokolwiek z tych nakazów i zakazów stanowi naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu. Jeżeli zaś chodzi o stronę podmiotową udostępniającego pojazd, to należy wykazać, iż przewidywała ona lub mogła przewidzieć możliwość popełnienia przez tę osobę przestępstwa z art. 177 k.k., zaś pomiędzy jej zachowaniem a skutkiem musi istnieć związek przyczynowy. Związek przyczynowy polega na tym, że zarówno udostępniający pojazd, jak i nim kierujący znajdujący się w stanie po użyciu alkoholu lub środka podobnie działającego naruszają wspólnie reguły ostrożności dotyczące zakazu prowadzenia pojazdu w jednym z tych stanów – w efekcie czego dochodzi do przestępstwa z art. 177 § 1 lub § 2 k.k. W literaturze przedmiotu podkreśla się, iż *nie ma takiego porozumienia w zakresie naruszenia innej zasady, której naruszenie doprowadziłoby bezpośrednio do wypadku*<sup>90</sup>. Warto również zwrócić uwagę na to, że niestawiane są wymagania, by współdziałające osoby naruszyły te same zasady, wystarczy jedynie, by doszło do naruszenia wyłącznie jednej zasady pozostającej w związku ze skutkiem.

W literaturze przedmiotu przedstawiane są również rozwiązania dotyczące odpowiedzialności osoby, która udostępniła do prowadzenia pojazd osobie znajdującej się w stanie po użyciu alkoholu albo podobnie działającego środka,

<sup>87</sup> Zgodnie z art. 46 ust. 3 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (Dz. U. z 2016 r., poz. 487 t.j. ze zm.) stan nietrzeźwości zachodzi, gdy zawartość alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do stężenia we krwi powyżej 0,5‰ alkoholu albo obecności w wydychanym powietrzu powyżej 0,25 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup>.

<sup>88</sup> Zgodnie z art. 46 ust. 2 ustawy z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi stan po użyciu alkoholu zachodzi, gdy zawartość alkoholu w organizmie wynosi lub prowadzi do stężenia we krwi od 0,2‰ do 0,5‰ alkoholu albo obecności w wydychanym powietrzu od 0,1 mg do 0,25 mg alkoholu w 1 dm<sup>3</sup>.

<sup>89</sup> Kodeks karny nie definiuje pojęcia środka odurzającego. Pomocniczo można odnieść się do przepisu art. 4 pkt 26 ustawy z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii (Dz. U. z 2016 r., poz. 224 t.j. ze zm.), definiującego, iż środkiem odurzającym jest substancja naturalna lub syntetyczna, która oddziałuje na ośrodkowy układ nerwowy i została umieszczona w załączniku Nr 1 do tej ustawy (m.in. kokaina, morfina, żywica konopi). Zob. więcej: T. Razowski, (w:) J. Giezek (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, op. cit., s. 364-367.

<sup>90</sup> R. A. Stefański, *Odpowiedzialność za udostępnienie prowadzenia pojazdu osobie znajdującej się w stanie ...*, op. cit., s. 16.

ale nie doszło do spowodowania przez nią żadnego zdarzenia w ruchu drogowym. Próbując uporządkować przedstawione w doktrynie rozwiązania, należy przyjąć te proponowane przez R. A. Stefańskiego<sup>91</sup>, Autora rozlicznych publikacji z zakresu analizy przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji. Wskazuje on, iż w zależności od cech podmiotu prowadzącego pojazd, rodzaju drogi oraz winy, osoba udostępniająca do prowadzenia pojazd (jakikolwiek, nie tylko mechaniczny) osobie uprzednio spożywającej alkohol albo środek działający podobnie może odpowiadać za wykroczenia albo przestępstwa obejmujące swoimi znamionami tego rodzaju zachowanie. W związku z tym działanie takie może być wykroczeniem z art. 96 § 1 pkt 3 k.w., polegające na tym, iż właściciel, posiadacz, użytkownik lub prowadzący pojazd dopuszcza na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu do prowadzenia pojazdu osobę znajdującą się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka<sup>92</sup>. Działanie to może również wypełniać znamiona wykroczenia z art. 96 § 2 k.w. Penalizuje on zachowanie dyspozytora pojazdu lub osoby, do której obowiązków należą jego czynności, a jeżeli takiej osoby nie wyznaczono – kierownika jednostki dysponującej pojazdem, polegające m.in. na czynnie określonym w art. 96 § 1 pkt 3 k.w. oraz na nieumyślnym dopuszczeniu do prowadzenia pojazdu na drodze publicznej przez osobę niemającą wymaganych uprawnień. Aż wreszcie owo działanie może być zakwalifikowane jako występki z art. 179 k.k., czyli dopuszczenie – wbrew szczególnemu obowiązkowi – do ruchu pojazdu mechanicznego albo innego pojazdu w stanie bezpośrednio zagrażającym bezpieczeństwu w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym lub do prowadzenia pojazdu mechanicznego albo innego pojazdu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości, będącą pod wpływem środka odurzającego lub osobę nieposiadającą wymaganych uprawnień. Warto zwrócić uwagę, że opisane powyżej czyny są popełniane z chwilą rozpoczęcia jazdy, czyli w momencie, kiedy taka osoba znajduje się w ruchu. Dlatego przyjmuje się, iż są to wykroczenia i przestępstwo<sup>93</sup> o charakterze formalnym, do którego znamion nie należy skutek.

<sup>91</sup> Ibidem, s. 5 i n.

<sup>92</sup> Należy również zwrócić uwagę na brzmienie art. 96 § 1 pkt 1 k.w. Przepis ten penalizuje zachowanie właściciela, posiadacza, użytkownika lub prowadzącego pojazd, który na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu dopuszcza do prowadzenia pojazdu osobę niemającą sprawności fizycznej lub psychicznej w stopniu umożliwiającym należyte prowadzenie pojazdu. W literaturze przedmiotu przyjmuje się, iż brak – nawet przejściowy – takiej sprawności może wynikać m.in. z wieku osoby prowadzącej pojazd (np. dopuszczenie do prowadzenia pojazdu zaprzęgowego przez dziecko), choroby, inwalidztwa, niedorozwoju umysłowego czy choroby psychicznej oraz z przemęczenia (np. dopuszczenie do prowadzenia pojazdu przez zawodowego kierowcę, który bez odpoczynku przez ostatnie kilkanaście godzin prowadził pojazd). Zob. więcej: W. Radecki, (w:) M. Bojarski, W. Radecki, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2013, s. 696-697; W. Jankowski, (w:) T. Grzegorzczak (red.), *Kodeks wykroczeń. Komentarz LEX*, Warszawa 2013, s. 478-479.

<sup>93</sup> R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji ...*, op. cit., s. 413; Tenże, *Wykroczenia drogowe. Komentarz*, Kraków 2005, s. 542 i n.; Tenże, (w:) M. Filar (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, op. cit., s.885; T. Razowski, (w:) J. Giezek (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, op. cit., s. 389; R. G. Hałas, (w:) A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2014, s. 711.





Należy również pochylić się nad kwalifikacją prawną zachowania osoby nieuprawnionej do prowadzenia pojazdu, kiedy w trakcie jego prowadzenia narusza ona zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym i nieumyślnie powoduje obrażenia ciała innej osoby. Wówczas może dojść do naruszenia czynności narządu ciała bądź do rozstroju zdrowia trwającego dłużej niż 7 dni (średnie obrażenia ciała) lub krótszego (lekkie obrażenia ciała) tudzież ciężkiego uszczerbku na zdrowiu (ciężkie obrażenia ciała), a nawet śmierci. Nie byłoby słusznym ograniczenie odpowiedzialności karnej takiej osoby jedynie do skutków wynikających z przestępstwa formalnego z art. 179 k.k. lub wykroczenia z art. 96 § 1 lub 2 k.w., albowiem poza zakresem odpowiedzialności pozostałyby skutki. W związku z powyższym, skutki w postaci lekkich obrażeń ciała wypełniają znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 k.w.<sup>94</sup>, zaś w postaci średnich obrażeń ciała należą do znamion przestępstwa z art. 177 § 1 k.k., a ciężkie obrażenia ciała, jak też spowodowanie śmierci, kwalifikowane są na podstawie art. 177 § 2 k.k. Jednakże, kiedy – jak wskazano powyżej – osoba ta znajduje się w momencie wypadku w komunikacji w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, albo w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, to w zależności od skutku, pojazdu, drogi oraz stopnia intoksykacji alkoholowej lub środkiem odurzającym poniesie ona odpowiedzialność odpowiednio za przestępstwo z art. 177 § 1 lub 2 i 178a § 1 lub 2 w zw. z art. 178 § 1 k.k. albo tylko z art. 86 § 1 i 2 k.w., ewentualnie z art. 178a § 1 lub 2 k.k. oraz z art. 86 § 1 k.w.<sup>95</sup>

Kwestią sporną, a należącą również do rozważań związanych z podmiotem przestępstwa wypadku w komunikacji, jest kwestia odpowiedzialności kursanta/egzaminowanego oraz instruktora/egzaminatora podczas kursów nauki jazdy oraz egzaminów zdawania na prawo jazdy. W postanowieniu z dnia 20 maja 1996 r. Sąd Najwyższy podkreślił, że osoba zdająca egzamin na kierowcę nie może być traktowana jako osoba samodzielnie prowadząca pojazd mechaniczny – podejście to zostało krytycznie opisane w głosie R. A. Stefańskiego<sup>96</sup>. Przyjęte stanowisko SN uzasadnił w ten sposób, iż osoba taka nie prowadzi samodzielnie pojazdu mechanicznego, nie ma do tego stosownych uprawnień, ani też nie ma do zakończenia trwania egzaminu ocenionych umiejętności prowadzenia samochodu – w tym nie została oceniona jej zdolność do przestrzegania bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez zachowanie należytej ostrożności.

<sup>94</sup> Takie też stanowisko wyraził Sąd Najwyższy, wskazując w jednej ze swoich uchwał, że przestępstwa nie popełnia ten, kto naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała lub rozstrój zdrowia nietrwające dłużej niż siedem dni. Zob. Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 18 listopada 1998 r., sygn.: I KZP 16/98, OSNKW 1998, z. 11-12, poz. 48.

<sup>95</sup> R. A. Stefański, (w:) R. A. Stefański (red.), *Kodeks karny. Komentarz, wersja online ...*, op. cit.; R. A. Stefański, *Odpowiedzialność za udostępnienie prowadzenia pojazdu osobie znajdującej się w stanie po użyciu alkoholu ...*, op. cit., s. 6.

<sup>96</sup> R. A. Stefański, *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 1996 r.*, sygn.: II KRN 15/96, Państwo i Prawo 1997, z. 2, s. 107-112; Tenże, (w:) A. Wąsek, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do artykułów 117–221. Tom I*, Warszawa 2010, s. 662.

Z kolei w opinii R. A. Stefańskiego, sprawcą przestępstwa może być kursant i instruktor oraz egzaminowy i egzaminator<sup>97</sup>. Autor ten słusznie uważa, że zarówno kursant, jak i egzaminowany przechodzą szkolenie z zakresu znajomości przepisów ruchu drogowego, które kończy się egzaminem teoretycznym – jeszcze zanim wsiądą do auta i wyjadą na drogę. Osobami współprowadzącymi z kursantem czy egzaminowanym pojazd są instruktor czy egzaminator, dlatego ich odpowiedzialność w sytuacji wypadku w komunikacji opiera się na zasadzie współsprawstwa. Jednakże, jak podkreśla Autor powyższego poglądu, pamiętać należy, iż o ile w czasie nauki jazdy obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym ciąży przede wszystkim na instruktora, to w trakcie egzaminu praktycznego – na egzaminowanym.

Do takiego stanu faktycznego odniósł się również R. G. Hałas<sup>98</sup>, zdaniem którego za spowodowanie wypadku drogowego w trakcie odbywania nauki jazdy na zasadach ogólnych określonych w Kodeksie karnym odpowiada nie tylko osoba ubiegająca się o prawo jazdy (kursant), ale też instruktor. Ich odpowiedzialność jest niezależna od siebie (nie jest konieczne odwoływanie się do współkierowania przez kursanta oraz instruktora pojazdem mechanicznym) i jako uczestnicy ruchu ponoszą odpowiedzialność za naruszenie przez siebie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym. Tego samego zdania jest już aktualnie również Sąd Najwyższy<sup>99</sup>, wyjaśniający, iż uczestnikami ruchu – także w trakcie odbywania lekcji nauki jazdy – ponoszącymi odpowiedzialność za naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym są kursant (uznawany jest on przez przepisy prawa o ruchu drogowym za kierującego – art. 2 pkt 17) i instruktor. Dlatego w przypadku ustalenia, że pomiędzy stwierdzonym naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym a zaistniałym wypadkiem istniał związek przyczynowy, tak samo kursant, jak i instruktor będą ponosili odpowiedzialność za przestępstwo spowodowania wypadku w komunikacji z art. 177 k.k. w granicach swojej winy<sup>100</sup>.

W bardzo przystępny sposób analizowaną sytuację wyjaśnia L. K. Paprzycki<sup>101</sup>, wykazując na podstawie definicji „kierującego” (art. 2 pkt 20 p.r.d.), że kierującym jest kursant odbywający – pod nadzorem instruktora – praktyczną naukę kierowania pojazdem w ruchu. To on ma w najszerszym zakresie możliwość wykonywania manewrów oraz decydowania o prędkości poruszania się pojazdu, ponieważ trzyma w rękach kierownicę, ma nieograniczony dostęp zarówno

<sup>97</sup> R. A. Stefański, (w:) A. Wąsek (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Tom I. Komentarz*, Warszawa 2004, s. 539.

<sup>98</sup> R. G. Hałas, (w:) A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2015, s. 909.

<sup>99</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 23 lutego 2011 r., sygn.: III KK 276/10, Prokuratura i Prawo (wkładka) 2011, Nr 7-8, poz. 4.

<sup>100</sup> Tak też: R. A. Stefański, *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 23 lutego 2011 r., sygn.: III KK 276/10*, OSP 2011, z. 11, poz. 116.

<sup>101</sup> L. K. Paprzycki, *Kursant czy instruktor? Kto sprawcą wypadku drogowego?*, Paragraf na Drodze 2010, Nr 12, s. 26.



do dźwigni skrzyni biegów i hamulca ręcznego, pedałów: sprzęgła, gazu oraz hamulca, jak i przełączników (np. kierunkowskazów, zmiany świateł). Sytuacja instruktora jest tylko nieco inna, bowiem ten, znajdując się na przednim siedzeniu obok kierowcy, ma dostęp do dodatkowych – przeznaczonych wyłącznie dla niego – pedałów: sprzęgła i hamulca, dźwigni hamulca ręcznego, niektórych przełączników oraz kierownicy trzymanej przez kursanta. W praktyce zatem instruktor może korygować czynności kursanta – korzystając z hamulca lub sprzęgła – może też zmienić kierunek jazdy – poruszając w ograniczonym zakresie kierownicą. To zdaniem L. K. Paprzyckiego pozwala stwierdzić, że instruktor jest współkierującym, dlatego jeżeli nie wywiąże się z obowiązku korygowania zachowania kursanta i będzie zachodził związek przyczynowy między tym niewłaściwym i nieskorygowanym przez instruktora zachowaniem kursanta a skutkiem, jakim będzie wypadek drogowy, to w grę może wchodzić pociągnięcie instruktora do odpowiedzialności karnej za występki drogowy.

Z uwagi na przedmiot rozważań podejmowanych w monografii należy zwrócić uwagę, iż osoby z niepełnosprawnością mogą być podmiotem, a zatem sprawcą przestępstwa wypadku w komunikacji. Wynika to z przyjętego poglądu, iż podmiotem tych występków może być każdy, kto dopuszcza się naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu jako reguł określających warunki bezpieczeństwa ruchu. Oczywistym jest, że niepełnosprawni, w tym niewidomi i słabowidzący, mogą być uczestnikami ruchu drogowego jako piesi i obowiązują ich wówczas takie same zasady, jak pozostałe osoby. Prawo o ruchu drogowym ustala też kilka pewnego rodzaju uprawnień (przywilejów) przysługujących wyłącznie osobom z niepełnosprawnością, mających zwiększyć ich bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Jednakże w momencie niedostosowania się do nich niepełnosprawni mogą doprowadzić do występków z art. 177 Kodeksu karnego.

Osoby z niepełnosprawnością ruchową często są kierowcami, bowiem dzisiejsze rozwiązania techniczne pozwalają na to, by pojazdy mechaniczne były dostosowane do ich potrzeb. Co więcej, na mocy art. 3 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami osoby z niepełnosprawnością fizyczną mogą być kierowcami, jeżeli uzyskają orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami w ogóle lub określonym pojazdem<sup>102</sup>. Taka konstrukcja przepisu niewątpliwie wyklucza możliwość dopuszczenia do kierowania osoby niesprawnej pod względem psychicznym<sup>103</sup>. Osoby niepełnosprawne zdobywają uprawnienia prawa jazdy podobnie jak pozostałe osoby, odbywając najpierw naukę jazdy (art. 24 ust. 2 u.k.p.), a potem zdając egzamin państwowy. Zarówno nauka, jak i praktyczna część egzaminu państwowego w zakresie uprawnień

<sup>102</sup> Zob. więcej: K. Marciniak (red.), *Poradnik niepełnosprawnego kierowcy i pasażera*, Warszawa 2013, s. 278.

<sup>103</sup> W. Kotowski, *Ustawa o kierujących pojazdami. Komentarz*, op. cit., s. 71.



prawa jazdy kategorii B (art. 54 ust. 5 u.k.p.) powinny odbywać w pojeździe przystosowanym do rodzaju schorzenia<sup>104</sup>.

Dlatego też kierujący z niepełnosprawnością, z tych samych przyczyn, co inni może doprowadzić do wypadku w komunikacji, np. poprzez nadmierną prędkość, niedostosowanie swojego zachowania do oznaczeń na drodze itp. Sprawcą przestępstwa wypadku może być również osoba z dysfunkcją wzroku, która pomimo słabego/słabnącego wzroku (np. pozwalającą orzec względem niej stopień niepełnosprawności lub z zatajonym schorzeniem) prowadzi pojazd. W wyniku tejże dysfunkcji osoba ma chociażby trudności z oceną odległości do drugiego pojazdu, w efekcie czego może dojść do uderzenia pojazdu, który zatrzymał się celem przepuszczenia pieszych na przejściu.

Piesi z niepełnosprawnością również mogą być sprawcami wypadku w komunikacji. Przykładem może być sytuacja, w której osoba z trudnościami w poruszaniu się wchodzi na przejście dla pieszych w momencie działania światła ostrzegawczego, po którym zaraz zapali się sygnalizacja koloru czerwonego, w wyniku czego nie udaje się jej pokonać przejścia. W tym samym czasie kierowcom zapala się światło zielone, zezwalające na jazdę, część z nich, która stała przed przejściem, może zaczekać w takiej sytuacji, jednakże już nie ten, który do skrzyżowania zbliżył się po jakimś czasie. Wiadomym jest, że ów zastój na skrzyżowaniu powinien zwrócić jego uwagę, ale nie zawsze się tak dzieje. Z kolei osoba z dysfunkcją wzroku może wtargnąć na przejście dla pieszych, które codziennie przechodzi podążając do pracy. Mimo iż zna ona trasę, to nie zachowuje zasad bezpieczeństwa, co powoduje, iż kierowcy nie mogą odpowiednio zareagować i np. potrącają taką osobę. Oczywiście scenariusze powyższych sytuacji mogą być różne, jak też ich zakończenia, jednakże dają obraz temu, że osoby z niepełnosprawnością również mogą być podmiotem przestępstwa wypadku w komunikacji.

## 2. Przedmiot ochrony (zamachu)

Uznany autorytet w naukach penalnych W. Świda<sup>105</sup> wyjaśniając istotę przedmiotu ochrony wskazywał, że ustawodawca chcąc zwalczać czyny będące zamachem na wartości (dobra) zasługujące na ochronę, przewiduje ustawowe typy przestępstw. Dlatego też owe dobra, wartości czy interesy mogą być nazywane przedmiotem ochrony karnej. W związku z powyższym należy wskazać, iż znamiona określające przedmiot ochrony wskazują na dobro prawne stano-

<sup>104</sup> Szacunkowe dane wskazują, że w Polsce kierowców z dysfunkcjami może być około 80 000. Zob. M. Krupiński, *Mobilność Polaków z niepełnosprawnością*, artykuł dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.rzeczniczprasowy.pl/motoryzacja/mobilnosc-polakow-z-niepelnosprawnoscia,tekst,10664.htm](http://www.rzeczniczprasowy.pl/motoryzacja/mobilnosc-polakow-z-niepelnosprawnoscia,tekst,10664.htm).

<sup>105</sup> W. Świda, (w:) W. Świda (red.), *Prawo karne. Część szczególna*, op. cit., s. 6.



wiące wartość społeczną, która jest chroniona za pomocą przepisu przewidującego sankcję o charakterze karnym za naruszenie bądź narażenie tego dobra na określone niebezpieczeństwo<sup>106</sup>. Warto pamiętać również o tym, że na przedmiot ochrony można spojrzeć dwojako, chociaż zawsze będzie dotyczył tego samego. Z jednej strony będzie to przedmiot ochrony karnej – sytuacja opisana powyżej, z drugiej zaś – będzie to przedmiot zamachu. To drugie rozwiązanie jest rozpatrywane wówczas, kiedy ujmuje się zagadnienie z punktu widzenia przestępstw, będącego zamachem sprawcy na dane dobro prawne (przedmiot zamachu)<sup>107</sup>.

W przypadku przestępstwa wypadku w komunikacji głównym przedmiotem ochrony – podobnie jak w przypadku całego rozdziału XXI – jest bezpieczeństwo w komunikacji, a dokładnie w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, zaś ubocznym – życie i zdrowie<sup>108</sup>. K. Buchała<sup>109</sup> uważał, że art. 177 k.k. w przeciwieństwie do przestępstw powszechnego narażenia na niebezpieczeństwo w komunikacji, jak art. 173 i 174 k.k., statuuje przestępstwo, do którego istoty należy nie tylko zagrożenie dla życia lub zdrowia, ale również naruszenie tychże dóbr. Przyjął zatem, iż jest to przestępstwo skierowane wprost przeciwko życiu bądź zdrowiu w sytuacji uczestniczenia w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym.

Dobrem chronionym przez art. 177 k.k. jest bezpieczeństwo w komunikacji, pokrywające się z przedmiotem ochrony rozdziału XXI Kodeksu karnego, opisanym na początku tego rozdziału. Warto jednak wskazać raz jeszcze, iż bezpieczeństwo w komunikacji to wyłącznie postulowany stan, który powinien charakteryzować się brakiem zagrożeń dla dóbr różnego rodzaju: życia, zdrowia. Powinno się zatem przyjąć, że bezpieczeństwo w komunikacji uznać można za samoistne dobro chronione, ponieważ bezpieczeństwo w ruchu jest wartością chroniącą uczestników, ich życie i zdrowie. Co więcej, R. G. Hałas<sup>110</sup> wskazuje, że nie z uwagi na ideę bezpieczeństwa – ruch powinien być bezpieczny, ale ze względu na zagrożenie, jakie zachowanie sprzeczne z zasadami bezpiecznego ruchu niesie dla wymienionych dóbr.

<sup>106</sup> K. Indecki, A. Liszewska, *Prawo karne materialne. Nauka o przestępstwie ...*, op. cit., s. 89.

<sup>107</sup> L. Gardocki, *Prawo karne*, Warszawa 2011, s. 87; A. Grześkowiak (red.), *Prawo karne*, Warszawa 2012, s. 101.

<sup>108</sup> W. Wierzbicki, *Odpowiedzialność karna nietrzeźwego (lub odurzonego) kierującego pojazdem za spowodowanie wypadku komunikacyjnego – problematyka zbiegu przestępstw*, Prokurator 2003, Nr 1, s. 74; R. A. Stefański, (w:) A. Wąsek (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Tom I. Komentarz*, Warszawa 2004, s. 519; T. Razowski, (w:) J. Giezek (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, op. cit., s. 350; M. Bojarski, (w:) M. Bojarski, J. Giezek, Z. Sienkiewicz, *Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna*, Warszawa 2012, s. 518; J. Piórkowska-Flieger, (w:) T. Bojarski (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2013, s. 443; M. Budyn-Kulik, (w:) M. Mozgawa (red.), *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, Warszawa 2012, s. 398.

<sup>109</sup> K. Buchała, (w:) A. Zoll (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do art. 177-277 Kodeksu karnego*, op. cit., s. 393.

<sup>110</sup> R. G. Hałas, (w:) A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2014, s. 701.



Inny pogląd co do przedmiotu ochrony wyraził G. Bogdan, zdaniem którego przedmiotem ochrony art. 177 k.k. są wyłącznie życie i zdrowie – czyli najbardziej fundamentalne wartości. Nie podzielał on opinii, iż przedmiotem ochrony jest również bezpieczeństwo w komunikacji, ponieważ jest to jedynie specyficzny stan, jaki charakteryzuje się brakiem zagrożeń dla wymienionych powyżej dóbr. Ponadto zwracał także uwagę na fakt, iż w owym katalogu dóbr chronionych brakuje mienia, co jest efektem częściowej depenalizacji tzw. lekkiego wypadku komunikacyjnego. Wydaje się jednak, iż pogląd ten nie zasługuje na akceptację. Przede wszystkim nie ma w nim odniesienia do rodzajowego przedmiotu ochrony rozdziału XXI, w którym właśnie art. 177 k.k. się znajduje<sup>111</sup>. Poza tym – jak podkreśla E. M. Guzik-Makaruk<sup>112</sup> – bezpieczeństwo jest jedną z odwiecznych i zarazem najważniejszych potrzeb człowieka, bo tylko wtedy, kiedy człowiek jest bezpieczny oraz wolny, może w pełni rozwinąć wszystkie atrybuty swojego człowieczeństwa. Dlatego też ostatni z wyrażonych powyżej poglądów można przyjąć za mało aktualny w dzisiejszych czasach, kiedy pojęcie szeroko rozumianego bezpieczeństwa staje się coraz to częściej używanym terminem, będącym wytycznym wielu działań podejmowanych chociażby przez administrację rządową czy lokalną. Stąd też pominięcie bezpieczeństwa w komunikacji jako przedmiotu ochrony przestępstwa wypadku drogowego jest mało trafnym podejściem.

### 3. Strona podmiotowa przestępstwa

Stosunek psychiczny sprawcy wobec podjętego zachowania i skutku danego zachowania wówczas, jeżeli został wskazany on w zespole znamion – określane jest przez znamiona strony podmiotowej<sup>113</sup>. W ramach tego znamienia najczęściej pojawiać się będą dwa określenia: „umyślność” lub „nieumyślność” zachowania się sprawcy. Zgodnie z art. 8 k.k., jeżeli dyspozycja nie określa strony podmiotowej przestępstwa, oznacza to, że polega ona na umyślności (umyślnie popełnia się zawsze zbrodnie, występki można popełnić także nieumyślnie). W dyspozycji przepisu wskazywanie możliwości popełnienia występku nieumyślnie jest z reguły dosłowne (np. art. 155 k.k.: *Kto nieumyślnie powoduje śmierć człowieka*), ale może też wynikać ze sformułowania dyspozycji (np. określenie nieumyślnego paserstwa z art. 292 k.k.: *Kto rzecz, o której na podstawie towarzyszących okoliczności powinien i może przypuszczać, że została uzyskana*

<sup>111</sup> Tak też: R. Citowicz, (w:) M. Królikowski, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Tom I. Komentarz do artykułów 117–221*, op. cit., s. 400.

<sup>112</sup> E. M. Guzik-Makaruk, *Wstęp*, (w:) E. M. Guzik-Makaruk (red.), *Poczucie bezpieczeństwa obywateli w Polsce. Identyfikacja i przeciwdziałanie współczesnym zagrożeniom*, Warszawa 2011, s. 21.

<sup>113</sup> K. Indeck, A. Liszewska, *Prawo karne materialne. Nauka o przestępstwie ...*, op. cit., s. 89.



*za pomocą czynu zabronionego, nabywa lub pomaga do jej zbycia albo tę rzecz przyjmuje lub pomaga do jej ukrycia*)<sup>114</sup>.

Przepis art. 177 § 1 k.k. w swojej treści dwukrotnie wspomina o nieumyślności. Pierwszy raz, odnosząc się do naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu – *naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa*, drugi zaś odnosząc się do skutku przestępstwa – *powoduje nieumyślnie wypadek*. B. Bogdan<sup>115</sup> słusznie zauważa, że pierwsza z przytoczonych klauzuli może być źródłem komplikacji, a nawet nieporozumień. Jego zdaniem zabieg ten jest pozbawiony merytorycznych podstaw, wynika zaś wyłącznie z gramatycznych konsekwencji ograniczenia katalogu zaatakowanych dóbr prawnych. Z kolei ta druga klauzula „powoduje nieumyślnie wypadek” decyduje o charakterze całego przestępstwa, sprawiając, iż jest to przestępstwo nieumyślne<sup>116</sup>. Sformułowanie to budziło wątpliwości, czy w takim razie należy dowodzić rodzaj zawinienia naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu w momencie przedstawiania zarzutów lub wnoszenia aktu oskarżenia, a następnie przypisania tego czynu w wyroku. Rozważano, czy dla przypisania popełnienia przestępstwa określonego w art. 177 k.k. wystarczy wyłącznie wykazanie, że ich naruszenie nastąpiło co najmniej nieumyślnie. Wątpliwości te rozwiła uchwała Sądu Najwyższego z dnia 22 listopada 1973 r.<sup>117</sup>, w której wskazał, iż niezależnie od tego, czy sprawca występku z art. 145 § 1, 2 lub 3 k.k. z 1969 r. (obecnie art. 177 k.k.) naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym umyślnie czy też nieumyślnie, popełnia on przestępstwo nieumyślne.

Powyższy pogląd jest utrzymywany również na gruncie obecnego Kodeksu karnego, ponieważ w postanowieniu z dnia 4 stycznia 2007 r.<sup>118</sup> Sąd Najwyższy podkreślił, że *o ile naruszenie zasad w ruchu drogowym może nastąpić umyślnie lub nieumyślnie, o tyle skutki czynu stanowiące jego ustawowe znamię i decydujące o zaistnieniu przestępstwa są zawsze objęte winą nieumyślną. Oba typy przestępstw określone w § 1 i § 2 art. 177 k.k. są przestępstwami nieumyślnymi i mają taki charakter niezależnie od tego, czy sprawca naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu umyślnie, czy też nieumyślnie. Wyłączone jest tu zatem stosowanie art. 9 § 3 k.k.*, czyli wymierzenie sprawcy surowszej odpowiedzialności,

<sup>114</sup> A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, op. cit., s. 37-38.

<sup>115</sup> G. Bogdan, (w:) A. Zoll (red.), *Kodeks karny. Część szczegółowa. Komentarz LEX. Tom II*, op. cit., s. 513-514.

<sup>116</sup> R. A. Stefański, *Wypadek w komunikacji jako przestępstwo w nowym kodeksie karnym*, Prokuratura i Prawo 1998, Nr 10, s. 52; M. Dąbrowska-Kardas, P. Kardas, *Odpowiedzialność za spowodowanie wypadku komunikacyjnego w świetle regulacji nowego kodeksu karnego z 1997 r. Część 1*, Palestra 1999, z. 1-2, s. 23; J. Piórkowska-Flieger, (w:) T. Bojarski (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, op. cit., s. 447; R. A. Stefański, *Wypadek w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym (art. 177 k.k.)*, (w:) L. Gardocki (red.), *Przestępstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym*, Warszawa 2013, s. 366; R. A. Stefański, (w:) R. A. Stefański (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2015, s. 1013.

<sup>117</sup> Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 22 listopada 1973 r., sygn.: VI KZP 29/73, OSNPG 1974, Nr 2, poz. 23.

<sup>118</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 4 stycznia 2007 r., sygn.: IV KK 392/06, OSNwSK 2007, poz. 39. Zob. też: Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 2010 r., sygn.: V KK 96/10, OSNwSK 2010, poz. 1063.



którą ustawa uzależnia od określonego następstwa czynu zabronionego, jeżeli następstwo to przewidywał albo mógł przewidzieć. Innymi słowy, naruszenie zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu może nastąpić nie tylko umyślnie (działanie z zamiarem naruszenia tych reguł), ale też i nieumyślnie (w wyniku lekkomyślności lub niedbalstwa), z tym że znamiona tego przestępstwa są wyczerpane także wówczas, gdy naruszenie tych zasad nastąpiło nieumyślnie. T. Razowski<sup>119</sup> trafnie określa postać naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu jako ujętą hybrydalnie. Ponadto przestępstwo to jest, nawet wtedy, gdy naruszenie zasad bezpieczeństwa ruchu nastąpiło umyślnie, przestępstwem nieumyślnym.

Judykatura wielokrotnie odnosiła się do omawianej kwestii, analizując różnego rodzaju sytuacje i zachowania sprawców, którym można przypisać nieumyślne spowodowanie wypadku w komunikacji. Sąd Najwyższy w swoich orzeczeniach przyjmuje<sup>120</sup>:

- umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, nawet rażące, nie przesądza o tym, że sprawca przewidywał oraz godził się na skutki swego zachowania<sup>121</sup>; wynika to z faktu, iż samo prowadzenie samochodu z naruszeniem zasad bezpieczeństwa nie daje podstawy do przyjęcia stwierdzenia, że kierujący takim pojazdem godzi się z góry na wszelkie następstwa swojej jazdy, tym bardziej, że w wypadku zderzenia z innym pojazdem to również życie i zdrowie kierującego jest narażone na niebezpieczeństwo,
- umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu zachodzi wtedy, gdy sprawca świadomie postępuje wbrew zakazom lub nakazom, co w konsekwencji staje się przyczyną spowodowania skutków określonych w art. 177 k.k.<sup>122</sup>; dlatego kierowca świadomie i wyraźnie przekraczający dozwoloną szybkość pojazdu, dopuszcza się umyślnie naruszenia obowiązującej w ruchu zasady bezpieczeństwa; nieumyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym może zdarzyć się zwłaszcza wtedy, gdy dokonanie określonego manewru jest wynikiem błędnej (ze strony sprawcy) oceny istniejącej sytuacji w ruchu; taką sytuację ilustruje zachowanie kierowcy samochodu, który myli się, przypuszczając, że w określonej sytuacji drogowej dokona bezpiecznie manewru wyprzedzenia albo prowadząc samochód z określoną prędkością błędnie sądzi, że pokona bezpiecznie zakręt drogi,
- z przestępstwem wypadku drogowego wiąże się również ustalenie powinności oraz możliwości przewidywania jego skutków, co jest przede wszystkim uzależnione od poziomu świadomości, wiedzy, doświadczenia życiowego i kompetencji zawodowych sprawcy; przyjmuje się bowiem, że np. zawo-

<sup>119</sup> T. Razowski, (w:) J. Giezek (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, op. cit., 360.

<sup>120</sup> Zob. też: R. A. Stefański, (w:) M. Filar (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, op. cit., s. 848; G. Bogdan, (w:) A. Zoll (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz LEX. Tom II*, op. cit., s. 513-514.

<sup>121</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 lutego 1973 r., sygn.: V KRN 569/72, OSNPG 1973, Nr 6, poz. 72.

<sup>122</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 października 1976 r., sygn.: Rw 273/76, OSNKG 1976, z. 12, poz. 153.





- dowy kierowca należy do kręgu tych osób, od których w pierwszym rzędzie można w większym stopniu wymagać powinności oraz możliwości przewidywania następstw zachowania się określonego w art. 177 k.k.<sup>123</sup>,
- zachowanie właściciela pojazdu mechanicznego polegające na oddaniu go do prowadzenia osobie znajdującej się pod wpływem alkoholu stanowi znamię umyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu, skutkujące odpowiedzialnością tegoż właściciela za wypadek spowodowany przez kierowcę, któremu powierzył pojazd<sup>124</sup>,
  - poruszanie się z prędkością znacznie przekraczającą prędkość bezpieczną, która pozwoliłaby na kontrolę toru jazdy, stanowi umyślne naruszenie reguł ostrożności<sup>125</sup>,
  - umyślnym naruszeniem reguł ostrożności w ruchu drogowym jest zmiana pasa ruchu bez uprzedniego upewnienia się, że jest on wolny; co więcej, istnienie tzw. „martwego pola” widoczności za prawym przednim słupkiem karoserii to okoliczność, o której każdy kierowca powinien wiedzieć i którą przy zmianie pasa ruchu powinien uwzględnić; zatem w sytuacji nieupewnienia się przez kierowcę, czy w „martwym polu widzenia” nie porusza się inny pojazd, jest naruszeniem reguły ostrożności<sup>126</sup>,
  - prowadzenie pojazdu z szybkością wyższą niż dopuszczalna na danym terenie może mieć charakter nieumyślny wówczas, kiedy kierujący ma niewielkie doświadczenie jako kierowca, wewnątrz auta głośno gra muzykę i są podejmowane gwałtowne manewry przez kierującego itd.<sup>127</sup>,
  - nieobserwowanie jezdni przez kierującego pojazdem mechanicznym jest umyślnym naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym<sup>128</sup>,
  - umyślnym naruszeniem zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym jest nie należyte obserwowanie jezdni oraz niezachowanie ostrożności przy omijaniu idącego prawą stroną tej jezdni pieszego; zaś najechanie i spowodowanie jego śmierci traktować należy jako działanie nieumyślne<sup>129</sup>,
  - prowadzenie pojazdu bez wymaganych uprawnień stanowi umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym<sup>130</sup>,

<sup>123</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 lutego 1973 r., sygn.: V KRN 569/72, OSP 1973, z. 11, poz. 229.

<sup>124</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 28 marca 2006 r., sygn.: IV KK 371/05, LEX nr 333287; Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 lipca 2008 r., sygn.: II KK 37/08, OSNwSK 2008, poz. 1438.

<sup>125</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 marca 2014 r., sygn.: II KK 44/14, LEX nr 1444603.

<sup>126</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 13 listopada 2013 r., sygn.: IV KK 276/13, LEX nr 1427787.

<sup>127</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 grudnia 2013 r., sygn.: IV KK 403/13, Prokuratura i Prawo (wkładka) 2014, Nr 3, poz. 4 i 27.

<sup>128</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 października 1973 r., sygn.: Rw 673/73, Biuletyn Informacyjny Sądu Najwyższego 1973, Nr 12, poz. 201.

<sup>129</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 lutego 1988 r., sygn.: V KRN 9/88, Lexis.pl nr 308834.

<sup>130</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 stycznia 1997 r., sygn.: III KKN 192/96, Krakowskie Zeszyty Sądowe 1997, z. 7, poz. 16; Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 września 1971 r., sygn.: Rw 944/71, OSNKW 1972, z. 2, poz. 39; Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 października 1975 r., sygn.: IV KRN 47/75, Państwo i Prawo 1979, z. 5, s. 170; Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 listopada 1967 r., sygn.: Rw 1027/66, OSNKW 1967, z. 4, poz. 36.



- prowadzenie samochodu w miejscu, w którym ustawiony był znak drogowy ostrzegający o podwójnym niebezpiecznym zakręcie, gdzie dopuszczalna szybkość wynosiła 90 km/godz., a sprawca jechał z szybkością przekraczającą 120 km/godz. traktowane jest jako umyślne naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym<sup>131</sup>,
- lekceważenie innych uczestników ruchu drogowego podczas wjeżdżania na ruchliwe skrzyżowanie oraz wymuszenie pierwszeństwa przejazdu, za jeżdżanie drogi innym, pomimo poruszania się drogą podporządkowaną (o czym informują znaki ostrzegawcze), jest umyślnym naruszeniem zasad bezpieczeństwa na drodze<sup>132</sup>,
- umyślnym naruszeniem zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym jest kierowanie pojazdem przez osobę znajdującą się w stanie po użyciu alkoholu<sup>133</sup>.

Już na gruncie Kodeksu karnego z 1969 r. Sąd Najwyższy<sup>134</sup> zadecydował, iż odpowiedzialność przewidziana w art. 145 § 1 lub § 2 k.k. (obecnie art. 177 § 1 i § 2 k.k.) nie jest wyłączona z uwagi na fakt, iż sprawca wypadku drogowego jest – obiektywnie rzecz biorąc – niezdolny ze względu na ograniczenie funkcji psychomotorycznych do wykonywania zawodu kierowcy pojazdu mechanicznego. Dlatego, jak trafnie podkreśla R. A. Stefański<sup>135</sup>, odpowiedzialność sprawcy wypadku w komunikacji nie jest wyłączona z uwagi na fakt, iż do wypadku doszło w wyniku niewydolności jego organizmu, która została spowodowana znaną mu chorobą (np. epilepsją)<sup>136</sup>. Taki stan faktyczny powoduje, że w grę wchodzi zawinienie na przedpolu czynu zabronionego, przejawiające się tym – jak już zostało podkreślone – że sprawca, mimo iż znał stan swojego organizmu mogący wpłynąć na zdolność uczestniczenia przez niego w ruchu, to i tak zdecydował się w nim uczestniczyć. Niemniej jednak warto zwrócić uwagę, że nie można uzasadniać zawsze odpowiedzialności karnej za spowodowanie wypadku drogowego wyłącznie niezdolnością do kierowania pojazdem. Zdaniem J. Kochanowskiego<sup>137</sup> pośrednią przyczyną wypadku, wymagającą ustalenia konkretnego błędu w sztuce – może być samo naruszenie zasad bezpieczeństwa określających wymagane właściwości podmiotu uczestniczącego w ruchu, który powinien mieć pełną sprawność fizyczną oraz psychiczną. Nie tylko bowiem niezdolność fizyczna nie będzie zawsze traktowana jako przesłanka nieumyśl-

<sup>131</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 listopada 1993 r., sygn.: II KRN 226/93, Lexis.pl nr 308835.

<sup>132</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 października 1988 r., sygn.: V KRN 217/88, OSNPG 1989, Nr 4, poz. 52.

<sup>133</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 kwietnia 1985 r., sygn.: RNw 5/85, OSNKW 1986, z. 1, poz. 4.

<sup>134</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 czerwca 1972 r., sygn.: Rw 542/72, Lexis.pl nr 308839.

<sup>135</sup> R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji ...*, op. cit., s. 225.

<sup>136</sup> Zob. też: Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 1985 r., sygn.: V KRN 175/85, OSNPG 1986, Nr 4, poz. 5.

<sup>137</sup> J. Kochanowski, *Przestępstwa drogowe w praktyce i orzecznictwie Sądu Najwyższego w latach 1970-1980*, Studia Prawnicze (Instytutu Państwa i Prawa Polskiej Akademii Nauk) 1982, Nr 3-4, s. 341-342. Zob. też: S. J. Bownik, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 1985 r.*, sygn.: V KRN 175/85, Palestra 1989, Nr 9-10, s. 136.



ności, ale też wiek sprawcy i związany z tym brak doświadczenia<sup>138</sup>. Jak zauważył Sąd Najwyższy<sup>139</sup>, brak doświadczenia może usprawiedliwiać kierowcę jedynie wtedy, kiedy znajdzie się w obliczu zaskakującej sytuacji drogowej, której nie był w stanie przewidzieć, ani nie umiał jej sprostać. Dlatego też trudne warunki drogowe oraz świadomość kierowcy o braku doświadczenia zobowiązują go do szczególnie ostrożnej, rozważnej jazdy.

Omawiając stronę przedmiotową przestępstwa z art. 177 k.k., wypada wspomnieć również o postanowieniu Izby Karnej Sądu Najwyższego z dnia 25 maja 2006 r.<sup>140</sup>, w którym to została poddana analizie sprawa kierowcy oskarżonego o popełnienie właśnie tego występku. Akt oskarżenia bazował na tym, że ów kierowca nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, że kierując samochodem w sytuacji zagrożenia wywołanej przechodzeniem pieszego przez jezdnię – nie wykonał manewru ominięcia pieszego przez dokonanie korekty toru jazdy samochodem w stronę lewej krawędzi jezdni, co pozwoliłoby na uniknięcie wypadku, w wyniku którego śmierć poniósł pieszy. Sąd Najwyższy utrzymał w mocy wyrok Sądu Rejonowego, który uniewinnił kierowcę. Pytanie stawiane podczas rozwiązywania tej sprawy brzmiało: *Czy gdyby kierujący pojazdem prawidłowo obserwował jezdnię, zauważyłby pieszego i podjąłby działania, które pozwoliłyby na uniknięcie zderzenia, tj. potrącenia pokrzywdzonego?* Odpowiedź na nie była negatywna. W uzasadnieniu postanowienia SN wskazał, że nawet przyjęcie, iż kierowca naruszył zasady ostrożności przez niedostateczne obserwowanie drogi, jest niewystarczające do obiektywnego przypisania mu skutku przestępczego. Kierujący pojazdem w momencie, kiedy zauważył pieszego, nie miał już żadnych szans – z uwagi na upływający czas – na wykonanie manewru, jaki pozwoliłby na niedoprowadzenie do uderzenia w pieszego. Przyjęto zatem, że w zaistniałej sytuacji możliwości popełnienia czynu nie przewidywał ani nie mógł jej przewidzieć, albowiem zachowanie pieszego było bardzo nieracjonalne i niezgodne z elementarnymi zasadami ruchu drogowego.

Ustalając umyślność tudzież nieumyślność naruszenia zasad bezpieczeństwa obowiązujących w ruchu – nie bez znaczenia pozostaje stopień społecznego niebezpieczeństwa czynu sprawcy wypadku drogowego. Inny bowiem ten stopień będzie, gdy ów sprawca narusza umyślnie (np. świadomie i wyraźnie przekracza dozwoloną szybkość pojazdu) wspomniane zasady, inny zaś, gdy nieumyślnie (np. prowadząc samochód z określoną szybkością błędnie sądzi, że pokona bezpiecznie zakręt drogi)<sup>141</sup>. W związku z tym – jak podkreśla

<sup>138</sup> W literaturze przedmiotu powielana jest opinia, iż za okoliczność ekskulpującą nie może być uznany brak doświadczenia sprawcy wypadku w komunikacji.

<sup>139</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 31 marca 1987 r., sygn.: V KRN 52/87, OSNPG 1988, Nr 2, poz. 19.

<sup>140</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 25 maja 2006 r., sygn.: IV KK 417/05, OSNwSK 2006, poz. 1125.

<sup>141</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 października 1976 r., sygn.: Rw 273/76, OSNKW 1976, z. 12, poz. 153.

R. A. Stefański<sup>142</sup> – na stopień społecznej szkodliwości czynu wpływa rodzaj zawinienia podczas naruszania zasad bezpieczeństwa ruchu. Biorąc pod uwagę brzmienie art. 115 § 2 k.k. przy ocenie stopnia społecznej szkodliwości czynu należy uwzględnić m.in. wagę naruszonych przez sprawcę obowiązków, postać zamiaru, rodzaj naruszonych reguł ostrożności i stopień ich naruszenia. W związku z tym w orzecznictwie wypracowano pogląd, iż podczas oceny stopnia społecznego niebezpieczeństwa czynu, a w konsekwencji także przy wymiarze kary, inaczej należy traktować sprawcę, który spowodował wypadek drogowy w wyniku rażącego naruszenia przepisów o bezpieczeństwie ruchu na drogach publicznych, a inaczej takiego sprawcę wypadku drogowego, który wprawdzie narusza odpowiednie przepisy, ale czyni to wskutek wynikającej najczęściej z braku dostatecznego doświadczenia błędnej oceny konkretnej sytuacji drogowej<sup>143</sup>.

Nie dziwi zatem stanowisko Sądu Najwyższego<sup>144</sup>, rozważającego sprawę kierowcy będącego sprawcą wypadku drogowego, w wyniku którego jedna osoba zginęła, a pozostałe doznały uszkodzeń ciała, które naruszyły czynności uszkodzonych narządów ciała na czas powyżej 7 dni. Mianowicie SN stwierdził, iż przy *wymiarze kary za przestępstwa drogowe sądy powinny mieć na względzie to, że porządek i bezpieczeństwo na drogach w dużym stopniu zależą od stosowania właściwej represji*. Owa dolegliwość powinna być uzależniona od rodzaju (umyślnego lub nieumyślnego) naruszenia przez sprawcę zasad bezpieczeństwa w ruchu, szkody powstałej dla życia, zdrowia lub mienia, nasilenia tej kategorii przestępstw, uwzględnienia danych osobowych sprawcy. Co więcej, podkreślił, że kara powinna stanowić jeden z istotnych elementów zwalczania i zapobiegania tej kategorii przestępstw. W analizowanej sprawie sprawca został skazany na podstawie art. 145 § 2 i art. 43 § 1 k.k. z 1969 r. na karę 2 lat pozbawienia wolności oraz zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych na okres 5 lat. Łagodny charakter tej kary Sąd Najwyższy uznał za słuszny i tłumaczył go tym, że okoliczności, w jakich doszło do tragicznego w skutkach wypadku, wskazują, że oskarżony ani nie zawinił w taki sposób, który określa się mianem piractwa drogowego, ani nie był nietrzeźwy. Krytycznego dnia pracował zbyt długo, co nie mogło pozostać bez wpływu na jego zdolność należytego prowadzenia pojazdu, a więc nie jest on takim sprawcą wypadku drogowego, co do którego społeczeństwo domaga się stosowania surowych kar.

Podsumowując, nie sposób nie zgodzić się z przedstawionymi powyżej poglądami doktryny oraz judykatury, że przestępstwo z art. 177 § 1 k.k. jest występkiem nieumyślnym w znaczeniu art. 9 § 2 k.k., jednak naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu może nastąpić zarówno umyślnie, jak i nieumyślnie.

<sup>142</sup> R. A. Stefański, (w:) R. A. Stefański (red.), *Kodeks karny. Komentarz, wersja online ...*, op. cit.

<sup>143</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 listopada 1971 r., sygn.: N 56/7, OSNKW 1972, z. 2, poz. 40.

<sup>144</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 maja 1974 r., sygn.: V KRN 33/74, OSNKW 1974, z. 9, poz. 166.



Zróznicowany sposób naruszenia zasad bezpieczeństwa występujący w opisie znamion czynu z art. 177 § 1 k.k. rodzi obowiązek sądu, w razie skazania za tak kwalifikowane przestępstwo, jednoznacznego wskazania sposobu naruszenia przez sprawcę zasad bezpieczeństwa w określonym rodzaju ruchu<sup>145</sup>. Co więcej, strona przedmiotowa przestępstwa wypadku w komunikacji wiąże się nierozłącznie ze stopniem społecznego niebezpieczeństwa czynu sprawcy. Stopień ten będzie inny<sup>146</sup>, gdy naruszył on nieumyślnie obowiązujące zasady, a inny zaś – znacznie większy<sup>147</sup> wówczas, gdy owe zasady naruszone zostały przez sprawcę umyślnie.

#### 4. Strona przedmiotowa przestępstwa

Zarówno opis zachowania, jak i jego skutek, jeżeli Kodeks karny uzależnia dokonanie czynu zabronionego od zaistnienia skutku, to znamiona strony przedmiotowej<sup>148</sup>. To znamię czynu zabronionego może być przedstawione za pomocą opisu, jaki zaproponował W. Świda: *każde przestępstwo ujęte schematycznie od jego strony zewnętrznej przedstawia się następująco: sprawca działa (zachowuje się) w jakiś sposób (A), to jego działanie jest na coś skierowane (B), używa on przy tym jakichś środków (C), działanie jego odbywa się w określonej sytuacji (D) i doprowadza do takich czy innych rezultatów (E). Dlatego możemy odróżnić w przedmiotowej stronie przestępstwa następujące elementy:*

- A. zachowanie się sprawcy (sposób popełnienia),
- B. przedmiot czynu (przedmiot wykonawczy),
- C. środki,
- D. okoliczności,
- E. skutek<sup>149</sup>.

Niemniej jednak należy mieć na uwadze, że rozpatrując przestępstwo jako konkretne zdarzenie w życiu, istnieje możliwość każdorazowego dostrzeżenia opisanych powyżej elementów, zaś w ustawowym typie określonym w Kodeksie karnym nie zawsze są one możliwe do wyróżnienia.

<sup>145</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1 grudnia 2005 r., sygn.: V KK 353/05, OSNwSK 2005, poz. 2301; Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 18 marca 2008 r., sygn.: II AKa 56/08, Krakowskie Zeszyty Sądowe 2008, Nr 6, poz. 61. Zob. więcej: T. Sroka, *Kodeks karny. Wybór orzecznictwa*, Warszawa 2014, s. 318-322; M. Królikowski, M. Ostrowski, *Prawo karne – część szczególna. Orzecznictwo*, Warszawa 2012, s. 159-214.

<sup>146</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 grudnia 1985 r., sygn.: V KRN 929/85, OSNPG 1986, Nr 6, poz. 75.

<sup>147</sup> Sąd Najwyższy uznał, iż rażące lekceważenie podstawowych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym w nieskomplikowanej sytuacji drogowej przez zawodowego kierowcę jest następstwem jego świadomego działania, ponieważ z uwagi na wykonywany zawód powinien być w większym stopniu, aniżeli kto inny, świadom następstw lekceważenia przepisów ruchu drogowego. Zob. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 lipca 1987 r., sygn.: V KRN 176/87, OSNPG 1988, Nr 6, poz. 57.

<sup>148</sup> K. Indecki, A. Liszewska, *Prawo karne materialne. Nauka o przestępstwie ...*, op. cit., s. 90.

<sup>149</sup> W. Świda, (w:) W. Świda (red.), *Prawo karne. Część szczególna*, op. cit., s. 9.



Wymogiem odpowiedzialności karnej w oparciu o art. 177 k.k. jest naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu, obejmujących zarówno zasady ujęte w przepisach prawa o ruchu drogowym lub regulujących komunikację kolejową, wodną czy powietrzną, jak też wynikające z istoty bezpieczeństwa w ruchu zasady prakseologiczne odnoszące się do danej sfery ruchu<sup>150</sup>. Zasady obowiązujące pieszych zostały omówione w rozdziale III *Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wobec osób z niepełnosprawnością*. Jeżeli zaś chodzi o kierowców, to do najistotniejszych zasad ujętych w przepisach o ruchu drogowym należą zasady bezpieczeństwa w ruchu, ostrożności, szczególnej ostrożności, ograniczonego zaufania, prędkości bezpiecznej, dotyczące włączania się do ruchu oraz zmiany kierunku jazdy i pasa ruchu, wyprzedzania, wymijania, omijania, cofania, przechodzenia przez pieszych na drugą stronę jezdni, trzeźwości. Istotne też są kwestie związane z odstępami między pojazdami, używaniem świateł, sprawnością techniczną pojazdu, uprawnieniami do kierowania pojazdem. Wspomniany już rozdział III zawiera opis zasad związanych z bezpieczeństwem w ruchu, ostrożnością, szczególną ostrożnością, ograniczonym zaufaniem, zatem ich opis w tej części zostanie pominięty.

Pojęcie prędkości bezpiecznej nie ma swojej normatywnej definicji, bowiem nie występuje ono w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, ani też w aktach wykonawczych, jest jedynie terminem używanym powszechnie przez doktrynę oraz judykaturę. Jak słusznie zauważył Sąd Najwyższy<sup>151</sup> pojęcie *bezpieczna szybkość pojazdu jest pojęciem o charakterze relatywnym i w związku z tym żaden akt prawny nie może za pomocą wyrażonych cyfrowo wskaźników (np. ilość km/h) określić, jaka szybkość pojazdu jest szybkością bezpieczną*. Prawo o ruchu drogowym w art. 19 ust. 1 zobowiązuje jedynie kierowcę do jazdy z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu (spadki, wzniesienia, łuki), stanu (klasa drogi, wyboje w jezdni, garby, brak pobocza, wąska jezdnia, zaleganie śniegu lub błota) i widoczności drogi (pora doby, obszar zabudowany, zadrzewienie), stanu i ładunku pojazdu (pojazd nowy lub wyeksploatowany, ładunek wysoki, szeroki, długi, przestrzenny), warunków atmosferycznych (deszcz, mgła, śnieg, wiatr, gołoledź) i natężenia ruchu (zachowanie odstępu, dopuszczalne prędkości, liczba pojazdów znajdujących się w ruchu)<sup>152</sup>. Użyty w przytoczonym przepisie zwrot „w szczególności” świadczy o tym, iż są to tylko przykładowe okoliczności od których zależy prędkość. Sąd Najwyższy wielokrotnie rozważał termin „prędkość bezpieczna”<sup>153</sup>:

<sup>150</sup> Uchwała Izby Karnej Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., sygn.: V KZP 2/74, OSNKW 1975, z. 3-4, poz. 33.

<sup>151</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 sierpnia 1972 r., sygn.: Rw 734/72, Lexis.pl nr 308842.

<sup>152</sup> Przykłady za R. A. Stefański, (w:) R. A. Stefański (red.), *Kodeks karny. Komentarz, wersja online ...*, op. cit.

<sup>153</sup> Zob. też: R. A. Stefański, *Prędkość bezpieczna w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, *Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego* 1996, Nr 3-4, s. 24.



- jest to dostosowanie prędkości do konkretnych warunków drogowych, np. do natężenia ruchu, nawierzchni, warunków atmosferycznych i widoczności czy predyspozycji kierowcy<sup>154</sup>,
- jest to dostosowanie prędkości do realnych warunków na niezbyt szerokiej drodze, pokrytej gołoledzią, bez zważania na to czy i w jakim stopniu służba drogowa wywiązała się z obowiązku odpowiedniego zabezpieczenia jezdni dla ruchu<sup>155</sup>,
- jest to obowiązek przewidywania skutków błędów w sztuce prowadzenia pojazdu, (...) *Poślizg na mokrej jezdni jest zjawiskiem na tyle typowym, iż obowiązek rozpoznania go przez kierowcę nie może budzić wątpliwości. Nie trudno zorientować się, że im bardziej śliska jest nawierzchnia jezdni, z tym mniejszą siłą pojazd przyczepia się do niej. Tylko bardzo wyjątkowo, w sytuacjach drogowych krańcowych i w sposób szczególnie odbiegający od normy, można mówić o usprawiedliwionym zachowaniu się kierowcy, a wypadek, będący skutkiem nieprawidłowego odruchu prowadzenia pojazdu, traktować jako tragiczny splot wydarzeń (...). Gdy okaże się, że konkretna śliskość nawierzchni nie była, nie mogła i nie powinna być przez kierowcę przewidywana, wtedy o odpowiedzialności karnej nie może być mowy*<sup>156</sup>.

Można zatem przyjąć, że przez prędkość bezpieczną, będącą jednym z najważniejszych komponentów bezpieczeństwa ruchu drogowego<sup>157</sup>, należy rozumieć taką, która pozwala na panowanie nad pojazdem, a w przypadku pojawienia się przeszkody – na zatrzymanie go przed nią. Jednakże w tej drugiej sytuacji należy uwzględnić m.in. stan drogi, warunki atmosferyczne, sprawność pojazdu, umiejętności kierowcy i szereg innych okoliczności. W tym miejscu należy podkreślić także, że pojęcie szybkości administracyjnej dopuszczalnej a szybkości bezpiecznej nie są tożsame<sup>158</sup>. Inaczej mówiąc, prędkością bezpieczną jest taka prędkość, na którą może pozwolić sobie konkretny kierowca, prowadzący konkretny pojazd – ma on bezbłędnie ocenić wszelkie panujące warunki i na tej podstawie dostosować swoją szybkość. Można zatem postawić tezę, że prędkość bezpieczna nie może być wartością ogólną – taką samą dla wszystkich, bowiem by spełniała ona swoją funkcję musi być zindywidualizowana. J.K. Pawelec uważa, iż prędkością bezpieczną nie może być zawsze prędkość odpowiadająca administracyjnej prędkości dopuszczalnej, tj. ustalonej w przepisach (art. 20 p.r.d.), znakiem drogowym (art. 21 ust. 1, 3 p.r.d.) lub w decyzji organu rejestrującego (art. 21 ust. 4 p.r.d.). Wszakże określona w ten sposób prędkość jest w istocie reglamentacją, mającą formalny i ogólny charakter, gdyż nie uwzględnia wszystkich zmieniających się czynników. Należy zatem zgodzić

<sup>154</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 czerwca 1983 r., sygn.: IV KR 113/83, OSNPG 1984, Nr 4, poz. 24.

<sup>155</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 lipca 1979 r., sygn.: V KRN 256/79, Lexis.pl nr 308846.

<sup>156</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 października 1979 r., sygn.: V KRN 247/79, OSNPG 1980, Nr 6, poz. 77.

<sup>157</sup> R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji ...*, op. cit., s. 271.

<sup>158</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 stycznia 2002 r., sygn.: IV KKN 38/98, LEX nr 53014.



się z R. A. Stefańskim<sup>159</sup> podkreślającym, że kierowca zobowiązany jest zawsze ocenić bezpieczną dla niego prędkość, nawet jak nie przekracza obowiązującego ograniczenia. Zwrócić również należy uwagę na fakt, iż przekroczenie maksymalnej prędkości nie jest podstawą do automatycznej odpowiedzialności za wypadek w komunikacji. Kiedy dojdzie do takiego zdarzenia, kierowca poniesie odpowiedzialność karną wówczas, kiedy zostanie ustalony związek przyczynowy między przekroczeniem prędkości a skutkiem. Oczywistym w tej sytuacji jest również pogląd, że jazda z mniejszą prędkością, aniżeli dopuszczalna, nie jest podstawą do ekskulpacji kierowcy od odpowiedzialności za wypadek.

Prawo ruchu drogowego w rozdziale 3 *Ruch pojazdów* działu II *Ruch drogowy* reguluje jak sama nazwa wskazuje ruch pojazdów. Art. 17 p.r.d. stanowi o włączaniu się do ruchu, podczas którego kierowca jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu. W judykaturze<sup>160</sup> podkreśla się, że ułatwienie włączenia się do ruchu przez jeden pojazd nie zwalnia drugiego kierującego z weryfikacji sytuacji drogowej pod kątem bezpieczeństwa wykonywanego manewru. Manewr ten może być rozpoczęty jedynie wówczas, gdy jego wykonanie nie utrudni ruchu, a nadto musi być miejsce na jego zrealizowanie. Kierowca przed włączeniem się do ruchu winien sprawdzić, czy nie zbliża się pojazd z przeciwnego kierunku albo czy na tym pasie nie jest wyprzedzany inny pojazd, jeżeli tak, to włączając się jest zobowiązany ustąpić im pierwszeństwa. Włączając się do ruchu kierowca musi ponadto poczekać aż ustanie ruch na drodze, na którą zamierza wjechać.

Z kolei zgodnie z art. 22 p.r.d. kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy lub zajmowany pas ruchu tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności. Co więcej, kierujący pojazdem jest obowiązany zbliżyć się do prawej krawędzi jezdni, kiedy zamierza skręcić w prawo lub do środka jezdni lub na jezdni o ruchu jednokierunkowym do lewej jej krawędzi wówczas, kiedy planuje skręcić w lewo. Zasady związane z wymijaniem, omijaniem oraz cofaniem statuuje art. 23 p.r.d. Zgodnie z tym przepisem kierujący pojazdem ma obowiązek przy:

- wymijaniu zachować bezpieczny odstęp od wymijanego pojazdu lub uczestnika ruchu, zaś w razie potrzeby zjechać na prawo oraz zmniejszyć prędkość, a nawet zatrzymać się,
- omijaniu zachować bezpieczny odstęp od omijanego pojazdu, uczestnika ruchu lub przeszkody, a nawet zmniejszyć prędkość, jeżeli zachodzi taka potrzeba, a omijanie pojazdu sygnalizującego zamiar skręcenia w lewo należy przeprowadzić z jego prawej strony,
- cofaniu ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi, uczestnikowi ruchu oraz zachować szczególną ostrożność – w szczególności należy zarówno sprawdzić czy wykonywany manewr nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa

<sup>159</sup> R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji ...*, op. cit., 279.

<sup>160</sup> Wyrok sądu okręgowego w Warszawie z dnia 10 października 2011 r., sygn.: IX Ka 540/11, LEX nr 1444422.





ruchu bądź jego utrudnienia, jak też upewnić się czy za pojazdem nie znajduje się przeszkoda; w sytuacjach kiedy następują trudności w cofaniu kierujący jest obowiązany zapewnić sobie pomoc innej osoby, tak by ta mogła nim pokierować; warto również pamiętać, że cofanie jest zabronione w tunelu, na moście, wiadukcie, autostradzie lub drodze ekspresowej.

Z kolei podczas wyprzedzania – zgodnie z art. 24 p.r.d. – kierujący pojazdem jest obowiązany przed podjęciem manewru upewnić się w szczególności, czy:

- ma odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu,
- kierowca jadący za nim nie rozpoczął już przed nim wyprzedzania,
- kierowca jadący przed nim na tym samym pasie ruchu nie zasygnalizował już przed nim zamiaru wyprzedzania innego pojazdu, zmiany kierunku jazdy lub zmiany pasa ruchu.

Kierujący pojazdem zbliżając się do przejścia dla pieszych lub przejazdu dla rowerów jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu albo rowerzyscie znajdującemu się na przejściu czy przejeździe (art. 26 i 27 p.r.d.). Jeżeli zaś chodzi o zasadę trzeźwości kierowców, jak też prowadzących kolumny pieszych, jadących wierzchem czy pędzących zwierzęta, to reguluje ją art. 45 ust. 1 pkt 1 p.r.d. Przepis ten wyraźnie zabrania kierowania pojazdem nie tylko w stanie nietrzeźwości, ale też w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu. W doktrynie podkreśla się, że sam fakt, iż uczestnik ruchu naruszył obowiązującą regułę ostrożności właśnie poprzez prowadzenie pojazdu będąc w stanie nietrzeźwości – nie wystarcza do przypisania mu odpowiedzialności za spowodowanie wypadku, jeżeli nie zostało ustalone, że ów wypadek jest następstwem naruszenia tej właśnie reguły, a nie wyniknął z innej przyczyny, np. nagłego wtargnięcia na jezdnię przez pieszeżo tuż przed nadjeżdżającym pojazdem<sup>161</sup>.

Kierujący pojazdem jest zobowiązany na mocy art. 19 ust. 2 pkt 3 p.r.d. utrzymywać odstęp niezbędny do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu. O długości tego odstępu decyduje głównie prędkość pojazdu. Przy zachowaniu prawidłowego odstępu kierujący ma mieć możliwość bez trudu i z całą pewnością zatrzymać swój pojazd w razie nawet nieoczekiwanego, zaskakującego i gwałtownego hamowania pojazdu poprzedzającego<sup>162</sup>. Niemniej jednak należy w tym miejscu podkreślić, że kierowca nie może hamować w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia (art. 19 ust. 2 pkt 2 p.r.d.). Dlatego, w razie niepodporządkowania się temu obowiązkowi i dokonaniu manewru gwałtownego hamowania, który nie był uzasadniony sytuacją na drodze, może spowodować, że ów kierowca zostanie uznany za wyłącznego sprawcę wypadku. Wtedy kierowca, który najeżdża na niego nie może zostać pociągnięty do odpowiedzialności,

<sup>161</sup> A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, op. cit., s. 418.

<sup>162</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 kwietnia 1982 r., sygn.: V KRN 45/82, Lexis.pl nr 308889.

bowiem niezachowanie bezpiecznego odstępu, nie zawsze musi prowadzić do odpowiedzialności za wypadek drogowy<sup>163</sup>.

Art. 177 k.k. przewidujący występki wypadku w komunikacji wskazuje ruch lądowy, wodny i powietrzny jako miejsce popełnienia tego przestępstwa. Najbardziej istotny z punktu prowadzonych rozważań jest ruch lądowy, zatem na drogach publicznych, drogach wewnętrznych, strefach zamieszkania, strefach ruchu oraz innych miejscach dostępnych dla ruchu pojazdów. Drogą publiczną jest droga, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi w ustawie o drogach publicznych. Ze względu na funkcje w sieci drogowej, drogi te dzielą się na drogi krajowe, drogi wojewódzkie, drogi powiatowe i drogi gminne (art. 2 u.d.p.). Drogami wewnętrznymi są drogi rowerowe, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów, niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym (art. 8 ust. 1 u.d.p.). Analizując to pojęcie można wskazać również:

- strefę zamieszkania, czyli obszar obejmujący drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi (art. 2 pkt 16 p.r.d.),
- strefę ruchu – obszar obejmujący co najmniej jedną drogę wewnętrzną, na który wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi (art. 2 pkt 16a p.r.d.).

Biorąc powyższe pod uwagę, zgodzić należy się ze stanowiskiem przyjętym przez Sąd Najwyższy<sup>164</sup>, że przestępstwo drogowe może być popełnione nie tylko na drodze publicznej, ale również poza nią. Mowa tu o miejscach, gdzie ruch pojazdów faktycznie odbywa się i w związku z czym istnieje możliwość zagrożenia bezpieczeństwa dla tego ruchu. Jednakże, miejscem przestępstwa z art. 177 k.k. nie jest każde miejsce, gdzie odbywa się ruch pojazdów, ale takie, w którym ten ruch jest reglamentowany.

Przestępstwo spowodowania wypadku komunikacyjnego ma charakter skutkowy<sup>165</sup>, niezbędne jest nastąpienie naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia trwającego dłużej niż 7 dni (art. 177 § 1 k.k. – średni wypadek w komunikacji), albo śmierci innej osoby lub ciężkiego uszczerbku na jej zdrowiu (art. 177 § 2 k.k. – ciężki wypadek w komunikacji). Z uwagi na skutkowy charakter analizowanego przestępstwa należy także ustalić czy zachodzi związek przyczynowy pomiędzy stwierdzonym naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym a zaistniałym wypadkiem. Sąd Najwyższy w jednym ze swoich wyroków wskazał, że sądy orzekając w sprawach o wypadki w komunikacji

<sup>163</sup> R. A. Stefański, (w:) R. A. Stefański (red.), *Kodeks karny. Komentarz, wersja online ...*, op. cit.

<sup>164</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 grudnia 1995 r., sygn.: WR 186/95, OSNKW 1996, z. 3-4, poz. 19. Takie też stanowisko przyjęła E. Guzik w *głosie do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 5 grudnia 1995 r., sygn.: WR 186/95*, Przegląd Sądowy 1997, Nr 4, s. 102-109.

<sup>165</sup> O. Górniok, (w:) O. Górniok (red.), *Kodeks karny. Komentarz. Tom II*, Gdańsk 2005, s. 162.



powinny w każdej sprawie zbadać czy istnieje związek przyczynowy pomiędzy stwierdzonym naruszeniem przepisów, a zaistniałą kolizją drogową. Związek ten – zdaniem SN – ma być nie tylko czasowym lub miejscowym następstwem wydarzeń, ale winien być powiązany z wypadkiem drogowym i z poprzedzającym go naruszeniem przez oskarżonego przepisów o ruchu drogowym<sup>166</sup>.

W doktrynie<sup>167</sup> podkreśla się, że konstrukcja obiektywnego przypisania skutku jako samodzielnego elementu, powinna stanowić przedmiot ustaleń w sprawach o przestępstwa skutkowe, czyli m.in. przestępstwa w komunikacji. W odniesieniu do przestępstw polegających na naruszeniu reguł ostrożności koncepcji obiektywnego przypisania, ustalony musi być związek pomiędzy naruszeniem przez współuczestnika ruchu określonej reguły bezpieczeństwa a zmaterializowaniem się samego zdarzenia, zaistnieniem określonego skutku. Związek ten ma polegać na tym, że sprawca narusza regułę ostrożności, która miała zapobiec realizacji czynu zabronionego na drodze, na której w rzeczywistości on nastąpił<sup>168</sup>. Obiektywne przypisanie skutku możliwe jest jedynie wtedy, kiedy zachowanie sprawcy stwarzało lub istotnie zwiększało ryzyko – prawnie nieakceptowane niebezpieczeństwo dla dobra prawnego stanowiącego przedmiot zamachu i zarazem ryzyko – niebezpieczeństwo to zrealizowało się w postaci wystąpienia danego skutku przestępnego. W ramach tej konstrukcji dokonuje się wartościowania czynu pod kątem naruszenia norm postępowania z dobrami prawnymi.

W związku z powyższym, odpowiedzialność uczestników ruchu naruszających zasady bezpieczeństwa w ruchu za zaistniały wypadek jest uzależniona od tego, czy w nieprzestrzeganiu naruszonej zasady bezpieczeństwa w ruchu po pierwsze, urzeczywistnia się niebezpieczeństwo, po drugie niebezpieczeństwu temu mogłoby zapobiec respektowanie tej zasady. Dlatego, jak już podkreślano powyżej, konieczne jest wykazanie, że naruszenie danej zasady w ruchu drogowym *in concreto* stanowiło nieodzowny element warunku, od którego wystąpienia uzależnione jest spowodowanie skutku<sup>169</sup>. Sąd Najwyższy<sup>170</sup> wyraźnie podkreślił, że *związek przyczynowy nie może być rozumiany wyłącznie w znaczeniu logicznym, bowiem wówczas byłby pojęciem nadmiernie szerokim, a powinien mieć charakter bezpośredni. Oznacza to, że działanie sprawcy musi być, jeżeli nie wyłączną, to w każdym razie wystarczającą przyczyną powstania skutku przestępczego*. Dlatego też, za wypadek drogowy odpowie ten uczestnik ruchu drogowego, który naruszając obowiązującą regułę ostrożności, np. prowadził pojazd będąc w stanie nietrzeźwości – doprowadził do tego zdarzenia. Pamiętać należy, że do przypisania mu odpowiedzialności za spowodowanie

<sup>166</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 1998 r., sygn.: V KKN 303/97, OSNKW 1998, z. 11-12, poz. 50.

<sup>167</sup> R. A. Stefański, (w:) R. A. Stefański (red.), *Kodeks karny. Komentarz, wersja online ...*, op. cit.

<sup>168</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 2009 r., sygn.: II KK 306/09, OSNwSK 2010, poz. 1058.

<sup>169</sup> R. A. Stefański, (w:) R. A. Stefański (red.), *Kodeks karny. Komentarz, wersja online ...*, op. cit.

<sup>170</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 lutego 2008 r., sygn.: V KK 280/07, OSNwSK 2008, poz. 324.

wypadku, trzeba ustalić, że ów wypadek był następstwem naruszenia konkretnej reguły, a nie wyniknął z innej przyczyny, np. nagłego wtargnięcia na jezdnię przez pieszego tuż przed nadjeżdżającym pojazdem<sup>171</sup>. Bowiern podkreślić należy, że sama nietrzeźwość kierowcy nie stanowi takiego naruszenia zasad bezpieczeństwa, która powoduje od razu skutki przewidziane w art. 177 § 1 lub 2 k.k. (choć w takich sytuacjach jest to bardziej prawdopodobne, aniżeli wtedy kiedy prowadzi pojazd trzeźwy kierowca).

Analizując stronę przedmiotową przestępstwa wypadku w komunikacji, należy pochylić się również nad zagadnieniem przyczynienia się pokrzywdzonego do spowodowania tego rodzaju wypadku. Na wstępie trzeba podkreślić, że owo przyczynienie nie ekskulpuje sprawcy. Stanowisko to wynika z zasady ograniczonego zaufania wobec innych uczestników ruchu drogowego, że nawet ewentualne przyczynienie się innego uczestnika do spowodowania wypadku drogowego, nie zwalnia od odpowiedzialności tego, kto swoim działaniem także się do niego przyczynił<sup>172</sup>. Z drugiej jednak strony przyczynienie się do wypadku przez współuczestnika ruchu drogowego powinno być uwzględnione na korzyść sprawcy, przede wszystkim wtedy, gdy jest ono znaczne<sup>173</sup>. Trudno bowiem byłoby pogodzić się – jak podkreślał A. Bachrach<sup>174</sup> – z poczuciem sprawiedliwości obarczanie kierowcy pełnym ryzykiem odpowiedzialności karnej, gdy do wypadku doprowadziły również działania lub zaniechania (np. nieuwaga, opieszałość czy bezmyślność) innych osób<sup>175</sup> (np. brak dostatecznej opieki nad dzieckiem na jezdni). Za takie przyczynienie się można uznać sytuację, kiedy osoba z niepełnosprawnością w sposób niesygnalizowany tudzież taki który zaskoczył – nawet kierowcę – zachowującego szczególną ostrożność, postanawia nagle przejść przez przejście dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej.

Podobną sytuację stworzyć może osoba z niepełnosprawnością wzrokową, która próbując ominąć np. źle zabezpieczony remont chodnika, traci orientację,

<sup>171</sup> A. Marek, *Kodeks karny. Komentarz*, op. cit., s. 418.

<sup>172</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 stycznia 1997 r., sygn. akt: II KKN 133/96, Prokuratura i Prawo (wkładka) 1997, Nr 6, poz. 5: *W ruchu drogowym właśnie dlatego obowiązuje zasada tzw. ograniczonego zaufania wobec innych uczestników ruchu, że nawet ewentualne przyczynienie się innego uczestnika ruchu do spowodowania wypadku drogowego nie zwalnia od odpowiedzialności tego, kto swoim działaniem także się do niego przyczynił.*

<sup>173</sup> Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., sygn.: V KZP 2/74, OSNKW 1975, z. 3-4, poz. 33.

<sup>174</sup> A. Bachrach, *Ryzyko i nieostrożność w komunikacji drogowej a oceny prawnokarne*, Wrocław-Warszawa-Karków 1965, s. 276.

<sup>175</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 lipca 1981 r., sygn.: V KRN 117/81, LEX nr 179282: *Oskarżony zachował szczególną ostrożność, skoro ostrzegł rowerzystę sygnałem dźwiękowym na skutek czego rowerzysta nie tylko zrezygnował ze skrętu w lewo, lecz wręcz przeciwnie zjechał do prawego krawężnika i przy nim kontynuował jazdę. Taka reakcja rowerzysty utwierdziła oskarżonego w przekonaniu, że rowerzysta zrezygnował z zamiaru skrętu w lewo i że wie o tym, iż jest wyprzedzany przez samochód. Można byłoby zarzucić oskarżonemu niezachowanie szczególnej ostrożności, gdyby rowerzysta nie zareagował na sygnał dźwiękowy i nadal kontynuował jazdę po środkowej osi jezdni. O zachowaniu przez oskarżonego szczególnej ostrożności świadczy również fakt, że niezależnie od prawidłowej reakcji rowerzysty na sygnał dźwiękowy oskarżony także zmniejszył szybkość samochodu.*



wskutek czego nagle wchodzi na jezdnię<sup>176</sup>. Jak wskazano powyżej, przyczynienie się pokrzywdzonego do powstania wypadku jest – w zakresie kary – okolicznością przemawiającą na korzyść sprawcy. Wśród ogólnych dyrektyw, jakie sąd uwzględni przy wymiarze kary (art. 53 k.k.), nie znalazło się przyczynienie się pokrzywdzonego lub innej osoby do popełnienia przestępstwa. Okoliczność ta ma wpływ na stopień zawinienia sprawcy i na tej podstawie może być uwzględniona w akcie sądowego wymiaru kary, bowiem wina w prawie karnym podlega stopniowaniu<sup>177</sup>. Słusznie wskazuje R. A. Stefański, że im wyższy stopień przyczynienia się do wypadku, tym większe jest znaczenie tej okoliczności dla wymiaru kary i *vice versa*.

## 5. Tryb ścigania i zagrożenie środkami reakcji karnej

Występki spenalizowane w art. 177 k.k. ścigane są z oskarżenia publicznego, co koresponduje z zasadą oficjalności (ścigania z urzędu) – *ex officio*, która została wyrażona przede wszystkim w przepisie art. 9 k.p.k.<sup>178</sup>, stanowiącym, że organy procesowe prowadzą postępowanie oraz dokonują czynności z urzędu, chyba że ustawa uzależnia je od wniosku określonej osoby, instytucji lub organu albo od zezwolenia władzy. Bez wniosku jest ścigany zarówno średni wypadek drogowy (art. 177 § 1 k.k.), jak i ciężki (art. 177 § 2 k.k.). Jedynie w przypadku, gdy pokrzywdzonym jest osoba najbliższa dla sprawcy, ustawodawca przewidział uzależnienie ścigania przestępstwa określonego w § 1 od jej wniosku. Ten przypadek zaliczany jest do przestępstw względnie wnioskowych, jakie są ścigane na wniosek tylko w wypadku popełnienia ich przez określoną osobę, a ściślej pod warunkiem istnienia określonego stosunku pomiędzy sprawcą a ofiarą. Konsekwencją uzależnienia od wniosku uprawnionego podmiotu jest to, że brak wniosku traktowany jest jako negatywna przesłanka (przeszkoda) procesowa<sup>179</sup>.

Zgodnie z art. 115 § 11 k.k. osobami najbliższymi są<sup>180</sup>:

- małżonek – osoba pozostająca w związku małżeńskim; do tej kategorii zalicza się również osoby, wobec których orzeczono separację, gdyż ich małżeństwo nie ulega przez to rozwiązaniu; osobami najbliższymi nie będą jednak

<sup>176</sup> Taką sytuację można analizować dwuznacznie. Po pierwsze, może ów niepełnosprawny wzorkowo być sprawcą wypadku w komunikacji (kiedy kierowca zachował się zgodnie z przepisami). Po drugie, może przyczynić się do niego, bowiem kierowca widząc z daleka białą łaskę i dezorientację niepełnosprawnego, nie zachował odpowiedniej ostrożności, ale też nie spodziewał się, że wtargnie on na ulicę.

<sup>177</sup> J. Waszczyński, *Problem stopniowania winy w polskiej nauce prawa karnego*, *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny* 1976, Nr 4, s. 91-101.

<sup>178</sup> Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego, Dz. U. z 2016 r., poz. 1749 t.j. ze zm. Dalej jako: k.p.k.

<sup>179</sup> W. Grzeszczyk, *Kodeks postępowania karnego. Komentarz*, Warszawa 2014, s. 35.

<sup>180</sup> S. Hypś, (w:) A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2014, s. 555-561.

osoby przygotowujące się do zawarcia małżeństwa (np. narzeczeni czy zaręczeni), chyba że pozostają we wspólnym pożyciu<sup>181</sup>;

- wstępni – czyli rodzice, dziadkowie, pradziadkowie, prapradziadkowie itd.;
- zstępni – czyli dzieci, wnuki, prawnuki, praprawnuki itd.;
- rodzeństwo – czyli zarówno brat, siostra, jak też rodzeństwo przyrodnie, tj. mające wspólnego ojca lub matkę (brat przyrodni, siostra przyrodnia); nie zaliczane są do tej kategorii inne osoby spokrewnione w linii bocznej, m.in. kuzyni, rodzeństwo cioteczne i stryjeczne;
- powinowaci w tej samej linii lub stopniu – czyli wstępni: ojciec, matka, dziadkowie, pradziadkowie itd. małżonka, zstępni: dzieci, wnuki, prawnuki, pasierb lub pasierbica małżonka;
- osoby pozostające w stosunku przysposobienia oraz ich małżonkowie – czyli przysposabiający i jego małżonek lub przysposobiony wraz z małżonką;
- osoby pozostające we wspólnym pożyciu – czyli pozostające w konkubinacie, tj. związku analogicznym do małżeństwa z tą różnicą, że pozbawionym legalnego węzła; współcześnie do tej grupy osób – w zależności od przyjmowanej teorii – zaliczane są również osoby funkcjonujące na zasadach rodziny faktycznej, tj. wspólnoty osób żyjących razem jak rodzina, z tą różnicą, że pozbawionych legalnego węzła małżeńskiego lub innych więzi wynikających z pokrewieństwa (rodzina naturalna) lub przysposobienia (rodzina adopcyjna) albo też w najszerszym ujęciu kręgu osób pozostających we wspólnym pożyciu – wszystkie osoby, które spełniają kryteria wspólnego pożycia, bez rozróżnienia charakteru łączących ich związków faktycznych (np. osoby tworzące związki homoseksualne lub poligamiczne).

Zgodnie z *verba legis* art. 177 § 3 k.k. jeżeli pokrzywdzonym jest wyłącznie osoba najbliższa, to ściganie średniego wypadku drogowego odbywa się na jej wniosek<sup>182</sup>. W związku z tym wyraźnym podkreśleniem przez ustawodawcę, że chodzi „wyłącznie” o osobę najbliższą, to nie dotyczy ścigania na wniosek „innej osoby”, o której mowa również w art. 177 § 1 k.k. Ściganie wnioskowe dotyczy wyłącznie średniego wypadku drogowego. Za tego rodzaju wypadek uważane jest w literaturze przedmiotu oraz orzecznictwie zdarzenie pociągające za sobą skutki na osobie w postaci obrażenia ciała powodującego naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia, które trwa dłużej niż 7 dni i nie towarzyszą jemu cechy ciężkiego uszkodzenia ciała, wskazane przez art. 156 § 1 pkt 1 i 2 k.k., czyli: pozbawienie człowieka wzroku, słuchu, mowy, zdolności płodzenia, innego ciężkiego kalectwa, ciężkiej choroby nieuleczalnej lub długotrwałej, choroby realnie zagrażającej życiu, trwałej choroby psychicznej, całkowitej albo znacznej trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałego, istotnego zeszpecenia lub zniekształcenia ciała. Warto w tym miejscu zwrócić uwagę, że ściganie ciężkiego wypadku w komunikacji nie jest już uzależnione

<sup>181</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 listopada 1990 r., sygn.: WR 203/90, OSP 1991, z. 9, poz. 205.

<sup>182</sup> J. Piórkowska-Flieger, (w:) T. Bojarski (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2016, s. 482-483.



od wniosku osoby najbliższej, bowiem odbywa się ono z urzędu. Wydaje się, iż uzasadnieniem takiego rozwiązania jest waga owego przestępstwa oraz fakt, iż zawiera ono w sobie większy ładunek bezprawności<sup>183</sup>.

Co więcej, względnie wnioskowy tryb ścigania przestępstwa określonego w art. 177 § 1 k.k. na podstawie art. 177 § 3 k.k. – w wypadku co najmniej dwóch osób pokrzywdzonych – znajduje zastosowanie w razie zaistnienia jednocześnie zarówno rodzajowej tożsamości podmiotowej pokrzywdzonych (przynależność do kręgu osób najbliższych), jak i rodzajowej tożsamości przedmiotowej skutków (doznane obrażenia stanowią uszczerbek na zdrowiu określony w art. 157 § 1 k.k.). Dlatego też tryb ten będzie wyłączony wówczas, kiedy jedna z osób pokrzywdzonych, zaliczanych do osób najbliższych sprawcy, dozna skutków opisanych w art. 156 § 1 k.k. lub śmierci<sup>184</sup>.

Podczas analizy wnioskowego trybu ścigania wypadku drogowego, w którym ucierpiała osoba najbliższa, nasuwa się jeszcze jedna wątpliwość. Jest ona związana z tym, iż art. 177 § 3 k.k. nie wskazuje momentu, w którym ma istnieć więź statuująca daną osobę jako najbliższą dla sprawcy. Dlatego też można postawić pytanie: *Czy art. 177 § 3 k.k. traktuje o pokrzywdzonym, który jest osobą najbliższą dla sprawcy już w czasie popełnienia przestępstwa, czy też w chwili orzekania?* W odpowiedzi na to pytanie należy odnieść się do słusznego poglądu R. A. Stefańskiego<sup>185</sup>, który odwołując się do *ratio legis* art. 177 § 3 k.k. wskazuje, iż przepis ten chroni stosunki, jakie łączą pokrzywdzonego ze sprawcą. W związku z tym ten tryb ścigania będzie miał zastosowanie do dwóch sytuacji. Po pierwsze, gdy pokrzywdzony był najbliższym dla sprawcy w momencie popełnienia przestępstwa, a później przestał nim być, np. ze względu na ustanie konkubinatu czy ustanie małżeństwa wskutek śmierci jednego z małżonków bądź uznania go za zmarłego czy na mocy orzeczenia przez sąd rozwodu. Po drugie zaś, gdy pokrzywdzony uzyskuje status osoby najbliższej w trakcie procesu.

Analizując tryb ścigania przestępstwa wypadku drogowego należy pochylić się jeszcze nad jednym zagadnieniem. Otóż, spowodowanie wypadku w komunikacji z reguły stanowi jednocześnie zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, co stanowi wykroczenie z art. 86 § 1 k.w.<sup>186</sup> Niemniej jednak przepis ten nie znajduje zastosowania wówczas, gdy sprawca ponosi odpowiedzialność za przestępstwo z art. 177 § 1 lub 2 k.k., ponieważ następuje jego wyłączenie na mocy zasady *lex consumens derogat legi consumptae*. Problem pojawia się jednak w momencie,

<sup>183</sup> R. A. Stefański, *Wnioskowy tryb ścigania przestępstwa średniego wypadku drogowego*, Prokuratura i Prawo 2009, Nr 11-12, s. 30.

<sup>184</sup> Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 15 grudnia 2005 r., sygn.: I KZP 45/05, OSNKW 2006, z. 1, poz. 4. Zob. też: T. Fołta, *Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 15 grudnia 2005 r.*, sygn.: I KZP 45/05, Paragraf na Drodze 2007, Nr 3, s. 7-14; R. A. Stefański, *Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego z zakresu prawa karnego materialnego, prawa karnego skarbowego i prawa wykroczeń za 2005 r.*, Wojskowy Przegląd Prawniczy 2006, Nr 1, s. 105-107.

<sup>185</sup> R. A. Stefański, *Wnioskowy tryb ścigania przestępstwa średniego wypadku drogowego*, op. cit., s. 37.

<sup>186</sup> W. Radecki, (w:) M. Bojarski, W. Radecki, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2011, s. 587-588.



kiedy dochodzi np. do takiej oto sytuacji: kierujący samochodem nie ustępuje pierwszeństwa przejazdu, co powoduje kolizję z drugim samochodem, pojazdy zostają uszkodzone, ale obrażeń ciała – trwających dłużej niż 7 dni – doznaje tylko żona sprawcy wypadku siedząca obok niego, która ostatecznie nie składa wniosku o ściganie (art. 177 § 3 k.k.). Kierowanie się w tym wypadku wspomnianą zasadą konsumpcji doprowadziłoby do tego, że kierowca pozostałby bezkarany, a przecież gdyby jego żona żadnych obrażeń nie odniosła lub odniosła obrażenia lżejsze, kierowca odpowiadałby za wykroczenie z art. 86 k.w. Jak słusznie twierdzą przedstawiciele doktryny<sup>187</sup> – jest to absurd<sup>188</sup>, do którego dopuścić nie wolno. Rozwiązania zatem należy upatrywać w przyjęciu dość ryzykownej, ale chyba jedynie rozsądnej tezy: zasadniczo należy kierować się zasadą konsumpcji, ale w tej szczególnej sytuacji, jeżeli osoba najbliższa sprawcy nie składa wniosku o ściganie, to „powraca” kwalifikacja czynu jako wykroczenia<sup>189</sup>.

Za przestępstwo stypizowane w art. 177 § 1 k.k. grozi kara do 3 lat pozbawienia wolności, zaś przestępstwo z art. 177 § 2 zagrożone jest karą pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 8 lat. W odniesieniu do art. 66 § 2 k.k. wypada podkreślić, iż wobec sprawcy przestępstwa z § 1 można warunkowo umorzyć postępowanie. Wówczas zgodnie z art. 67 § 3 k.k., można orzec zakaz prowadzenia pojazdów na okres do 2 lat.

Co więcej, w stosunku do sprawcy przestępstwa z art. 177 k.k., będącego uczestnikiem ruchu, w szczególności jeżeli z okoliczności popełnionego przestępstwa wynika, że prowadzenie pojazdu przez tę osobę zagraża bezpieczeństwu w komunikacji, możliwe jest orzeczenie (art. 42 § 1 k.k.) zakazu prowadzenia pojazdów określonego rodzaju. Jeżeli taki sprawca był w stanie nietrzeźwości, pod

<sup>187</sup> R. A. Stefański, *Wypadek w komunikacji jako przestępstwo w nowym kodeksie karnym*, Prokuratura i Prawo 1998, Nr 10, s. 47; Tenże, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji ...*, op. cit., Tenże, *Wnioskowy tryb ścigania przestępstwa średniego wypadku drogowego*, op. cit., s. 39.

<sup>188</sup> W. Marcinkowski, *Koncepcja odpowiedzialności zredukowanej w świetle art. 177 § 3 k.k.*, Prokuratura i Prawo 1999, Nr 6, s. 37. Autor ten podaje bardzo dobry przykład, kiedy to sprawca kolizji drogowej kierował własnym samochodem, w którym obok niego siedziała jego żona. Sprawca powodując zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, uderza w drzewo, ale nikt nie odnosi żadnych obrażeń. Kierowca podlega zatem odpowiedzialności za wykroczenie z art. 86 § 1 k.w., która nie zależy od „małżeńskiego” wniosku o ściganie. Samochodu nie można jednak uruchomić, a sprawca nie chce ponieść odpowiedzialności za wykroczenie, ponieważ zgromadził „niebezpieczną” dla siebie liczbę punktów za wykroczenia naruszając przepisy ruchu drogowego. Przekonuje zatem żonę by uderzyła głową w cokolwiek, tak by powstała rana, która np. w 10 dni się zagoi. Ta też to czyni. Kiedy przyjeżdżają na miejsce zdarzenia policjanci, żona stwierdza, iż rana powstała wskutek wypadku, ale nie wnosi ona o ściganie sprawcy. Zatem jeżeli organom ścigania nie uda się odtworzyć przebiegu zdarzeń, to kierowca zostanie uznany za sprawcę wypadku w komunikacji, jednakże nie będzie ścigany. W związku z tym W. Marcinkowski pyta: *Czyżby w takiej sytuacji brak było nawet podstawy prawnej do przypisania sprawcy wypadku odpowiedniej liczby punktów w ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, gdyż punkty te nalicza się ostatecznie tylko na podstawie prawomocnych: wyroków sądów, postanowień sądów o warunkowym umorzeniu postępowania karnego, mandatów karnych albo orzeczeń organów orzekających w sprawach o wykroczenia w trybie dyscyplinarnym?* Zob. § 4 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego, Dz. U. z 2012 r., poz. 488.

<sup>189</sup> Zob. też: A. Skowron, *Między wypadkiem a kolizją drogową, powaga rzeczy osądzonej*, Paragraf na Drodze 2009, Nr 10, s. 30-41; W. Marcinkowski, *Kilka zagadnień z obszarów wspólnych przestępstw i wykroczeń*, Prokurator 2001, Nr 2-3, s. 29-30.





wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca wypadku, to obowiązkowe jest orzeczenie zakazu prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych lub pojazdów mechanicznych określonego rodzaju (art. 42 § 2 k.k.). W takiej sytuacji sąd orzeka zakaz na okres nie krótszy niż 3 lata. Dożywotnio sąd orzeknie zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych względem sprawcy, który w czasie popełnienia przestępstwa z art. 177 § 2 k.k. był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego lub zbiegł z miejsca zdarzenia, chyba że zachodzi wyjątkowy wypadek, uzasadniony szczególnymi okolicznościami. Istnieje również na mocy art. 42 § 4 k.k. obowiązek obligatoryjnego orzeczenia tego zakazu dożywotnio bez możliwości odstąpienia – w razie ponownego skazania osoby prowadzącej pojazd mechaniczny. W 2017 r. wprowadzono nowelizację<sup>190</sup> do art. 42 k.k. Dodano § 1a, na mocy którego sąd orzeka zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w razie skazania za przestępstwo określone w:

- 1) art. 178b lub art. 180a;
- 2) art. 244, jeżeli czyn sprawcy polegał na niezastosowaniu się do zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych.

Wobec sprawcy przestępstwa z art. 177 k.k. sąd orzeka – na podstawie art. 47 § 3 k.k. – nawiązkę na rzecz pokrzywdzonego, a w razie jego śmierci w wyniku popełnionego przez skazanego przestępstwa nawiązkę na rzecz osoby najbliższej, której sytuacja życiowa wskutek śmierci pokrzywdzonego uległa znacznemu pogorszeniu. Dzieje się to wówczas, kiedy sprawca był w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego tudzież zbiegł z miejsca zdarzenia. Przepis ten wskazuje również na zasadę, że w razie, gdy ustalono więcej niż jedną osobę uprawnioną, nawiązki orzeka się na rzecz każdej z nich. Natomiast, jeśli ustalenie takiej osoby nie jest możliwe, to sąd orzeka nawiązkę na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej. W opisanych sytuacjach orzeka się nawiązkę w wysokości co najmniej 10 000 złotych. Istnieje również możliwość wymierzenia niższej kwoty nawiązki. Ma to miejsce w szczególnie uzasadnionych okolicznościach, kiedy wymierzona nawiązka powodowałaby dla sprawcy uszczerbek dla niezbędnego utrzymania siebie i rodziny bądź gdy doszło do pojednania pokrzywdzonego ze sprawcą (art. 47 § 4 k.k.). Rozwiązania tego jednak nie stosuje się, kiedy sąd orzekł obowiązek naprawienia wyrządzonej przestępstwem szkody lub zadośćuczynienie za doznaną krzywdę w wysokości wyższej niż 10 000 złotych (art. 47 § 5 k.k.).

## 6. Nadzwyczajne obostrzenie kary

Nadzwyczajne obostrzenie kary wobec sprawcy przestępstwa spowodowania katastrofy (art. 173), bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy (art. 174) albo

<sup>190</sup> Ustawa z dnia 23 marca 2017 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2017 r. poz. 966.

wypadku w komunikacji (art. 177) zostało przewidziane w art. 178 k.k. Niemniej jednak zagadnienia dotyczące charakteru prawnego art. 178 § 1 k.k. wzbudzają kontrowersje od początku funkcjonowania tego przepisu<sup>191</sup>. Prowadzone rozważania dotyczą tego, czy ów przepis statuuje nowy typ czynu zabronionego – typ kwalifikowany<sup>192</sup> przestępstw z art. 173, 174 i 177 k.k., czy wyłącznie określa przesłanki wymiaru kary<sup>193</sup>. W niniejszej pracy przyjęto, jak już zaznaczono powyżej, iż art. 178 k.k. przewiduje nadzwyczajne obostrzenie kary dla niektórych przestępstw popełnianych w komunikacji. Podstawą tej decyzji są:

- argumenty przytaczane w literaturze przedmiotu, takie jak: cechą charakterystyczną typu kwalifikowanego jest m.in. to, że w przypadku przestępstw kwalifikowanych przez następstwo do znamion typu podstawowego dodaje się odpowiednie znamiona określające skutek przestępstwa, zaś w przypadku przestępstw kwalifikowanych przez okoliczności – dodaje się inną okoliczność, co w efekcie powoduje podwyższenie zagrożenia karnego; co więcej, dla tego typu przestępstw przewidziana jest odrębna i samodzielna sankcja karna<sup>194</sup> lub wprowadza się nową zmodyfikowaną sankcję<sup>195</sup> (art. 178 k.k. nie zawiera klasycznej formuły *podlega karze ...*, ale wskazuje, że *sąd orzeka karę pozbawienia wolności przewidzianą za przypisane sprawcy przestępstwo* – można zatem z takiej konstrukcji przepisu wyprowadzić wnioski, iż karę sprawcy wymierza się za przestępstwo mu przypisane, a nie za to opisane w art. 178 k.k.<sup>196</sup>); mając na uwadze tego rodzaju cechy nie można przyjąć,

<sup>191</sup> J. Kulesza, *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 28 czerwca 2006 r., sygn.: II KK 285/05*, Prokuratura i Prawo 2008, Nr 4, s. 155-168.

<sup>192</sup> Pośród przedstawicieli poglądu, iż jest to typ kwalifikowany można wymienić m.in.: M. Budyn-Kulik, (w:) M. Mozgawa (red.), *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, op. cit., 402; K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej ...*, op. cit., s. 265-266; A. Duś, *Z problematyki kwalifikacji prawnej czynu*, Wojskowy Przegląd Prawniczy 2000, Nr 2, s. 77; K. Szmidt, *Głos w kwestii unormowań przestępstw komunikacyjnych w Kodeksie karnym z 1997 r.*, Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych 1999, z. 1, s. 150-151 (zdaniem tego Autora stan nietrzeźwości jest znamieniem pozwalającym uznać, że art. 178 k.k. jest typem kwalifikowanym, ale zbiegnięcie z miejsca zdarzenia już nie).

<sup>193</sup> Do zwolenników takiego podejścia zalicza się m.in.: R. A. Stefański, *Wypadek w komunikacji jako przestępstwo w nowym kodeksie karnym*, Prokuratura i Prawo 1998, Nr 10, s. 66-70; Tenże, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji ...*, op. cit., s. 344-347; R. G. Hałas, (w:) A. Grzeškowiak, K. Wiak (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2014, s. 707; T. Bojarski, *Kwalifikowane i uprzywilejowane typy przestępstw w nowym kodeksie karnym*, (w:) O. Górniok (red.), *U progu nowych kodyfikacji karnych. Księga pamiątkowa ofiarowana profesorowi Leonowi Tyszkiewiczowi*, Katowice 1999, s. 28-41; A. Zoll, *Kilka uwag w związku z charakterem prawnym norm sankcjonujących wynikających z art. 178 § 1 k.k.*, (w:) A. Michalska-Warias, I. Nowikowski, J. Piórkowska-Flieger (red.), *Teoretyczne i praktyczne problemy współczesnego prawa karnego. Księga jubileuszowa dedykowana prof. T. Bojarskiemu*, Lublin 2011, s. 633-642.; A. Marek, *Prawo karne*, Warszawa 2011, s. 470 i n.; L. Gardocki, *Prawo karne*, Warszawa 2011, s. 253.

<sup>194</sup> K. Buchała, *Odpowiedzialność za przestępstwa kwalifikowane przez następstwa czynu*, Wojskowy Przegląd Prawniczy 1972, Nr 1, s. 22; J. Kochanowski, *Przestępstwa kwalifikowane przez następstwa w kodeksie karnym*, Państwo i Prawo 1972, z. 1, s. 62-64; T. Bojarski, *Odmiany podstawowych typów przestępstw w polskim prawie karnym*, Warszawa 1982, s. 155.

<sup>195</sup> R. A. Stefański, (w:) R. A. Stefański (red.), *Kodeks karny. Komentarz, wersja online ...*, op. cit.

<sup>196</sup> J. Kulesza, *Ucieczka sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia a przestępstwo nieudzielenia człowiekowi pomocy w niebezpieczeństwie na gruncie obowiązującego kodeksu karnego*, (w:) K. Indeck, S. Lelental (red.), *Aktualne zagadnienie litewskiego i polskiego prawa karnego*, Łódź 2007, s. 202 i n.



by stylizacja art. 178 k.k. wskazywała samodzielnie znamiona typu czynu zabronionego<sup>197</sup>;

- stanowisko Sądu Najwyższego, który w jednym z postanowień z 2006 r.<sup>198</sup> wskazał, że stan nietrzeźwości lub odurzenia bądź ucieczka z miejsca wypadku o których mowa w art. 178 k.k. powiązane są wyłącznie z osobą sprawcy, a nie ze znamionami popełnionego przestępstwa z art. 173, 174 lub 177 k.k.

Art. 178 § 1 przewiduje zaostrenie kary, który popełnił przypisane mu przestępstwo będąc w stanie nietrzeźwości, pod wpływem środka odurzającego, albo zbiegł z miejsca zdarzenia. W takiej sytuacji sąd wymierza karę pozbawienia wolności przewidzianą w sankcji za przypisane przestępstwo od dolnej granicy ustawowego zagrożenia zwiększonego o połowę – do górnej granicy zagrożenia zwiększonego o połowę.

W art. 178 k.k. zostały opisane trzy stany powodujące nadzwyczajne obustrzenie kary. Pierwszy z nich to stan nietrzeźwości<sup>199</sup>. Jego definicja legalna została zawarta w art. 115 § 16 k.k.<sup>200</sup> Zgodnie z nią, w rozumieniu Kodeksu karnego stan nietrzeźwości zachodzi, gdy: zawartość alkoholu we krwi przekracza 0,5 promila albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość lub zawartość alkoholu w 1 dm<sup>3</sup> wydychanego powietrza przekracza 0,25 mg albo prowadzi do stężenia przekraczającego tę wartość. Stan nietrzeźwości ustala się najczęściej za pomocą urządzeń elektronicznych (np. Alcotest, Alcomat), za pomocą których w nieskomplikowany i szybki sposób można przeprowadzić pomiar stężenia alkoholu w wydychanym powietrzu. Niekiedy stan nietrzeźwości ustalany jest również poprzez analizę chemiczną krwi lub moczu<sup>201</sup>.

Drugi to znajdowanie się pod wpływem środka odurzającego<sup>202</sup>, którego definicja została zawarta w ustawie o przeciwdziałaniu narkomanii. Zgodnie z art. 4 pkt 26 tego aktu prawnego środkiem odurzającym jest każda substancja pochodzenia naturalnego lub syntetycznego działająca na ośrodkowy układ

<sup>197</sup> R. A. Stefański, *Kryminalizacja zachowań w ruchu drogowym*, (w:) S. Pikulski, M. Romańczuk-Grącka, *Granice kryminalizacji i penalizacji*, Olsztyn 2013, s. 198.

<sup>198</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 28 czerwca 2006 r., sygn.: II KK 285/05, Prokuratura i Prawo (wkładka) 2006, Nr 11, poz. 10.

<sup>199</sup> Zob. L. K. Paprzycki, *Kierowca trzeźwy, czy nietrzeźwy?*, Paragraf na Drodze 2011, Nr 5, s. 29-34.; A. Herzig, *Stan nietrzeźwości czy stan po użyciu alkoholu?*, Paragraf na Drodze 2011, Nr 5, s. 5-11.

<sup>200</sup> J. Majewski, (w:) A. Zoll (red.), *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz LEX. Tom I*, Warszawa 2012, s. 1416-1417.

<sup>201</sup> Zob. Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 grudnia 1992 r., sygn.: II KRn 204/92, LEX nr 22080.

<sup>202</sup> Zob. więcej: K. Krajewski, *Pojęcie środka odurzającego na gruncie kodeksu karnego*, Państwo i Prawo 2003, z. 11, s. 33-35; E. Kunze, *Przestępstwo prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a k.k.)*, (w:) B. Janiszewski (red.), *Nauka wobec współczesnych zagadnień prawa karnego w Polsce. Księga pamiątkowa ofiarowana Prof. A. Tobisowi*, Poznań 2004, s. 155; R. A. Stefański, *Prawna ocena stanów związanych z używaniem środków odurzających w ruchu drogowym*, Prokuratura i Prawo 1999, Nr 4, s. 18-24; T. Huminiak, *Stan „pod wpływem środków odurzających” i stan „po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu” u kierującego pojazdem*, Paragraf na Drodze 2004, Nr 3, s. 5-16.

nerwowy, która została określona w wykazie środków odurzających stanowiącym załącznik nr 1 do ustawy (m.in. kokaina, morfina, żywica konopi, heroina, koncentraty słomy makowej, wyciągi słomy makowej). W literaturze przedmiotu oraz orzecznictwie<sup>203</sup> podkreśla się jednak, że z uwagi na fakt, iż bezpieczeństwo w ruchu drogowym wymaga eliminowania z ruchu każdego, kogo czynności psychomotoryczne są ograniczone i zakłócone<sup>204</sup>, to należy przyjąć definicję nie *sensu stricto*, bazującą wyłącznie na definicji ustawowej, a *sensu largo*. Dlatego też znaczenie terminu „środek odurzający” użytego w art. 178 k.k. ma znacznie szerszy zakres aniżeli w ustawie o przeciwdziałaniu narkomanii. Wskazuje się, że należą do nich wszelkiego rodzaju substancje pochodzenia naturalnego lub syntetycznego, oddziałujące negatywnie na ośrodkowy układ nerwowy, powodując stan odurzenia. Należą do nich np. substancje psychotropowe, zamienniki środków odurzających, dopalacze.

Przyjęcie szerokiej interpretacji pojęcia „środek odurzający” na gruncie Kodeksu karnego nie stanowi niedozwolonej w prawie karnym analogii na korzyść sprawcy, ponieważ występuje ona wówczas, kiedy przy ustalonym zakresie przepisu, przyjętym metodami wykładni, stosuje się ów przepis także do sytuacji nieobjętych tym zakresem. Jednakże przy interpretacji pojęcia „środek odurzający” – jak wskazuje K. Wojtanowska<sup>205</sup> – taka sytuacja nie zachodzi, ponieważ określenie to nie jest rozumiane na gruncie polskiego prawa w sposób jednolity, a co więcej znaczenie i zakres użytych w ustawie pojęć wyznaczają reguły językowe, wyznaczające granice i będące podstawą wykładni. Warto również mieć na uwadze stanowisko Sądu Najwyższego z 2013 r.<sup>206</sup>, w którym przyjął, że sąd rozpoznający sprawę o przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji popełnione pod wpływem lub po użyciu substancji odurzającej innej niż alkohol, każdorazowo musi ustalić nie tylko istnienie tych substancji w organizmie, ale też czy środek ten miał realny wpływ na sprawność psychomotoryczną kierującego pojazdem w stopniu podobnym, jak w sytuacji znajdowania się pod wpływem alkoholu<sup>207</sup>.

Trzecim z analizowanych stanów jest zbiegnięcie sprawcy z miejsca zdarzenia<sup>208</sup>. Chęć uniknięcia odpowiedzialności karnej jest przyczyną leżącą u źródeł

<sup>203</sup> Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 27 lutego 2007 r., sygn.: I KZP 36/06, OSNKW 2007, z. 3, poz. 21. Pogląd Sądu Najwyższego zaakceptowali m.in.: R. Małek w *głosie do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 27 lutego 2007 r.*, sygn.: I KZP 36/06, Wojskowy Przegląd Prawniczy 2007, Nr 4, s. 96-100; R. A. Stefański w *głosie do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 27 lutego 2007 r.*, sygn.: I KZP 36/06, Państwo i Prawo 2007, Nr 8, s. 130-135.

<sup>204</sup> R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji ...*, op. cit., 371-372.

<sup>205</sup> K. Wojtanowska, *Głos do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 27 lutego 2007 r.*, sygn.: I KZP 36/06, Prokuratura i Prawo 2008, Nr 12, s. 141-153.

<sup>206</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 października 2013 r., sygn.: IV KK 136/13, OSP 2014, Nr 5, poz. 50.

<sup>207</sup> Ze stanowiskiem tym zgodził się S. Joachimiak w *głosie do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 4 października 2013 r.*, sygn.: IV KK 136/13, Paragraf na Drodze 2014, Nr 9, s. 18-23; R. A. Stefański w *głosie do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 4 października 2013 r.*, sygn.: IV KK 136/13, OSP 2014, z. 5, poz. 50, s. 652-658.

<sup>208</sup> Zob. więcej: L. K. Paprzycki, *Zbiegł, czy nie zbiegł z miejsca wypadku drogowego?*, Paragraf na Drodze 2012, Nr 8, s. 40-48; D. Mieczkowska, *Odpowiedzialność karna sprawcy wypadku komunikacyjnego przy zbiegnięciu z miejsca zdarzenia. Przegląd doktryny i orzecznictwa*, Paragraf na Drodze 2013, Nr 5, s. 16-39.



zbiegnięcia, czyli samowolnego oddalenia się sprawcy z miejsca popełnienia czynu zabronionego. Zbiegnięciem nie będzie zatem opuszczenie miejsca zdarzenia w celu zapewnienia na przykład pomocy medycznej sobie, ofierze wypadku lub osobie trzeciej znajdującej się w bezpośrednim niebezpieczeństwie utraty życia lub ciężkiego uszczerbku na zdrowiu czy ucieczka przed samosądem grożącym ze strony uczestników lub świadków zdarzenia. Zbiegnięcie z art. 178 k.k. charakteryzują dwa elementy: oddalenie się z miejsca zdarzenia (element obiektywny) oraz cel takiego zachowania (element subiektywny). Sąd Najwyższy przyjął<sup>209</sup>, że zbiegnięcie z miejsca zdarzenia ma miejsce wówczas, gdy sprawca oddala się z miejsca wypadku w zamiarze uniknięcia odpowiedzialności, w szczególności uniemożliwienia lub utrudnienia ustalenia jego tożsamości, okoliczności zdarzenia i stanu nietrzeźwości<sup>210</sup> lub pozostawania pod wpływem środka odurzającego. W związku z tym przyjmuje się, że zbiegnięcie jest czynem intencjonalnym (celowym) – działaniem z kierunkowym zamiarem uniknięcia odpowiedzialności lub jej zminimalizowania<sup>211</sup>. Warto również mieć na uwadze, iż *dla przyjęcia kwalifikacji prawnej obejmującej przepis art. 178 § 1 k.k. z powodu zbiegnięcia z miejsca zdarzenia, niezbędne jest przypisanie sprawcy umyślności co do tego, że przez zbiegnięcie zmierzał on do uniknięcia odpowiedzialności za zachowanie, które wyczerpało znamiona ustawowe przestępstw stypizowanych w art. 177 k.k.*<sup>212</sup> Zbiegnięcie z miejsca zdarzenia może być połączone z nieudzielaniem pomocy ofierze przestępstwa. W takiej sytuacji przyjmuje się, że zachodzi realny zbieg przestępstw z art. 177 § 1 lub 2 i art. 162 § 1 k.k.<sup>213</sup>

Biorąc pod uwagę treść art. 178 § 1 k.k. w przypadku, gdy sprawca znajdował się w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego, albo zbiegł z miejsca zdarzenia, za spowodowanie wypadku drogowego powodującego średnie obrażenia ciała sąd wymierza karę pozbawienia wolności od 2 miesięcy (a w wypadku przestępstwa określonego w art. 177 § 2 k.k. w wysokości nie niższej niż 2 lata) do 4 lat i 6 miesięcy. Za spowodowanie wypadku w komunikacji, którego skutkiem jest śmierć lub ciężki uszczerbek na zdrowiu innej osoby aniżeli sprawca, grozi kara pozbawienia wolności od 9 miesięcy do 12 lat.

<sup>209</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 marca 2001 r., sygn.: III KKN 492/99, OSNKW 2001, z. 7-8, poz. 52. Stanowisko to poparli również m.in. K. J. Pawelec w *głosie do Wyroku Sądu Najwyższego z dnia 15 marca 2001 r.*, sygn.: III KKN 492/99, Jurysta 2002, Nr 1, s. 18-20; S. Hoc w *głosie do Wyroku Sądu Najwyższego z dnia 15 marca 2001 r.*, sygn.: III KKN 492/99, Wojskowy Przegląd Prawniczy 2002, Nr 1, s. 147-150.

<sup>210</sup> Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 czerwca 2002 r., sygn.: II KK 110/02, LEX nr 54398.

<sup>211</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 maja 2009 r., sygn.: III KK 22/09, OSNwSK 2009, poz. 1136. Zob. też: R. A. Stefański, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 18 maja 2009 r.*, sygn.: III KK 22/09, w sprawie uznania oddalenia się sprawcy z miejsca wypadku drogowego za zbiegnięcie, Paragraf na Drodze 2010, Nr 10, s. 21-25.

<sup>212</sup> Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1 marca 2011 r., sygn.: V KK 284/10, OSNKW 2011, z. 5, poz. 45. Zob. R. A. Stefański, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 1 marca 2011 r.*, sygn.: V KK 284/10, Prokuratura i Prawo 2011, Nr 11, s. 176-182; W. Kotowski, *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 1 marca 2011 r.*, sygn.: V KK 284/10, w sprawie zbiegnięcia z miejsca wypadku, Paragraf na Drodze 2011, Nr 11, s. 5-15.

<sup>213</sup> A. Zoll, *Odpowiedzialność karna kierowcy za spowodowanie wypadku i nieudzielenie pomocy jego ofierze*, Wojskowy Przegląd Prawniczy 1969, Nr 1, s. 17-28; E. Zatyka, *Zaniechanie udzielenia pomocy ofierze wypadku komunikacyjnego*, Paragraf na Drodze 2004, Nr 9, s. 20-21.



Podsumowując rozważania przeprowadzone w powyższym rozdziale warto podkreślić, iż wiele z nich opiera się na literaturze przedmiotu oraz orzecznictwie, jakie zostały opracowane jeszcze na gruncie Kodeksu karnego z 1969 r. Wiele z nich jest nadal aktualnych, ponieważ treść przepisu art. 145 k.k. z 1969 r. została – po wprowadzeniu pewnych zmian – niemalże zaadoptowana w nowym Kodeksie karnym do art. 177 k.k. (istota tego przepisu pokrywa się z dwoma pierwszymi paragrafami z art. 145 k.k. z 1969 r.) oraz 178 k.k. (istota tego przepisu pokrywa się z § 2 i 3 z art. 145 k.k. z 1969 r.). Zauważyć zatem należy, że w zakresie wypadku w komunikacji już wiele zostało powiedziane, wiele koncepcji rozważono, a Sąd Najwyższy dokonał analizy rozlicznych stanów faktycznych i prawnych.

Rozdział ten zawiera śladowe połączenia opisu znamion przestępstwa z art. 177 k.k. a osób z niepełnosprawnością. Przyczyn takiego stanu rzeczy jest kilka. Przede wszystkim, pośród opracowań – zarówno doktryny, jak i judykatury – dotyczących przestępstwa wypadku w komunikacji niemalże wcale nie są poruszane kwestie niepełnosprawności. Osoby te, jak zauważono już wcześniej, mają niemalże takie same prawa i obowiązki podczas uczestniczenia w ruchu, jak pozostałe osoby (np. kierowca z niepełnosprawnością, za wyjątkiem kilku przywilejów, jest zobowiązany do przestrzegania tych samych zasad co inni, podobnie jest z pieszym). W związku z tym, jeżeli są np. sprawcą wypadku, to w większości sytuacji ich zachowanie dotyczące naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym nie będzie się niczym szczególnym charakteryzowało, co mogłoby w jakiś szczególny sposób wpłynąć na znamię strony przedmiotowej. Do tej pory nie było też ogólnopolskich badań kryminologicznych poświęconych bezpieczeństwu osób z niepełnosprawnością – w tym niewidomych i słabowidzących, które odnosiłyby się do znamion charakterystycznych przestępstwa wypadku z udziałem tychże osób. Ich brak powoduje również niemożność przeprowadzenia porównywania wyników i wyprowadzania odpowiednich wniosków. Wyjaśnienia analizowanej sytuacji można również upatrywać w fakcie, że jeszcze kilkanaście lat temu przestrzeń publiczna czy samochody nie były dostosowywane (lub tak dobrze dostosowywane) do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Dlatego też, rzadziej byli oni uczestnikami ruchu drogowego, a tym samym i wypadków drogowych.

## Rozdział VII.

Etiologia wypadków  
w komunikacji  
w świetle wyników  
badań statystycznych

Przyczyny wypadków w komunikacji są przedmiotem badań już od wielu lat<sup>1</sup>. W tym miejscu warto przypomnieć chociażby skrótowo historię badań w dziedzinie wypadkowości drogowej, którą dokładnie opisał G. Teresiński<sup>2</sup>. Pierwszy „wypadek”, polegający na uderzeniu samobieżnego pojazdu o napędzie parowym był w 1769 r. Niemniej jednak to rok 1886 uznaje się za początek ery motoryzacji ponieważ wtedy, Karl Friedrich Benz skonstruował pierwsze samochody o napędzie spalinowym. Ilość egzemplarzy tych aut była niewielka, a one same przypominały powozy konne (na których były wzorowane i które często adoptowano w tym celu). Już od przełomu wieków produkcja samochodów wzrosła niemalże lawinowo i w 1925 r. – jak podaje G. Teresiński – na świecie jeździło już około 2,5 mln samochodów, w zaś Polsce około 14 700. Wraz ze wzrostem liczby aut wzrósł również problem wypadkowości drogowej. Wówczas najczęściej ofiarami automobilizmu byli uczestnicy popularnych w tamtym okresie rajdów samochodowych. Jako przyczyny tych zdarzeń najczęściej wymieniano:

- brawurę kierowców,
  - brak nawyków związanych z zachowaniem ostrożności u kibiców i przypadkowych pieszych,
  - bardzo szybki wzrost prędkości pojazdów (już w 1899 r. pokonano barierę prędkości 100 km/h) przy bardzo niskim poziomie ich bezpieczeństwa (np. prymitywny układ kierowniczy, hamulce na wale napędowym) i technologicznego zaawansowania (produkcja chałupnicza w niewielkiej liczbie egzemplarzy),
  - brak dróg przystosowanych do ruchu motorowego,
  - brak przepisów prawnych regulujących ruch na drogach.
- Inne historyczne dane faktograficzne wskazują, że:
- w 1893 r. miało miejsce pierwsze zderzenie dwóch pojazdów samochodowych z niewielkimi obrażeniami u kierujących,
  - w 1895 r. w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, gdzie jeździły zaledwie cztery samochody, z których dwa zderzyły się w Saint Louis, a jeden z kierowców doznał poważnych obrażeń ciała,
  - w 1896 r. oficjalnie odnotowano pierwszą ofiarę śmiertelną wypadku samochodowego w Europie, którą była czterdziestoczteroletnia pieszka – Bridget Driscoll, która usiłowała przebiec przed pojazdem<sup>3</sup>,

<sup>1</sup> T. Cyprian, *Zmęczenie kierowcy jako przyczyna wypadków*, Problemy Kryminalistyki 1968, Nr 71, s. 30-41; T. Cyprian, *Wypadki drogowe spowodowane w 1968 r. przez autobusy i samochody ciężarowe*, Problemy Kryminalistyki 1970, Nr 84, s. 201-213; Z. Skorek, *Uszkodzenia części pojazdów przyczyną wypadków drogowych*, Problemy Kryminalistyki 1970, Nr 85-86, s. 313-328.

<sup>2</sup> G. Teresiński, *Historia badań w dziedzinie wypadkowości drogowej*, Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii 2001, Nr 3, s. 249-258.

<sup>3</sup> W opracowaniach dotyczących historii wypadków drogowych, można znaleźć doniesienia, że to Mary Ward była pierwszą śmiertelną ofiarą wypadku drogowego w Europie. W dniu 31 sierpnia 1869 r. M. Ward wraz ze swoim mężem jechała pojazdem o napędzie parowym. Pojazd małżeństwa podczas jazdy natrafił na wybój, co spowodowało, iż „podskoczył”, wówczas M. Ward wypadła z niego, wprost pod koła. Zginęła na miejscu.





- w 1897 r. odnotowano drugą ofiarę śmiertelną automobilizmu w Europie, którą był tym razem kierowca – marquis de Montagnac – uczestnik rajdu samochodowego,
- w 1898 r. w Anglii zginęły dwie osoby wyrzucone z jadącego pojazdu po urwaniu koła,
- w 1899 r. pierwszą śmiertelną ofiarą automobilizmu w USA, był prawdopodobnie pieszy Henry Hale Bliss potrącony przez samochód w Nowym Jorku,
- w 1903 r. podczas rajdu Paryż-Madryt zginęło aż ośmiu kierowców i pasażerów oraz dziewczynka przebiegająca przez jezdnię, natomiast wiele osób zostało rannych.

Rozwój motoryzacji spowodował, że rosła zarówno liczba samochodów, ale też i liczba ofiar była coraz większa. W związku z tym pojawiało się coraz więcej opracowań statystycznych i doniesień kazuistycznych, w których zwracano uwagę na problem wypadkowości drogowej, a problematyka ta budziła duże zainteresowanie wśród naukowców zajmujących się medycyną, techniką, mechaniką, prawem czy kryminologią. W efekcie takiego biegu zdarzeń powstały liczne monografie poświęcone wypadkowości badanej w ramach różnych aspektów: statystycznych, kryminalistycznych, kryminologicznych i technicznych, ratownictwa medycznego czy medycznej rekonstrukcji okoliczności wypadku.

Wracając jednak do czasów współczesnych, podkreślić należy, że w ciągu ostatnich lat dokonały się w Polsce liczne przemiany o charakterze politycznym, społecznym i ekonomicznym, które pozwoliły, a jednocześnie przyczyniły się do burzliwego rozwoju motoryzacji. Z roku na rok przybywa samochodów w naszym kraju. Ogólna liczba pojazdów samochodowych i ciągników zarejestrowanych według centralnej ewidencji prowadzonej przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji według stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. wynosiła 27, 4 mln (w dniu 31 grudnia 2014 r. było to – 26,5 mln, zaś w 2013 r. – 25,7 mln). W porównaniu do stanu z 2003 r. liczba ta wzrosła o 11,5 mln, albowiem w 2003 r. było zarejestrowanych 15,9 mln samochodów. Gros stanowią samochody osobowe, których na koniec 2015 r. zarejestrowanych było 20,7 mln co daje 539 samochodów na 1 000 mieszkańców. Niezadawalający stan polskich dróg oraz brak nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych, brak umiejętności kierowców oraz ostrożności pieszych są corocznie przyczyną średnio około 43 000 wypadków w komunikacji, w których śmierć średnio ponosi 4 500 osób<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Wyliczenia na podstawie danych za lata 2003-2015, bazujące na danych statystycznych opracowywanych przez Główny Urząd Statystyczny w ramach raportów *Transport – wyniki działalności w 2015 r.* (raporty dostępne pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2015-r-,9,15.html](http://www.stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2015-r-,9,15.html)) oraz przez Komendę Główną Policji raportów rocznych *Wypadki drogowe w Polsce* (raporty dostępne pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html](http://www.statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-roczne.html)).



Co więcej, W. Hładki<sup>5</sup> podkreśla, że obrażenia komunikacyjne stanowią około 20-25% wszystkich obrażeń ciała, dlatego poznanie przyczyn wypadków drogowych zarówno o charakterze ogólnym, jak i tych z udziałem osób z niepełnosprawnych jest kwestią istotną z punktu prowadzonych rozważań.

Przeprowadzane poniżej analizy skupiają się nie tylko na czynniku ludzkim determinującym powstawanie wypadków w komunikacji, ale też na czynniku technicznym. Przedstawiane poniżej wyniki dotyczące wypadków w komunikacji w Polsce w ogóle oraz z udziałem osób z niepełnosprawnością zawierają analizy danych statystycznych za lata 2003-2015. Pierwotnie w rozprawie doktorskiej, będącej bazą niniejszej monografii, badania obejmowały lata 2003-2013. Wybór tego okresu nie był przypadkowy. Był on kompatybilny z okresem, o który pytano w badaniu ankietowym zrealizowanym w ramach projektu badawczego na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa pt. *Opracowanie systemu wykrywania zagrożeń bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Aspekty prawno-kryminologiczne i technologiczne*.

W przeprowadzonej pośród członków Polskiego Związku Niewidomych ankiecie pt. *Poczucie bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących w przestrzeni zurbanizowanej*, pytanie nr 27 brzmiało: *Czy był Pan/i ofiarą wypadku w komunikacji w ciągu ostatnich 10 lat?* W związku z tym przeprowadzona ankieta pozwoliła uzyskać szczegółowe informacje na temat wypadków drogowych z udziałem osób niewidomych i słabowidzących z okresu 10 lat, licząc wstecz od 2013 r., w którym to kwestionariusz ankiety był wypełniany przez osoby z dysfunkcjami wzroku. Mając jednakże rzetelność naukową na uwadze, postanowiono, iż dane faktograficzne prezentowane w niniejszym rozdziale zostaną zaktualizowane na rok wydania monografii. Zatem uzupełniono wyniki badań o lata 2014 i 2015.

Jednostki Policji – na mocy zarządzenia nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych<sup>6</sup> – mają obowiązek rejestrować w systemie SEWIK zgłoszone zdarzenia drogowe zaistniałe lub zapoczątkowane na drodze publicznej, w strefie ruchu lub w strefie zamieszkania, w związku z ruchem przynajmniej jednego pojazdu. Właściwe komórki organizacyjne komend wojewódzkich (Stołecznej) i powiatowych (miejskich) Policji zbierają m.in. informacje o: stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego, liczbie i przyczynach wypadków oraz kolizji drogowych, ofiarach tych zdarzeń, sprawcach, miejscach szczególnie niebezpiecznych. Natomiast właściwa w sprawach

<sup>5</sup> W. Hładki, *Niepełnosprawność w następstwie mnogich obrażeń ciała. Ocena późnych następstw*, Kraków 2004, s. 9-10.

<sup>6</sup> Zarządzenie nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych, Dz. Urz. KGP z 2015 r., poz. 85 ze zm.



ruchu drogowego: komórka organizacyjna Komendy Głównej Policji ma za zadanie opracować m.in. zestawienia statystyczne dotyczące ilości i okoliczności zarejestrowanych na terenie kraju zdarzeń drogowych oraz przeprowadzić analizy tendencji obserwowanych w dziedzinie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także przygotować coroczne, ogólnodostępne publikacje dotyczące stanu bezpieczeństwa na polskich drogach. Te ostatnie coroczne raporty<sup>7</sup> przygotowywane przez Komendę Główną Policji<sup>8</sup> zostały wykorzystane w pierwszym paragrafie tego rozdziału, w drugim zaś właśnie Biurze Ruchu Drogowego.

Gromadzone przez funkcjonariuszy Policji dane pozyskiwane są z kart zdarzenia drogowego, w których są rejestrowane zdarzenia drogowe<sup>9</sup>. W terminie nieprzekraczającym 7 dni (licząc od daty zgłoszenia) policjanci dokonują rejestracji informacji dotyczących zgłoszonego zdarzenia drogowego, poprzez wprowadzenie do SEWIK danych zawartych w karcie zdarzenia drogowego. W systemie tym zamieszcza się dane osobowe uczestników zdarzenia: kierującego pojazdem, pasażera pojazdu (jeżeli odniósł obrażenia w zdarzeniu bądź przyczynił się do jego powstania), pieszego (kiedy odniósł obrażenia w zdarzeniu, przyczynił się do niego lub brał udział w innym zdarzeniu drogowym zakwalifikowanym jako najechanie na pieszego). Co więcej, w sytuacji kiedy w wyniku zdarzenia na drodze ktoś poniósł śmierć, rejestruje się również schemat miejsca zdarzenia drogowego. Ma to na celu ułatwienie odwzorowania sytuacji, jaka miała miejsce oraz dokładne ulokowanie zdarzenia w planie drogi. W przypadku zdarzenia drogowego kartę zdarzenia drogowego wypełnia policjant, który nałożył na sprawcę grzywnę w drodze mandatu karnego lub zastosował środek oddziaływania wychowawczego. Jeżeli jednak sprawa wymaga przeprowadzenia np. czynności sprawdzających lub wyjaśniających tudzież postępowania przygotowawczego, to kartę zdarzenia drogowego może wypełnić albo policjant wykonujący czynności na miejscu (w zakresie zebranych danych), albo policjant, który wykona czynności w związku ze zdarzeniem.

Nawiązując do § 2 zarządzenia Komendanta Głównego Policji w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych, wykazać

<sup>7</sup> Coroczne raporty dostępne pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy](http://www.statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy).

<sup>8</sup> Na przestrzeni lat zmieniła się nazwa jednostki przygotowującej opracowanie, wykazać tu można: Biuro Taktyki Zwalczenia Przestępczości Wydziału Analiz Przestępczości Komendy Głównej Policji, Biuro Prewencji i Ruchu Drogowego Wydziału Profilaktyki w Ruchu Drogowym Komendy Głównej Policji, Biuro Ruchu Drogowego Wydziału Profilaktyki i Analiz Komendy Głównej Policji, Biuro Ruchu Drogowego Wydziału Profilaktyki i Analiz Komendy Głównej Policji, Zespół Profilaktyki i Analiz Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. W 2015 r. raport o wypadkach drogowych w Polsce opracował Wydział Opiniodawczo-Analityczny Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

<sup>9</sup> Wzór tej kary to Załącznik nr 1 do zarządzenia nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych.

należy, w jaki sposób w opracowaniach statystycznych Policja rozumie wypadek, kolizję drogową, kim jest ofiara śmiertelna, a kim ranny. Otóż wypadek drogowy to w statystykach policyjnych zdarzenie drogowe, w wyniku którego była osoba zabita lub ranna. Z kolei, kolizja drogowa jest zdarzeniem drogowym, skutkiem którego są wyłącznie straty materialne<sup>10</sup>. Do ofiar śmiertelnych wypadku zaliczane są osoby zmarłe na miejscu wypadku lub w ciągu 30 dni od dnia wypadku na skutek doznanych obrażeń ciała. Rannych zaś podzielono na dwie kategorie. Pierwsza z nich to osoby ciężko ranne, czyli takie, które doznały uszczerbku na zdrowiu. Może on polegać na: pozbawieniu wzroku, słuchu, mowy, zdolności płodzenia bądź na innym ciężkim kalectwie, ciężkiej chorobie nieuleczalnej lub długotrwałej chorobie realnie zagrażającej życiu, trwałej chorobie psychicznej, całkowitej znacznej trwałej niezdolności do pracy w zawodzie lub trwałym, istotnym zeszpeceniu tudzież zniekształceniu ciała. Kategoria ta obejmuje również osoby, które doznały innych obrażeń powodujących naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia na okres trwający dłużej niż 7 dni. Jeżeli zaś lekarz lub ratownik medyczny stwierdził, że osoba poniosła uszczerbek na zdrowiu bądź obrażenia o charakterze innym niż te określone powyżej – wówczas uznawana jest za lekko ranną.

Przytoczone na gruncie zarządzenia Komendanta Głównego Policji pojęcia nasuwają od razu pewnego rodzaju refleksje, kiedy porównujemy je z tym, co zawierają ustawy: Kodeks wykroczeń i Kodeks karny. Na podstawie statystyk policyjnych kolizja jest zdarzeniem drogowym, połączonym wyłącznie ze skutkiem w postaci straty materialnej. Inaczej to pojęcie interpretowane jest na podstawie Kodeksu wykroczeń. Otóż na gruncie art. 86 k.w. przez kolizję drogową rozumie się zdarzenie, w którym osoba pokrzywdzona odniosła obrażenia ciała naruszające czynności organizmu na czas nie dłuższy niż 7 dni, niezależnie od wartości uszkodzonego mienia<sup>11</sup>. Rozbieżności występują także podczas analizy pojęcia „wypadek”. W statystykach policyjnych będzie to zdarzenie, w wyniku którego doszło do obrażeń ciała lub śmierci osoby. Jest to więc inny sposób kwalifikowania, aniżeli na podstawie Kodeksu karnego. Zgodnie z ustawą karną, gdy skutkiem zdarzenia będzie śmierć lub ciężki uszczerbek na zdrowiu albo też naruszenie czynności narządów ciała lub rozstrój zdrowia

<sup>10</sup> Warto w tym miejscu wskazać, że sposób prowadzenia statystyki dotyczącej wypadków drogowych w Polsce nie był jednolity. Do 1974 r. rejestrowano wypadki łącznie z kolizjami, które powodowały straty materialne przekraczające 1 000 zł. Od stycznia 1975 r. wprowadzono odmienny system rejestracji wypadków, gdzie zbierane dane były sumą wszystkich stwierdzonych przez Milicję Obywatelską kolizji drogowych i wypadków bez względu na straty materialne. Ponadto do 1975 r. jako zabitych kwalifikowano w wypadkach drogowych osoby, które umierały do 48 godzin od chwili wypadków, zaś od 1975 r. – zgodnie z wymogami ONZ – za zmarłych w wypadkach drogowych zaczęto uznawać osoby, które umierały do 30 dni do chwili wypadku. Zob. więcej: J. Kochanowski, *Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Warszawa 1990, s. 7 i n.

<sup>11</sup> W. Jankowski, (w:) T. Grzegorzcyk (red.), *Kodeks wykroczeń. Komentarz LEX*, Warszawa 2013, s. 423.



trwający powyżej 7 dni, wówczas sprawca w zależności od wskazanych skutków będzie ponosił odpowiedzialność karną za przestępstwo określone w art. 177 § 1 lub § 2 k.k. W związku z powyższym zdarzenie w ruchu drogowym, którego skutkiem są obrażenia ciała (zranienia) – w policyjnych opracowaniach statystycznych będzie zawsze wypadkiem. Natomiast – w zależności od tego, jak długo owe obrażenia będą trwały – to kwalifikacja prawna tego zdarzenia może bazować na Kodeksie wykroczeń (kolizja drogowa – wykroczenie) lub na Kodeksie karnym (wypadek w komunikacji – przestępstwo).

Natomiast definicje osoby ciężko i lekko rannej zawarte w zarządzeniu nr 31 Komendanta Głównego Policji można uznać za koherentne do tych zawartych w Kodeksie karnym. Bowiem definicja ciężko rannej osoby odpowiada tej zawartej w art. 156 k.k. statuującym odpowiedzialność karną za spowodowanie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu (można również wykazać tu art. 156 § 1 k.k. – średni uszczerbek na zdrowiu)<sup>12</sup>. Z kolei definicja osoby lekko rannej z zarządzenia można uznać, iż odpowiada tej z art. 157 § 2 k.k. – regulującym kwestie tej odpowiedzialności za lekki uszczerbek na zdrowiu.

Celem przeprowadzonych powyżej rozważań jest wprowadzenie w tematykę analiz statystycznych poświęconych zdarzeniom w komunikacji, wykazanie źródeł ich pozyskiwania oraz ukazanie różnic pojęciowych pomiędzy ujęciem statystycznym a prawnym.

## 1. Ogólne przyczyny wypadków w komunikacji

W analizowanym okresie najwięcej wypadków drogowych było w 2003 r. – bo aż 51 078. Po czym sukcesywnie następował ich spadek, w 2004 r. było tego rodzaju zdarzeń 51 069, w 2005 r. – 48 100, w 2006 r. – 46 876. Na przestrzeni tych 3 lat ich ilość zmalała o 4 202. Niestety w 2007 r. zauważalny był znaczny wzrost wypadków, bo było ich aż 49 536, zatem o 5,7% więcej aniżeli rok wcześniej. Od tego czasu liczba wypadków w komunikacji spadała, za wyjątkiem 2011 r., kiedy w porównaniu do roku 2010 r. wzrosła o 1 233. Zadowolający jest jednak fakt, iż na chwilę obecną już od 4 lat (od 2011 r.) utrzymuje się tendencja spadkowa. Podsumowując w analizowanym okresie doszło do 559 636 wypadków na polskich drogach, a w 2015 r. było o 18 111 wypadków mniej aniżeli w 2003 r. zatem o prawie 35,5%.

<sup>12</sup> Warto zwrócić uwagę, że na podstawie wcześniejszego zarządzenia nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz. Urz. KGP z 2013 r., poz. 75, akt archiwalny) definicja „osoby ciężko rannej” nie była aż tak kompatybilna z Kodeksem karnym. Zmiana ta nastąpiła na mocy aktualnego zarządzenia, w którym niemalże powielono definicję z Kodeksu karnego.

**Tabela 1.** Liczba wypadków i kolizji drogowych w Polsce w latach 2003-2015

Rok	Wypadki drogowe	Kolizje
2003	51 078	367 700
2004	51 069	424 938
2005	48 100	401 440
2006	46 876	411 727
2007	49 536	386 934
2008	49 054	381 520
2009	44 196	381 769
2010	38 832	416 075
2011	40 065	366 520
2012	37 046	339 581
2013	35 847	355 943
2014	34 970	348 028
2015	32 967	362 265

Źródło: opracowanie własne.

Większą dynamiką charakteryzuje się liczba kolizji w Polsce. Tego rodzaju zdarzenia nie są przedmiotem badań niniejszej monografii, jednakże celem ukazania sytuacji oraz bezpieczeństwa na drogach uznano to za element niezbędny. Otóż od 2003 r. liczba kolizji naprzemiennie raz rosła, a raz malała – tak aż do 2007 r. W latach 2008-2010 ilość tego rodzaju zdarzeń była coraz większa, by w 2010 r. sięgać 416 075 kolizji. Zadowolający był fakt, że od 2011 r. tendencja rosnąca wyhamowała. W roku 2012 na polskich drogach miało miejsce 339 581 kolizji, co stanowi najmniejszą liczbę od 2003 r., bowiem w 2013 r. było ich już o 16 362 więcej. W kolejnym roku kolizji było mniej, bo 348 028. Niemniej jednak w 2015 r. ich liczba znowu wzrosła i wynosiła 362 265, a zatem o 14 237 więcej niż w rok wcześniej. Łącznie w ciągu 13 lat funkcjonariusze Policji odnotowali w kartach zdarzenia 4 944 440 kolizji na drogach. Bilans analizowanego okresu wypadka bardzo słabo, ponieważ ostatecznie w 2015 r. było jedynie o 5 435 kolizji mniej aniżeli w 2003 r., zatem o 1,5%. Przeprowadzone analizy ukazują, że działania skierowane na zmniejszenie liczby wypadków w Polsce na przestrzeni lat można uznać za skuteczne, bowiem nieco ponad 35% spadek liczby tego rodzaju zdarzeń jest sukcesem, czego nie można powiedzieć o spadku liczby kolizji.

Celem wykazania, iż tendencja ilości wypadków w Polsce jest spadkowa dokonano obliczeń mających ukazać częstotliwość tego rodzaju zdarzeń. W związku z tym podzielono liczbę minut w danym roku przez liczbę wypadków, które wówczas się wydarzyły. Jak zatem często bije zegar wypadków drogowych? Otóż w 2003 r. i w 2004 r. do wypadku dochodziło średnio co 10 minut i 18 sekund – były to dwa lata, kiedy najczęściej powodowane były tego typu zdarzenia. Już w 2005 r. czas ten wydłużył się o ponad pół minuty – 36 sekund,



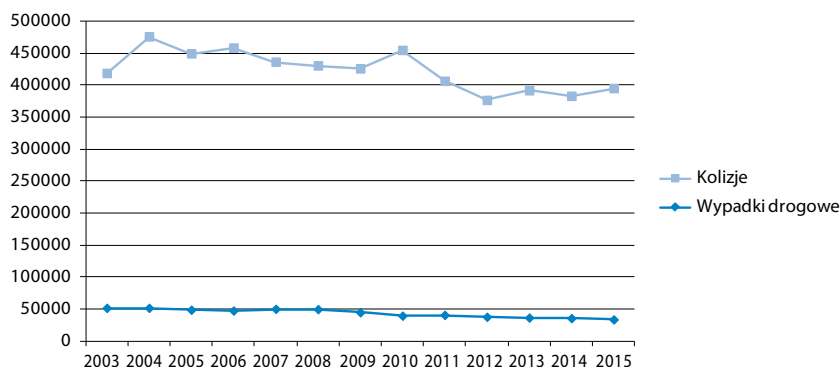
by w 2006 r. osiągnąć poziom 11 minut i 12 sekund. Z uwagi na fakt, że w dwóch kolejnych latach liczba wypadków była większa, to częściej średnio dochodziło do wypadków. W 2007 r. – co 10 minut i 36 sekund, a w 2008 r. – co 10 minut i 42 sekundy. W kolejnych latach wraz ze spadkiem liczby wypadków automatycznie wydłużał się również czas ich częstotliwości. W 2009 r. wydłużył się o 72 sekundy w porównaniu z ubiegłym rokiem i wynosił 11 minut 54 sekundy. Pomiędzy rokiem 2009 a 2010 ten czas wydłużył się aż o 96 sekund, czyli 1 minutę i 36 sekund. W 2011 r. do wypadków na polskich drogach dochodziło co 13 minut i 6 sekund, w 2012 r. – co 14 minut i 12 sekund, a w 2013 r. – co 14 minut i 42 sekundy. Kwadrans dzielił średnio kolejne wypadki w ruchu drogowym w 2014 r. Natomiast w 2015 r. czas ten był najdłuższy od 13 lat i wynosił 15 minut i 54 sekundy, a zatem w ciągu roku wydłużył się niemalże o minutę. Porównując zegar wypadków drogowych w 2003 r. i 2015 r. to czas jego bicia wydłużył się o 5 minut i 36 sekund, a więc o 54,4%.

**Tabela 2.** Zegar wypadków w komunikacji i kolizji w Polsce w latach 2003-2015

Rok	Co ile czasu dochodzi do:	
	wypadku drogowego	kolizji
2003	10 min 18 sek.	1 min 24 sek.
2004	10 min 18 sek.	1 min 12 sek.
2005	10 min 54 sek.	1 min 18 sek.
2006	11 min 12 sek.	1 min 18 sek.
2007	10 min 36 sek.	1 min 24 sek.
2008	10 min 42 sek.	1 min 24 sek.
2009	11 min 54 sek.	1 min 24 sek.
2010	13 min 30 sek.	1 min 18 sek.
2011	13 min 6 sek.	1 min 24 sek.
2012	14 min 12 sek.	1 min 30 sek.
2013	14 min 42 sek.	1 min 30 sek.
2014	15 min	1 min 30 sek.
2015	15 min 54 sek.	1 min 30 sek.

Źródło: opracowanie własne.

Zegar czasu występowania zdarzeń na polskich drogach obliczono nie tylko dla wypadków w komunikacji, ale też dla kolizji. Częstotliwość ta jest uzależniona od liczby kolizji w roku, która od 2003 r. do 2015 r. była bardzo dynamiczna, stąd też czas ten wydłużał się albo skracał. Bardzo często dochodziło do kolizji w 2004 r., bo średnio co 1 minutę i 12 sekund, a następnie w latach 2005, 2006, 2010 – średnio co 1 minutę i 18 sekund. Z kolei, co 1 minutę i 24 sekundy miały miejsce kolizje w 2003 r., 2007 r., 2008 r., 2009 r., 2011 r. Przez ostatnie 4 lata z analizowanego przedziału czasowego średni czas, kiedy dochodzi do kolizji to 1 minuta i 30 sekund. Jest to fakt zadowalający, jednakże w porównaniu do 2003 r. wydłużył się on zaledwie o 6 sekund, zatem o 7,1%.

**Wykres 1.** Tendencje wypadków i kolizji drogowych w Polsce w latach 2003-2015

Źródło: opracowanie własne.

Z analizy danych można wyprowadzić wniosek, że w Polsce jest znacznie więcej kolizji na drogach, aniżeli wypadków. W latach 2003, 2007, 2008 kolizji było ponad siedem razy więcej, w latach 2004, 2005, 2006, 2009 ponad osiem razy, od 2011 r. do 2014 r. ponad dziewięć razy, a w 2015 r. nawet ponad dziesięć. Powyższy wykres przedstawiający tendencje wypadków i kolizji wskazuje:

- po pierwsze, że pomiędzy ilością wypadków a kolizji jest drastyczna różnica, co jest jednakże faktem pocieszającym;
- po drugie – tendencja liczby wypadków jest spadkowa, co zasługuje na aprobatę; przyczyn takiego stanu rzeczy można upatrywać w wielu czynnikach, np. skuteczne oddziaływanie kampanii społecznych – zwiększające świadomość społeczeństwa, lepsza jakość polskiej infrastruktury drogowej, nowoczesne systemy bezpieczeństwa w pojazdach;
- po trzecie – liczba kolizji charakteryzuje się dużą dynamiką, która doprowadziła do tego, że wszakże po 13 latach jest ich nieco mniej aniżeli w punkcie wyjścia – czyli w 2003 r.; wciąż znaczna ilość kolizji drogowych może być skutkiem rosnącej liczby zarejestrowanych pojazdów w Polsce (np. obecnie często jedna rodzina posiada dwa samochody), które najczęściej poruszają się w terenie zabudowanym (a zatem takim, gdzie jest mniej miejsca, więcej czynników rozpraszających – jak np. bilbordy, reklamy, przechodnie), co powoduje, iż w skutek nieprzestrzegania przepisów ruchu drogowego łatwiej jest o zdarzenie drogowe w postaci tzw. stłuczki, zarysowania czy otarcia – kwalifikowanych w statystykach policyjnych (z uwagi na strony materialne) jako wykroczenia.

Co roku w wypadkach drogowych poszkodowanych jest wiele osób, w statystykach policyjnych wykazywane są liczby ofiar śmiertelnych oraz rannych. Pojęcie *ofiara wypadku w komunikacji drogowej* jest rozumiane w sensie medycznym, a nie w tym, w jakim prawo karne posługuje się pojęciem *pokrzywdzony* dla przeciwstawienia go pojęciu *sprawca przestępstwa*. Dane statystycz-





ne dotyczące ofiar wypadków w komunikacji drogowej wydają się pożyteczne jako materiał do analizy skutków nieprzestrzegania przepisów prawa o ruchu drogowym, w tym tak ważnej zasady ostrożności czy zasady ograniczonego zaufania<sup>13</sup>.

**Tabela 3.** Ofiary wypadków drogowych w Polsce w latach 2003-2015

Rok	Zabici	Ranni
2003	5 640	63 900
2004	5 712	64 661
2005	5 444	61 191
2006	5 243	59 123
2007	5 583	63 224
2008	5 437	62 097
2009	4 572	56 046
2010	3 907	48 952
2011	4 189	49 501
2012	3 571	45 792
2013	3 357	44 059
2014	3 202	42 545
2015	2 938	39 778

Źródło: opracowanie własne.

Na przestrzeni 13 lat to w 2004 r. odnotowano niemalże największą liczbę wypadków drogowych, czego efektem była największa liczba ofiar śmiertelnych – 5 712 oraz osób rannych – 64 661. Poziom zabitych w wypadkach drogowych przez długi czas utrzymywał się na bardzo podobnym poziomie i do 2008 r. wynosił ponad 5 000 ofiar. Dopiero w 2009 r. liczba zabitych znacznie spadała, bo aż o 865 ofiar – był to największy spadek od 2003 r. W kolejnym roku ofiar śmiertelnych było 3 907. Niestety rok 2011 to znowu wzrost liczby osób, które zginęły wskutek wypadku (4 189 ofiar). Jednakże, jak dotąd był to ostatni rok, kiedy odnotowano wzrost względem poprzedniego. Lata 2012-2015 charakteryzuje nieustanny spadek analizowanej zmiennej. Rok 2015 r. był przełomowy, bowiem ilość ofiar spadła poniżej progu 3 000 i wynosiła dokładnie 2 938.

Liczba osób rannych wskutek wypadków drogowych w latach 2003-2011 naprzemiennie raz rosła, raz malała. W latach 2003-2005, 2007-2008 niestety poziom rannych był wyższy aniżeli 60 000. W roku 2006 r. rannych było 59 123, a w 2009 r. już mniej, bo 56 046 osób. Od 2010 r. analizowana zmienna nie przekroczyła progu 50 000, co więcej niemalże (za wyjątkiem 2011 r.) malała, by w 2015 r. spaść poniżej 40 000.

<sup>13</sup> K. Buchała, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973, s. 42.

**Tabela 4.** Zegar zabitych i rannych w wypadkach w komunikacji w Polsce w latach 2003-2015

Rok	Co ile czasu ktoś zostaje:	
	zabity	ranny
2003	1 godz. 33 min 12 sek.	8 min 12 sek.
2004	1 godz. 32 min	8 min 6 sek.
2005	1 godz. 36 min 30 sek.	8 min 36 sek.
2006	1 godz. 40 min 12 sek.	8 min 54 sek.
2007	1 godz. 34 min 10 sek.	8 min 18 sek.
2008	1 godz. 36 min 42 sek.	8 min 30 sek.
2009	1 godz. 55 min	9 min 24 sek.
2010	2 godz. 14 min 30 sek.	10 min 42 sek.
2011	2 godz. 5 min 30 sek.	10 min 36 sek.
2012	2 godz. 27 min 12 sek.	11 min 30 sek.
2013	2 godz. 36 min 36 sek.	11 min 54 sek.
2014	2 godz. 44 min 6 sek.	12 min 24 sek.
2015	2 godz. 58 min 54 sek.	13 min 12 sek.

Źródło: opracowanie własne.

Podobnie, jak w przypadku zegara ilości wypadków i kolizji drogowych w Polsce, obliczono również, jak często ktoś wskutek wypadku zostaje zabity albo ranny. W latach 2003-2009 średnio co około 1 godzinę 38 minut ktoś ginął w wypadku drogowym. Od 2010 r. czas ten wydłużył się do ponad 2 godziny, wynosił wówczas 2 godziny i 14 minut, w 2011 r. – 2 godziny i 5 minut, w 2012 r. – w godzinę i 27 minut, w 2013 r. – 2 godziny i 36 minut, w 2014 r. – 2 godziny i 44 minuty. W ostatnim analizowanym roku na polskich drogach wskutek wypadków drogowych średnio niespełna co 3 godziny ginęła osoba. Widać zatem, że czas co jaki ktoś zostaje śmiertelną ofiarą wypadku wydłużył się od 2003 r. o 1 godzinę 25 minut i 42 sekundy.

Wydłużył się również czas, kiedy wskutek wypadku ktoś zostaje ranny. Najkrótszy ten czas był w 2004 r. – 8 minut i 6 sekund, jednakże z upływem lat zaczął się wydłużać – w 2009 r. osiągnął poziom 9 minut i 24 sekund. Od 2010 r. czas ten był znacznie dłuższy niż 10 minut, w latach 2012-2013 wydłużył się do ponad 11 minut, by w 2014 r. osiągnąć pułap 12 minut i 24 sekund. W ostatnim analizowanym roku w Polsce w wyniku wypadku drogowego średnio co 13 minut i 12 sekund ktoś zostawał ranny, zatem od 2003 r. czas ten wydłużył się o 5 minut.

Analiza przedstawionych powyżej danych statystycznych wykazuje jednoznacznie, że na polskich drogach jest z roku na rok mniej zdarzeń, zagrażających życiu i zdrowiu uczestników ruchu. Malejąca liczba wypadków w komunikacji, powoduje, że mniej jest również ofiar śmiertelnych czy osób zranionych w wyniku tego rodzaju zdarzeń. Można zatem stwierdzić, że dowodzi to skuteczności podejmowanych działań prewencyjnych oraz wzrost poziomu bezpieczeństwa na polskich drogach. Niemniej jednak, nie należy uznawać tego



stanu za satysfakcjonujący, bowiem jest jeszcze wiele do zrobienia w tym zakresie. Chociażby wypadki drogowe, mające miejsce na drogach ekspresowych czy autostradach, które w wyniku dużych prędkości pociągają za sobą również wiele ofiar. Wydaje się także, że wciąż wiele uwagi należy poświęcić działaniom prewencyjnym dotyczącym kolizji, bowiem ich liczba zbyt powoli maleje.

Dane przedstawione w tabeli nr 3 wyraźnie pokazują, iż mniej więcej od 2007 r. występuje tendencja spadkowa liczby ofiar śmiertelnych oraz rannych jako skutków wypadków w komunikacji w Polsce. Wyjątek stanowi 2011 r., kiedy odnotowano wzrost, który nie przybrał jednak stałego trendu. Od 2012 r. dochodzi coraz rzadziej do tego typu zakończeń zdarzeń drogowych. Należy mieć nadzieję, że tendencja spadkowa utrzyma się. Warto podkreślić, że zmniejszanie się liczby wypadków drogowych, ofiar śmiertelnych oraz ofiar wpisuje się w cele tzw. *Wizji ZERO*. Wizja ta została przyjęta w *Krajowym Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce GAMBIT 2000*, *Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005-2007-2013-GAMBIT 2005* i jest kontynuowana w *Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020*<sup>14</sup>. Większość tych programów została opracowana pod kierunkiem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Została ona powołana dnia 1 stycznia 2002 r. na mocy ustawy – Prawo o ruchu drogowym, jako międzyresortowy organ doradczy i pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wspomniana wizja zakłada, że system transportu drogowego ma zapewniać realizację praw człowieka do przemieszczania się, ale powinno odbywać się to w sposób bezpieczny. Hasło tej wizji to *ZERO zabitych na polskich drogach*, a w jej opisie w *Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* można przeczytać, że śmierć czy obrażenia nie mogą być postrzegane jako nieunikniony koszt mobilności. Dwa główne cele wizji to:

- ograniczenie rocznej liczby zabitych względem roku 2010 o co najmniej 50% do 2020 r. – oznacza to, iż ma być nie więcej niż 2 000 zabitych,
- zmniejszenie rocznej liczby ciężko rannych względem roku 2010 o co najmniej 40% do 2020 r. – rozumieć przez to należy, iż ich liczba ma być nie większa niż 6 900 osób.

*Wizja ZERO* posiada też cele etapowe określone na poszczególne lata:

- w 2014 r. liczba zabitych w wypadkach drogowych miała wynosić około 3 000 osób, a w 2017 r. – około 2 400,
- w 2014 r. maksymalna liczba ciężko rannych miała być nie większa niż 9 400, zaś w 2017 r. – nie powinna przekroczyć 8 000.

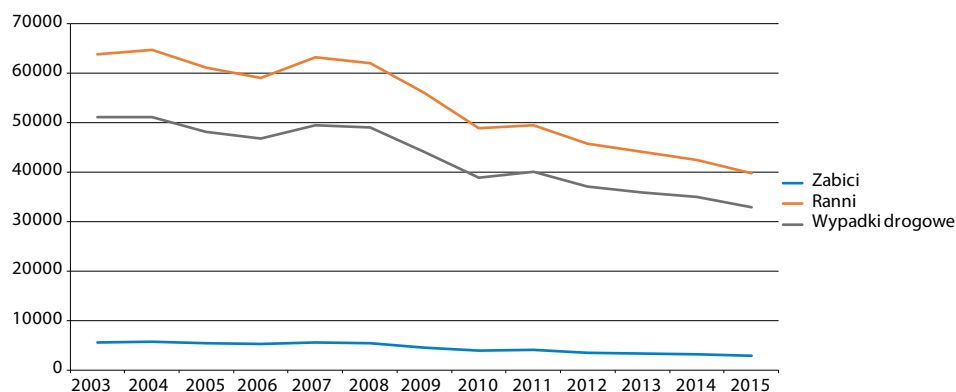
Przyjęte na 2014 r. cele nie zostały osiągnięte. Z raportu Komendy Głównej Policji dotyczącego wypadków w Polsce w 2014 r. wynika, iż liczba ofiar śmiertelnych wynosiła 3 202 zamiast oczekiwanych 3 000. Założenie, co do drugiej

<sup>14</sup> Program dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.krbrd.gov.pl/pl/narodowy-program-brd.html](http://www.krbrd.gov.pl/pl/narodowy-program-brd.html).

zmiennej również nie zostało zrealizowane. W 2014 r. ciężko rannych wskutek wypadków w komunikacji było 11 696 osób<sup>15</sup>, a zatem o 2 296 więcej niż przyjęto we wspomnianych celach. W Raporcie KRBRD podsumowującym stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w 2014 r. wyraźnie podkreślono, iż wówczas drugi już rok wdrażania *Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* wskazywał, że wyznaczone cele stanowią olbrzymie wyzwanie i należy zintensyfikować podejmowane działania. Co więcej wskazano, że niezbędne jest dodatkowe zaangażowanie na każdym szczeblu zarówno administracji rządowej, jak i samorządowej.

Podsumowaniem powyższych rozważań jest wykres pokazujący tendencje spadkowe zarówno liczby wypadków drogowych w Polsce, jak liczby ofiar śmiertelnych oraz rannych.

**Wykres 2.** Tendencje wypadków drogowych oraz ich skutków (ofiary śmiertelne, osoby ranne) w Polsce w latach 2003-2015



Źródło: opracowanie własne.

Analizując wypadki drogowo w Polsce należy wykazać ich częstotliwość w poszczególnych województwach. Z zestawienia przedstawionego w tabeli nr 5 wynika, że jeżeli chodzi o całkowitą liczbę wypadków do 2003 r. do 2015 r. w poszczególnych województwach, to najwięcej ich było w województwie śląskim – łącznie aż 71 149. Na kolejnych miejscach uplasowały się takie województwa jak: łódzkie (57 223), małopolskie (56 355), wielkopolskie (48 218), mazowieckie – bez danych pochodzących z Komendy Stołecznej Policji (39 382), pomorskie (37 768), dolnośląskie (36 737), podkarpackie (27 010), lubelskie (26 155), warmińsko-mazurskie (23 285), świętokrzyskie (22 240), kujawsko-pomorskie (22 070), zachodniopomorskie (22 007), podlaskie (12 796), opolskie (12 351), lubuskie (10 710). Jeżeli chodzi o czas, kiedy w poszczególnych woje-

<sup>15</sup> *Raport Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2014 r.*, dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.krbrd.gov.pl/pl/test.html](http://www.krbrd.gov.pl/pl/test.html).



wództwach było najwięcej wypadków w komunikacji, to należy przede wszystkim wskazać rok 2003. Wtedy najwięcej tego typu zdarzeń doszło w województwach: kujawsko-pomorskim, lubelskim, małopolskim, opolskim, podlaskim, pomorskim, wielkopolskim, zachodniopomorskim. W podkarpackim, śląskim i świętokrzyskim najwięcej wypadków było w 2004 r., w lubuskim – w 2009 r., łódzkim – w 2007 r., w mazowieckim i warmińsko-mazurskim – w 2008 r., zaś w dolnośląskim – w 2012 r.

Na przestrzeni analizowanego okresu, mając na uwadze tendencję spadkową liczby wypadków drogowych w Polsce, to oczywiście rok 2015 r. był tym rokiem, kiedy w każdym z województw doszło do najmniejszej tych zdarzeń. Warto dodać, że w tym roku w województwach: pomorskim i łódzkim był najwyższy wskaźnik liczby wypadków na 100 000 mieszkańców, wynosił on odpowiednio: 116 i 159. Dla porównania najniższy był w województwie kujawsko-pomorskim, gdzie na 100 000 mieszkańców średnio 48 brało udział w wypadkach. Z kolei zaś w tym samym roku na 100 km dróg publicznych, to w województwie podlaskim przypadało najmniej wypadków, bo zaledwie 3, najwięcej zaś w łódzkim i śląskim – bo aż 15<sup>16</sup>.

**Tabela 5.** Liczba wypadków drogowych oraz ich skutki w poszczególnych województwach w latach 2003-2015

Województwo		Rok													Ogółem
		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
dolnośląskie	Wypadki	2 960	2 987	3 149	3 030	3 155	3 003	2 668	2 294	2 948	3 211	2 586	2 466	2 280	36 737
	Zabici	374	371	364	344	359	363	294	241	258	238	223	242	185	3 856
	Ranni	3 544	3 686	4 098	3 958	4 336	4 111	3 646	3 098	3 948	4 263	3 385	3 154	2 968	48 195
kujawsko-pomorskie	Wypadki	2 495	2 396	2 157	2 051	2 038	1 908	1 646	1 490	1 336	1 319	1 182	1 044	1 008	22 070
	Zabici	290	299	325	347	364	311	231	228	234	222	179	179	153	3 362
	Ranni	3 123	3 016	2 757	2 560	2 564	2 343	1 943	1 799	1 463	1 486	1 365	1 112	1 135	26 666

<sup>16</sup> Raport Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2015 r., dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.krbrd.gov.pl/pl/test.html](http://www.krbrd.gov.pl/pl/test.html).



lubelskie	Wypadki	2 644	3 372	336	2 644
	Zabici	2 586	3 287	358	2 586
	Ranni	2 446	3 160	322	2 446
lubuskie	Wypadki	2 211	3 051	351	2 211
	Zabici	2 419	2 955	372	2 358
	Ranni	2 093	2 674	318	2 093
łódzkie	Wypadki	1 820	2 288	256	1 820
	Zabici	1 798	2 250	252	1 798
	Ranni	1 623	1 877	241	1 623
małopolskie	Wypadki	1 497	1 795	250	1 497
	Zabici	1 408	1 667	195	1 408
	Ranni	1 252	1 436	188	1 252
mazowieckie (bez KSP)	Wypadki	1 071	1 355	188	1 071
	Zabici	1 727	1 019	94	1 727
	Ranni	14 355	957	81	14 355
opolskie	Wypadki	57 223	3 991	92	57 223
	Zabici	4 717	4 826	236	4 717
	Ranni	70 397	4 807	256	70 397
małopolskie	Wypadki	56 355	3 839	198	56 355
	Zabici	3 794	4 619	198	3 794
	Ranni	71 047	4 619	198	71 047
mazowieckie (bez KSP)	Wypadki	39 382	2 211	317	39 382
	Zabici	6 126	2 354	323	6 126
	Ranni	48 793	2 354	323	48 793
opolskie	Wypadki	12 351	2 679	317	12 351
	Zabici	1 571	2 679	317	1 571
	Ranni	15 278	2 679	317	15 278



<b>wielkopolskie</b>	Wypadki	5 071	4 910	4 268	4 500	4 886	4 882	3 989	2 930	2 996	2 565	2 633	2 392	2 196	<b>48 218</b>
	Zabici	525	540	503	511	511	553	493	343	495	315	289	268	245	<b>5 591</b>
	Ranni	6 495	6 435	5 567	5 712	6 338	6 265	5 171	3 624	3 663	3 085	3 126	2 808	2 523	<b>60 812</b>
<b>zachodnio-pomorskie</b>	Wypadki	2 057	2 034	1 875	1 771	1 937	1 860	1 818	1 485	1 544	1 407	1 503	1 418	1 298	<b>22 007</b>
	Zabici	243	235	236	233	229	244	206	151	170	131	155	147	125	<b>2 505</b>
	Ranni	2 551	2 683	2 357	2 173	2 410	2 342	2 237	1 802	1 885	1 744	1 812	1 717	1 470	<b>27 183</b>

Źródło: opracowanie własne.

Na przestrzeni analizowanego okresu widoczna jest tendencja spadkowa liczby wypadków w poszczególnych województwach, która w większości z nich rozpoczęła się po 2008 r. – za wyjątkiem województwa lubuskiego, w którym rozpoczęła się po 2009 r. Cechą charakterystyczną owej tendencji był fakt, iż – za wyjątkiem roku 2012 w województwie dolnośląskim – liczba wypadków w żadnym województwie nie przekroczyła do 2015 r. progu z 2008 r.

W corocznych raportach o wypadkach drogowych w Polsce przygotowywanych przez Komendę Główną Policji wskazywane jest, że za miarodajną należy uważać nie liczbę osób, które zginęły i były ranne, ale ich wskaźnik na 100 wypadków w komunikacji. Podyktowane jest to różnicami pomiędzy poszczególnymi województwami, wynikającymi zarówno z liczby mieszkańców, powierzchni, natężenia ruchu czy innych uwarunkowań poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego tego rodzaju. Wskaźniki liczb ofiar śmiertelnych na 100 wypadków, jakie wydarzyły się w poszczególnych województwach oraz Polsce obliczono wykorzystując dane przedstawione w tabeli powyżej oraz na podstawie wzoru:

$$x = \frac{\text{liczba ofiar śmiertelnych (rannych)} \times 100}{\text{liczba wypadków}}$$

gdzie:

x – to wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych (rannych) na 100 wypadków.





**Tabela 6.** Wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych na 100 wypadków w poszczególnych województwach w latach 2003-2015

Województwo \ Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
dolnośląskie	12,6	12,4	11,6	11,4	11,5	12,1	11	10,5	8,8	7,4	8,6	9,8	8,1
kujawsko-pomorskie	11,6	12,5	15,1	16,9	17,9	16,3	14	15,3	17,5	16,8	15,1	17,1	15,2
lubelskie	12,7	13,8	13,2	15,4	14,5	15,8	15,2	14,1	14	14,8	16,7	13,8	15
lubuskie	22,8	19,8	20,2	17,6	17,1	18,8	13,8	12,8	14,8	12,3	12,6	11,3	14,4
łódzkie	10,6	9,1	9,3	9,1	9,2	9,2	7,4	7,7	7,5	7,6	6,9	6,4	5,9
małopolskie	7,3	6,9	7,5	6,9	7,2	7,4	7,1	5,9	7,1	6,5	5,9	5,9	5,2
mazowieckie (bez KSP)	16,9	17,8	15,4	14,8	16,4	15,1	15,5	14,8	16,1	16,3	14,1	13,7	14,3
opolskie	12,1	12,6	14,6	12,2	12,5	13,5	12,5	12,8	11,8	10,3	12,3	14,1	14,4
podkarpackie	11,2	12,4	12,8	11,7	11,3	9,9	10,1	10,3	10,6	10,2	8,4	8,2	8
podlaskie	15,8	16,3	17,8	18,3	18	14,3	17,2	17,2	18,6	17,1	18,3	18,2	17,1
pomorskie	8,5	9,5	8,7	9,3	8,7	8,3	9	7,4	7,6	6,5	6,6	6,6	6,4
śląskie	8	7,2	6,9	6,9	7,5	7,7	7,4	7	6,9	7,2	5,9	5,7	6,7
świętokrzyskie	11,1	10,2	17,5	11,7	13,3	12,6	10,1	12,5	11,8	9,8	10,2	9,9	8
warmińsko-mazurskie	14,2	15,8	14,4	15,1	13,8	10	9,7	9,7	10,9	9	9,5	9	9,1
wielkopolskie	10,3	11	11,8	11,4	10,5	11,3	10,1	11,7	13,5	12,3	11	11,2	11,2
zachodniopomorskie	11,8	11,5	12,6	13,2	11,8	13,1	11,3	10,2	11	9,3	10,3	10,4	9,6
<b>Polska</b>	<b>11,1</b>	<b>11,2</b>	<b>11,3</b>	<b>11,2</b>	<b>11,3</b>	<b>11,1</b>	<b>10,3</b>	<b>10,1</b>	<b>10,5</b>	<b>9,6</b>	<b>9,4</b>	<b>9,2</b>	<b>8,9</b>

Źródło: opracowanie własne.

Wskaźniki liczby zabitych na 100 wypadków w przypadku większości województw zmniejszyły się w okresie od 2003 r. do 2015 r. Stało się tak w województwach: dolnośląskim, lubuskim, łódzkim, małopolskim, mazowieckim, podkarpackim, pomorskim, śląskim, świętokrzyskim, warmińsko-mazurskim, wielkopolskim, zachodniopomorskim. W tym samym przedziale czasowym wskaźniki te wzrosły zaś w przypadku województw: kujawsko-pomorskiego, lubelskiego, opolskiego, podlaskiego, wielkopolskiego. Podczas analizowanych 13 lat to w 2005 r. w województwie lubuskim wskaźnik liczby zabitych na 100 wypadków był najwyższy – wynosił 20,2. Najniższy zaś – wynoszący 5,2 – wystąpił w województwie małopolskim w 2015 r. Tego samego roku ponad trzykrotnie wyższy był wskaźnik w województwie podlaskim – 17,1 i był to najwyższy wówczas wskaźnik. Analizowana zmienna z punktu widzenia całego kraju od 2011 r., kiedy wynosiła 10,5, zmniejsza się. W 2015 r. średnio w Polsce na 100 wypadków ginęło 9 osób (8,9). Polska na tle innych krajów europejskich wypada bardzo słabo, ponieważ niższe wskaźniki w tym zakresie mają takie państwa jak np. Litwa, Rumunia, Dania, Cypr, Francja, Łotwa, Estonia, Finlandia, Węgry, Luksemburg, Holandia, Czechy, Portugalia, Szwecja, Włochy, Hiszpania, Belgia, Wielka Brytania, Austria czy Włochy.

Na podstawie wskazanego powyżej wzoru, obliczono również wskaźnik liczby rannych na 100 wypadków. Przedstawiono go w tabeli poniżej.

**Tabela 7.** Wskaźnik liczby rannych na 100 wypadków w poszczególnych województwach w latach 2003-2015

Województwo \ Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
dolnośląskie	119,7	123,4	129,9	130,6	139,2	136,9	136,7	135	133,9	132,8	130,9	127,9	130,2
kujawsko-pomorskie	125,2	125,9	127,8	124,8	125,8	122,8	118	120,7	109,5	112,7	115,5	106,5	112,6
lubelskie	127,5	127,1	129,2	124,7	126,1	125,3	127,8	125,7	125,1	115,7	119,9	118,4	114,7
lubuskie	133,9	142,7	135,9	134,7	131,2	136,4	133,4	131,7	132	135,2	136,4	133,5	123
łódzkie	120,2	121,1	121	123,5	124,6	124,7	126,5	125,7	122,6	124,1	123,6	120,6	120,9
małopolskie	128,2	130,2	126,1	128,2	130,2	127,7	126,8	126,1	124,3	122,4	123,8	122,1	120,3
mazowieckie (bez KSP)	125,6	124,9	127,6	126,7	125,2	122,4	124,9	124,2	119,9	118,6	123,2	122,7	121,3
opolskie	128,0	129	127,7	126,4	128,3	122,8	123,7	123	119,7	122,4	116,7	116,1	113,8
podkarpackie	122,3	126	127,4	129,2	131	127,5	127,7	131,1	124,5	124,8	124,6	124,7	124,5
podlaskie	128,0	128,2	125,7	125,6	124	130,5	120	132,8	123,3	126,5	118,4	114,6	125,2
pomorskie	133,7	132,9	132	128,4	130,5	130	127,8	128	127,5	129,1	128,9	127,6	125,1
śląskie	122,5	123,5	124,2	125,3	124,5	123,6	123,2	122,3	121,5	122,1	121,6	122,1	120,9
świętokrzyskie	125,2	129,5	135,4	124,1	124,9	124,2	130,4	128,1	122,4	123	123,4	123,9	123,9
warmińsko-mazurskie	130,7	125,1	134,2	128,1	132	131,5	131,1	135,5	127,4	128,6	121,4	124,7	121,8
wielkopolskie	128,1	131,1	130,4	126,9	129,7	128,3	129,6	123,7	122,3	120,3	118,7	117,4	114,9
zachodniopomorskie	124,0	131,9	125,7	122,7	124,4	125,9	123	121,3	122,1	124	120,6	121,1	113,3
<b>Polska</b>	<b>125,1</b>	<b>126,6</b>	<b>127,2</b>	<b>126,1</b>	<b>127,6</b>	<b>126,6</b>	<b>128,8</b>	<b>126,1</b>	<b>123,6</b>	<b>123,6</b>	<b>122,9</b>	<b>121,7</b>	<b>120,7</b>

Źródło: opracowanie własne.

Wskaźnik liczby rannych na 100 wypadków w komunikacji na przestrzeni analizowanego okresu w większości województw zmalał. Dotyczy to takich województw jak: kujawsko-pomorskie, lubelski, lubuskie, małopolskie, mazowieckie, opolskie, podlaskie, pomorskie, śląskie, świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie, wielkopolskie i zachodniopomorskie. W pozostałych trzech (dolnośląskie, łódzkie, podkarpackie) odnotowano wzrost analizowanego wskaźnika. W tym ostatnim roku najniższy wskaźnik – 112,6 był w województwie kujawsko-pomorskim, zaś najwyższy w dolnośląskim – 130,2. Zmienna ta dla Polski na przestrzeni zmalała, w 2003 r. – na 100 wypadków w komunikacji aż 125 osób było rannych, natomiast w 2015 r. średnio 120 (120, 7). Ten wskaźnik w skali europejskiej nie wypada tak źle, jak opisany powyżej. Jest on niższy niż np. we Włoszech, w: Cyprze, Hiszpanii, Luksemburgu, Szwecji, Wielkiej Brytanii, Niemczech, Belgii, Rumunii, Portugalii, Węgrzech, Finlandii, Austrii, Francji, Czechach, Łotwie czy Estonii. Wyższy zaś niż w np. na Litwie, w: Danii tudzież Holandii.

Porównując dwa analizowane powyżej wskaźniki dla całej Polski można zauważyć, że na przestrzeni badanego okresu zarówno ten dotyczący ofiar śmiertelnych, jak i osób rannych w wyniku wypadków komunikacji zmalał. Ten pierwszy o 2,2, drugi zaś o 4,4. Nie można jednak odnotować, że województwa, w których jest najniższy wskaźnik liczby zabitych na 100 wypadków są tożsame z województwami, w których jest najniższy wskaźnik liczby rannych na 100 wypadków. Takiej zależności nie widać również pomiędzy województwami, gdzie wskaźniki te były najwyższe.

**Tabela 8.** Wypadki drogowe w latach 2003-2015 według miesiący

Miesiąc	Rok													Ogółem
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
styczeń	3 501	3 307	3 895	2 528	4 127	3 843	3 032	2 075	2 159	2 562	2 195	2 215	2 332	37 771
lut	2 777	3 354	2 804	2 599	2 854	3 126	2 624	2 024	2 318	2 236	1 896	2 163	1 984	32 759
marzec	3 065	3 405	2 919	2 940	3 579	3 478	2 992	2 680	2 598	2 579	2 168	2 517	2 484	37 404
kwiecień	3 516	3 962	3 325	3 522	3 784	3 722	3 607	2 870	3 132	2 702	2 318	2 727	2 532	41 719
maj	4 600	4 203	4 274	4 049	4 244	4 256	3 866	3 468	3 763	3 341	3 108	3 023	2 669	48 864
czerwiec	4 922	4 547	4 585	4 361	4 288	4 576	3 869	4 040	3 969	3 264	3 375	3 305	2 924	52 025
lipiec	4 924	4 881	4 763	4 576	4 537	4 435	4 227	3 996	3 587	3 585	3 646	3 353	3 025	53 535
sierpień	4 915	5 007	4 592	4 233	4 395	4 534	4 330	4 096	3 877	3 497	3 645	3 250	3 261	53 632
wrzesień	4 871	4 600	4 573	4 527	4 517	4 261	4 114	3 925	3 936	3 635	3 590	3 344	2 956	52 849
październik	4 939	5 026	4 386	4 588	4 603	4 684	4 326	3 675	3 799	3 733	3 645	3 173	2 970	53 547
listopad	4 363	4 265	3 847	4 151	4 365	4 047	3 729	3 832	3 089	3 071	3 059	2 624	2 755	47 197
grudzień	4 685	4 512	4 137	4 802	4 243	4 092	3 480	2 151	3 838	2 841	3 202	3 276	3 075	48 334
Ogółem	51 078	51 069	48 100	46 876	49 536	49 054	44 196	38 832	40 065	37 046	35 847	34 970	32 967	-

Źródło: opracowanie własne.

**Tabela 8a.** Wypadki drogowe w latach 2003-2015 według miesięcy i liczby ofiar śmiertelnych

Miesiąc \ Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Ogółem
styczeń	383	308	480	252	503	431	341	175	226	262	215	216	211	<b>4 003</b>
luty	246	326	307	237	307	389	263	160	259	212	176	210	192	<b>3 284</b>
marzec	349	381	297	318	366	408	289	255	247	273	190	217	233	<b>3 823</b>
kwiecień	360	377	325	366	396	393	339	255	304	253	200	231	216	<b>4 015</b>
maj	415	427	410	417	402	401	341	292	353	284	288	258	201	<b>4 489</b>
czerwiec	483	434	461	394	467	421	371	363	397	288	277	275	217	<b>4 848</b>
lipiec	564	540	547	514	541	482	477	389	377	309	306	275	266	<b>5 587</b>
sierpień	555	596	569	512	509	484	451	470	431	356	372	293	273	<b>5 871</b>
wrzesień	573	565	538	538	529	458	409	470	395	339	333	312	280	<b>5 739</b>
październik	625	652	567	568	527	596	481	450	419	379	391	323	272	<b>6 250</b>
listopad	541	558	483	512	492	505	427	455	328	356	305	272	251	<b>5 485</b>
grudzień	546	548	460	615	544	496	383	173	453	260	304	320	326	<b>5 428</b>
<b>Ogółem</b>	<b>5 640</b>	<b>5 712</b>	<b>5 444</b>	<b>5 243</b>	<b>5 583</b>	<b>5 464</b>	<b>4 572</b>	<b>3 907</b>	<b>4 189</b>	<b>3 571</b>	<b>3 357</b>	<b>3 202</b>	<b>2 938</b>	<b>-</b>

Źródło: opracowanie własne.

**Tabela 8b.** Wypadki drogowe w latach 2003-2015 według miesiący i liczby rannych

Miesiąc	Rok													Ogółem
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
styczeń	4 334	4 160	4 779	3 150	5 029	4 746	3 913	2 700	2 750	3 173	2 646	2 713	2 738	<b>46 831</b>
luty	3 502	4 210	3 668	3 346	3 631	3 824	3 411	2 677	2 888	2 795	2 364	2 628	2 451	<b>41 395</b>
marzec	3 865	4 113	3 688	3 729	4 495	4 459	3 703	3 357	3 175	3 254	2 746	3 028	2 960	<b>46 572</b>
kwiecień	4 426	5 045	4 156	4 564	4 829	4 591	4 556	3 585	3 896	3 326	2 864	3 329	3 056	<b>52 223</b>
maj	5 750	5 402	5 555	5 167	5 540	5 509	5 006	4 474	4 741	4 154	3 800	3 725	3 292	<b>62 115</b>
czerwiec	6 227	5 985	5 998	5 547	5 742	5 975	4 966	5 078	4 873	4 063	4 185	4 018	3 637	<b>66 294</b>
lipiec	6 435	6 340	6 336	6 070	6 047	5 852	5 634	5 295	4 710	4 627	4 541	4 257	3 823	<b>69 967</b>
sierpień	6 419	6 665	5 964	5 566	5 782	6 110	5 748	5 377	4 827	4 496	4 622	4 131	4 057	<b>69 764</b>
wrzesień	5 996	5 838	5 731	5 631	5 796	5 388	5 110	4 886	4 816	4 439	4 426	4 034	3 459	<b>65 550</b>
październik	6 028	6 214	5 444	5 656	5 816	5 771	5 261	4 411	4 593	4 474	4 319	3 747	3 532	<b>65 266</b>
listopad	5 295	5 118	4 826	4 919	5 349	4 892	4 505	4 457	3 742	3 639	3 669	3 061	3 259	<b>56 731</b>
grudzień	5 623	5 571	5 046	5 778	5 168	4 980	4 233	2 655	4 490	3 451	3 877	3 874	3 514	<b>58 260</b>
<b>Ogółem</b>	<b>63 900</b>	<b>64 661</b>	<b>61 191</b>	<b>59 123</b>	<b>63 224</b>	<b>62 097</b>	<b>56 046</b>	<b>48 952</b>	<b>49 501</b>	<b>45 891</b>	<b>44 059</b>	<b>42 545</b>	<b>39 778</b>	<b>-</b>

Źródło: opracowanie własne.



Z tabeli nr 8 przedstawiającej dane dotyczące ilości wypadków drogowych w latach 2003-2015 według miesięcy wynika przede wszystkim, że to w okresie jesiennym niemalże co roku dochodzi do największej liczby wypadków. Zwiększoną liczbę wypadków drogowych w miesiącach wrzesień i październik należy tłumaczyć faktem, że wówczas pogarszają się warunki atmosferyczne oraz warunki drogowe, wcześniej zapada zmrok. Użytkownicy drogi potrzebują czasu, by przestawić swoje zegary biologiczne z trybu „letniego” na „jesiennozimowy”. W tym czasie dochodzi np. często do potrąceń pieszych, którzy stają się słabiej widoczni na drodze. Kolejne miesiące, kiedy dochodzi najczęściej do wypadków to miesiące letnie: czerwiec, lipiec i sierpień. Spowodowane jest to zwiększonym natężeniem ruchu związanym z okresem wakacyjnym, czyli wyjazdami na wakacje, często brawurą młodych kierowców, organizowanymi plenerowymi imprezami (np. festyny, koncerty) – podczas których ludzie spożywają chociażby alkohol, a następnie wracają do domu jako nietrzeźwi piesi, a nawet niestety jako kierowcy.

Do najmniejszej liczby wypadków drogowych dochodzi najczęściej w styczniu, lutym czy w marcu. W miesiącach zimowych odnotowano znaczne zmniejszenie liczby wypadków, co jest związane niekiedy z trudnymi warunkami atmosferycznymi, przyczyniającymi się do wzmożonej ostrożności kierowców i pieszych oraz niższym natężeniem ruchu. Podsumowując ilość wypadków w analizowanym trzynastoletnim okresie wskazać można, iż do największej liczby tego typu zdarzeń doszło w sierpniu – łącznie 53 632 wypadków, następnie w październiku – 53 547, w lipcu – 53 535, we wrześniu – 52 849 i w czerwcu – do 52 025. Najmniej zaś wypadków drogowych było w lutym – 32 759, marcu – 37 404 i styczniu – 37 771.

Do największej liczby ofiar śmiertelnych wskutek wypadków w komunikacji dochodzi w tych zdarzeniach, które mają miejsce w październiku. Tak było w 2003 r. (625 ofiar), 2004 r. (652 ofiar), w 2008 r. (596 ofiar), w 2009 r. (481 ofiar), w 2012 r. (379 ofiar), w 2013 r. (391 ofiar), w 2014 r. (272). Październik, jak zostało wspomniane powyżej to jesienny miesiąc, w trakcie którego uczestnicy ruchu drogowego przyzwyczajają się do zmian w pogodzie, nastroju czy zmiany czasu z letniego na zimowy. Piesi zapominają, że już nie są tak dobrze widoczni, jak w okresie letnim, a kierowcy przyzwyczajają się do nowych warunków pogodowych (np. deszczu, przymrozków). Natomiast w 2005 r. aż 569 osób zginęło w sierpniu, a w latach 2006-2007, 2011 r., 2015 r. najwięcej ofiar śmiertelnych było w grudniu, odpowiednio: 615, 544, 453, 326. W 2010 r. zmienna ta najwyższa była w sierpniu i wrześniu – zginęło wówczas każdego miesiąca po 470 osób. Z kolei do najmniejszej liczby ofiar śmiertelnych wskutek zdarzeń na drogach dochodzi w lutym – miało to miejsce w 2003, r., 2006 r., 2007 r., 2008 r., 2009 r., 2010 r., 2012 r., 2013 r.,



2014 r i 2015 r., zaś w 2004 r. i 2011 r. najmniej osób zginęło w styczniu, a w 2005 r. – w marcu. Miesiące zimowe charakteryzują się przede wszystkim większą ostrożnością kierowców – z uwagi na warunki atmosferyczne, podobnie piesi, którzy dodatkowo w tym okresie nie są aż tak aktywni jak latem czy jesienią.

Podobnie jak w przypadku liczby ofiar śmiertelnych, tak i ilość osób rannych wskutek wypadków drogowych najmniejsza jest w miesiącach zimowych. Zaliczyć do nich można: styczeń (lata: 2006, 2011), luty (lata: 2003, 2005, 2007-2009, 2012-2015) lub marzec (w 2004 r.). W miesiącu, w którym średnio najrzadziej osoby zostają ranne w wyniku wypadku, czyli w lutym od 2003 r. do 2015 r. było takich osób 41 395. Najwięcej rannych w analizowanym czasie było w lipcu – łącznie 69 967 osób, następnie w sierpniu – 69 764.

Przedstawione powyżej dane statystyczne wykazują pewną zależność. Otóż, kiedy latem i jesienią jest najwięcej wypadków w komunikacji, to również liczba ofiar śmiertelnych oraz rannych jest wówczas wysoka. Kiedy zaś tych zdarzeń jest mniej – zwłaszcza zimą, wtedy spada ilość osób pokrzywdzonych w ich wyniku. Zależność tak wydaje się być „naturalną”, niemniej współczesne działania prewencyjne – związane chociażby z *Wizją ZERO* – nakierowane są na to, by jednak wypadki drogowe nie pociągały za sobą tak wielu ofiar śmiertelnych czy rannych. Dlatego zwraca się uwagę na systemowe oraz zintegrowane podejście do problemu, które objęłoby zestaw działań obejmujących uregulowania prawne, środki inżynierskie i organizacyjne, edukację oraz ratownictwo. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w rekomendacjach na przyszłość w raportach o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego podkreśla, że należy m.in.:

- przeprowadzić reformę systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- uporządkować kwestie oznakowania dróg (m.in. usunięcie problemu „przeznakowania”),
- zwiększyć nacisk na edukację bezpieczeństwa ruchu drogowego w szkołach,
- uporządkować kwestie zarządzania prędkością (np. zarządzanie fotoradarami, ujednoczenie limitów prędkości),
- doposażać służby nadzoru i ratownictwa drogowego,
- budować nowoczesną i bezpieczną infrastrukturę drogową,
- zwiększać uwagę na problemy osób starszych w ruchu drogowym,
- opracowywać i wdrażać system pomocy ofiarom wypadków w komunikacji.

**Tabela 9.** Wypadki drogowe w latach 2003-2015 według dni tygodnia

Dzień tygodnia	Rok											Ogółem		
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013		2014	2015
poniedziałek	7 574	7 297	6 903	6 715	7 158	7 278	6 464	5 565	5 765	5 562	5 255	5 231	4 957	<b>81 724</b>
wtorek	6 985	6 954	6 514	6 432	6 767	6 697	6 268	5 246	5 502	5 142	5 206	5 054	4 737	<b>77 504</b>
środa	7 104	7 140	6 624	6 602	6 861	6 806	6 245	5 338	5 730	5 238	5 060	5 054	4 465	<b>78 267</b>
czwartek	7 014	7 141	6 916	6 601	6 844	6 746	6 248	5 620	5 607	5 465	5 109	4 914	4 881	<b>79 106</b>
piątek	8 574	8 348	7 913	7 635	8 278	7 991	7 107	6 514	6 656	6 140	5 965	5 792	5 510	<b>92 423</b>
sobota	7 529	7 724	7 106	6 793	7 466	7 199	6 374	5 699	5 942	5 238	4 961	4 843	4 571	<b>81 445</b>
niedziela	6 298	6 465	6 124	6 098	6 162	6 337	5 490	4 850	4 863	4 261	4 291	4 082	3 846	<b>69 167</b>
Ogółem	<b>51 078</b>	<b>51 069</b>	<b>48 100</b>	<b>48 876</b>	<b>49 536</b>	<b>49 054</b>	<b>44 196</b>	<b>38 832</b>	<b>40 065</b>	<b>37 046</b>	<b>35 847</b>	<b>34 970</b>	<b>32 967</b>	-

Źródło: opracowanie własne.



**Tabela 9a.** Wypadki drogowe w latach 2003-2015 według dni tygodnia i liczby ofiar śmiertelnych

Dzień tygodnia	Rok											Ogółem		
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013		2014	2015
poniedziałek	790	745	696	644	784	756	606	571	603	516	439	451	399	8000
wtorek	693	707	656	654	708	644	562	550	498	395	429	428	377	7301
środa	707	748	654	636	676	694	588	503	537	462	441	407	348	7401
czwartek	690	787	735	701	684	669	598	516	541	473	479	394	398	7665
piątek	961	875	879	856	918	878	731	572	659	577	508	504	500	9418
sobota	919	958	897	879	945	894	784	623	681	603	552	515	477	9727
niedziela	880	892	927	873	868	902	703	572	670	545	509	503	439	9283
Ogółem	5 640	5 712	5 444	5 243	5 583	5 437	4 572	3 907	4 189	3 571	3 357	3 202	2 938	-

Źródło: opracowanie własne.

**Tabela 9b.** Wypadki drogowe w latach 2003-2015 według dni tygodnia i liczby rannych

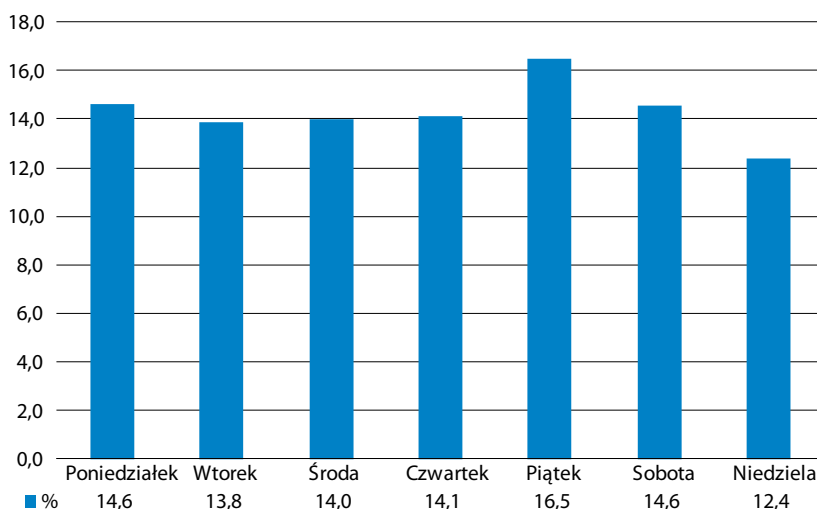
Dzień tygodnia	Rok													
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Ogółem
poniedziałek	9 138	9 183	8 492	8 362	8 993	9 065	7 847	6 849	7 053	6 742	6 304	6 250	5 935	100 213
wtorek	8 443	8 476	8 040	7 810	8 329	8 140	7 616	6 300	6 638	6 109	6 289	5 859	5 522	93 571
środa	8 601	8 535	7 936	7 946	8 432	8 242	7 630	6 389	6 792	6 315	6 047	5 977	5 156	93 998
czwartek	8 408	8 537	8 486	7 955	8 371	8 122	7 668	6 774	6 713	6 640	6 097	5 946	5 801	95 518
piątek	10 421	10 280	9 935	9 426	10 381	10 004	8 826	8 212	8 070	7 388	7 191	6 854	6 573	113 561
sobota	9 883	10 278	9 419	8 931	9 813	9 563	8 520	7 511	7 577	6 772	6 378	6 235	5 667	106 547
niedziela	9 006	9 372	8 883	8 693	8 905	8 961	7 939	6 917	6 658	5 826	5 753	5 424	5 124	97 461
Ogółem	<b>63 900</b>	<b>64 661</b>	<b>61 191</b>	<b>59 123</b>	<b>63 224</b>	<b>62 097</b>	<b>56 046</b>	<b>48 952</b>	<b>49 501</b>	<b>45 792</b>	<b>44 059</b>	<b>42 545</b>	<b>39 778</b>	-

Źródło: opracowanie własne.



Dokonując podziału czasu, kiedy dochodzi do wypadków drogowych na poszczególne dni tygodnia, należy zauważyć, iż przez ostatnie lata najrzadziej do tego typu zdarzeń dochodziło w niedziele. Tendencja ta jest niezmienna od 2003 r. Jeżeli zaś chodzi o dzień tygodnia, w którym jest najwięcej wypadków to jest nim piątek (tak było w latach 2003-2015). Fakt ten można tłumaczyć tym, iż piątki są dniem wzmożonego ruchu na drogach. Wówczas większość osób wraca do domu na weekend, niektórzy przemierzają w tym celu nawet wiele kilometrów, zatem każdy już się spieszy, chce odpocząć, a pośpiech i dekoncentracja zmniejszają czujność uczestników ruchu drogowego. W sumie w trakcie analizowanego okresu w piątki doszło do 113 561 wypadków w komunikacji, co stanowi 16,5% ogółu wszystkich wypadków. Kolejnym dniem kiedy dochodzi najczęściej do badanych zdarzeń jest sobota (14,6%), następnie poniedziałek (14,6%). Przyczyny takiego stanu rzeczy są mniej więcej takie same, jak wspomniano powyżej. Jedynie w przypadku sobót można wspomnieć dodatkowo o imprezach okolicznościowych, dyskotekach, weselach, które bardzo często odbywają się tego dnia, a kończą się tym, że osoby po użyciu alkoholu uczestniczą w ruchu drogowym. Fakt ten niesie za sobą często bardzo wiele nieprzyjemnych zdarzeń np. właśnie wypadki w komunikacji. Najmniej wypadków przypada na wtorki i środy. Poniższy wykres przedstawia udział procentowy wypadków drogowych z danego dnia tygodnia na tle wszystkich wypadków w latach 2003-2015.

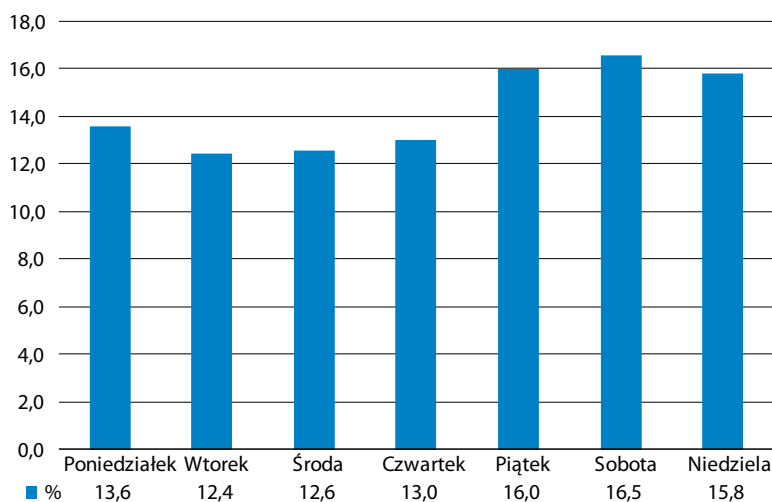
**Wykres 3.** Wypadki drogowe w latach 2003-2015 według dni tygodnia – udział procentowy



Źródło: opracowanie własne.

Analizując liczbę ofiar śmiertelnych, można wskazać, że najwięcej osób zginęło w latach 2003-2015 w soboty, tak było w 2004 r., 2006 r., 2007 r., 2009 r., 2010 r., 2011 r., 2012 r., 2013 r. i 2014 r. Jeżeli chodzi o rok 2003 i 2015 – to najwięcej ofiar było w piątek, a w 2005 r. i 2008 r. w niedzielę. Po zsumowaniu liczby ofiar śmiertelnych na przestrzeni badanego okresu, to odsetek *sobotnich* ofiar jest największy, stanowi 16,5% wszystkich ofiar wypadków drogowych. Z kolei najmniej zginęło osób w wyniku wypadku w komunikacji na przestrzeni analizowanego okresu we wtorki i środy. Poniższy wykres przedstawia udział procentowy ofiar danego dnia tygodnia na tle wszystkich osób zabitych od 2003 r. do 2015 r.

**Wykres 4.** Wypadki drogowe w latach 2003-2015 według dni tygodnia i liczby ofiar śmiertelnych – udział procentowy

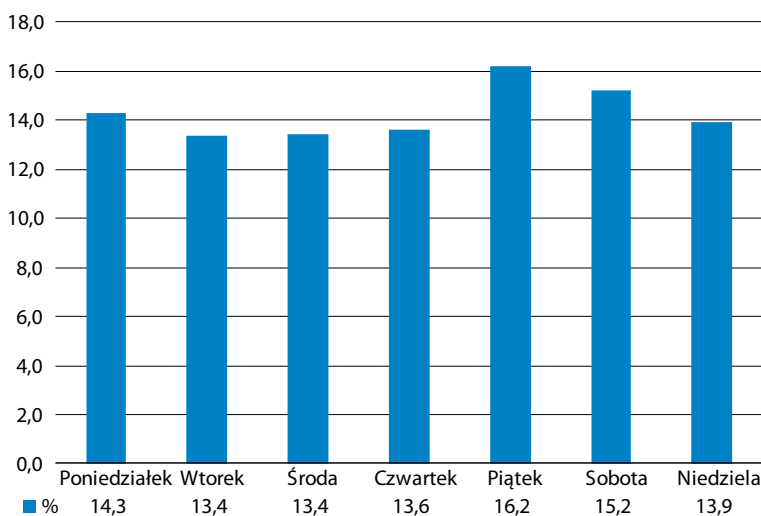


Źródło: opracowanie własne.

Piątki i soboty to z kolei dni, kiedy osoby zostają najczęściej ranne w wyniku wypadku w komunikacji. Na przestrzeni 13 analizowanych lat, w piątki rannych było 113 561 osób, zaś w soboty – 106 547. Osoby ranne w piątki stanowią 16,2% ogółu wszystkich ofiar na przestrzeni analizowanego okresu, zaś ranne w soboty – 15,2%. Najmniej w ten sposób poszkodowanych było we wtorki oraz środy, odpowiednio łącznie od 2003 r. do 2015 r. – 93 571 i 93 998 osób. Udział procentowy liczb osób rannych w wyniku wypadków drogowych łącznie na przestrzeni analizowanego okresu w poszczególne dni tygodnia prezentuje wykres nr 5.



**Wykres 5.** Wypadki drogowe w latach 2003-2015 według dni tygodnia i liczby rannych – udział procentowy



Źródło: opracowanie własne.

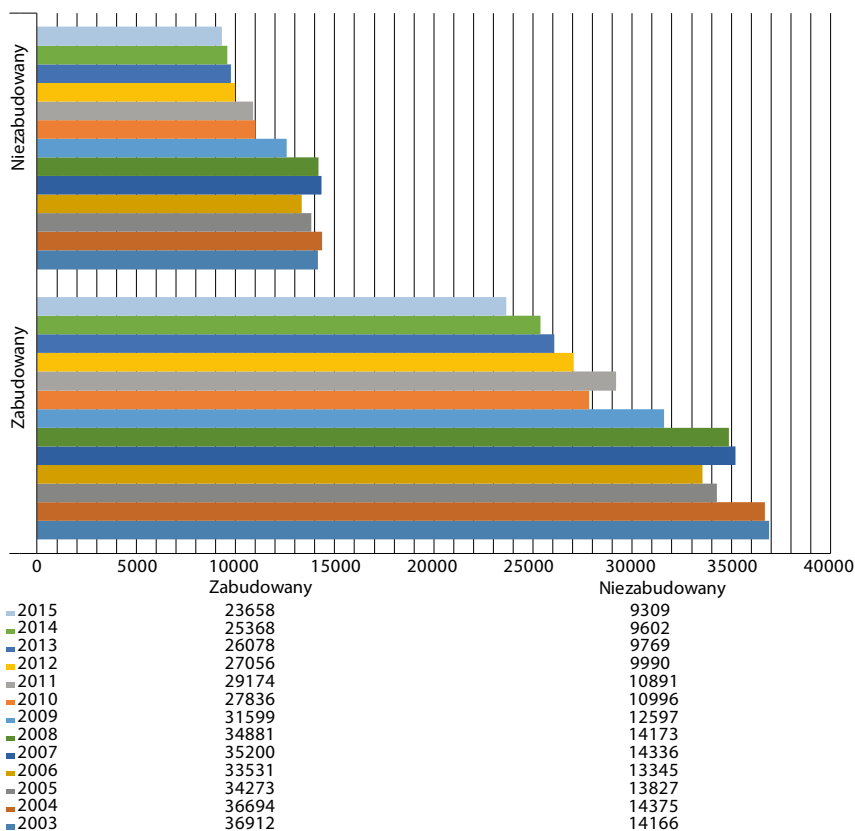
Zestawiając ze sobą zaprezentowane powyżej wyniki badań można zauważyć kolejną zależność. A mianowicie, w dni podczas których dochodzi najczęściej do wypadków w ruchu drogowym, również jest najwięcej ofiar śmiertelnych i rannych. Nieco ponad 16% wszystkich analizowanych zdarzeń miało miejsce w piątek. Tego dnia tygodnia było również najwięcej osób rannych – 16,2%. Natomiast ofiar śmiertelnych w wyniku wypadków było najwięcej w soboty. Najrzadziej do wypadków dochodzi w niedzielę – 12,4%, ale to we wtorki i środy jest najmniej osób pokrzywdzonych i poszkodowanych w wyniku tych zdarzeń.

Miejszem wypadków drogowych od 2003 r. do 2015 r. był najczęściej obszar zabudowany, doszło tam średnio do dwa i pół razy większej liczby wypadków aniżeli na terenie niezabudowanym. Wskazują na to dane statystyczne, bowiem na przestrzeni analizowanego okresu na terenie zabudowanym doszło do 402 260 wypadków (stanowi to 73,1% ogółu wypadków w latach 2003-2015), a na terenie niezabudowanym do 157 376 (stanowi to 29,9% ogółu wypadków). Fakt ten można tłumaczyć tym, iż w terenie zabudowanym jest bardziej intensywny ruch drogowy, bowiem jest więcej samochodów różnego rodzaju, więcej pieszych i innych uczestników. Ponadto ów teren sprzyja sytuacjom, w których np. kierujący pojazdami muszą wykonywać większą ilość manewrów: skręcanie, zawracanie, omijanie, wyprzedzanie, włączanie się do ruchu itp. Co więcej, na terenie zabudowanym jest też więcej pieszych, mogących być również uczestnikami zdarzeń na drodze, a nawet ich sprawcami oraz czynników rozpraszających kierowców, np. reklamy, ludzie stojący na przystankach, rowerzyści.

Dlatego też na obszarze zabudowanym obowiązują szczególne zasady ruchu, a mianowicie np. na podstawie:

- art. 18 ust. 1 p.r.d. kierujący pojazdem ma obowiązek umożliwienia kierującemu autobusom (trolejbusom) włączenie się do ruchu,
- art. 20 ust. 1, 1a p.r.d. kierujący nie może przekroczyć w godzinach 5<sup>00</sup>-23<sup>00</sup> prędkości 50 km/h, a w godzinach 23<sup>00</sup>-5<sup>00</sup> 60 km/h, chyba że odmiennie wyznaczy ją organ zarządzający ruchem na drogach (art. 21 ust. 1 p.r.d.),
- art. 29 ust. 2 pkt 2 p.r.d. kierującemu pojazdem zabrania się używania sygnału dźwiękowego, chyba że jest to konieczne w związku z bezpośrednim niebezpieczeństwem.

**Wykres 6.** Wypadki drogowe w latach 2003-2015 według obszaru występowania



Źródło: opracowanie własne.

Mimo iż większość wypadków wydarzyła się na obszarze zabudowanym, to w wyniku tych mających miejsce na obszarze niezabudowanym zginęło więcej osób (tak jest niezmiennie od 2003 r.). Niemalże w co piątym wypadku w terenie niezabudowanym zginął człowiek, kiedy w terenie zabudowanym miało to



miejsce w co piętnastym. Przyczynę takiego stanu rzeczy upatrywać można w tym, że na obszarach niezabudowanych kierujący rozwijają większe prędkości, bardzo często w jednym samochodzie ginie więcej niż jedna osoba, a ponadto z reguły pomoc medyczna (lekarska) dociera znacznie później aniżeli w terenie zabudowanym. Z podsumowania analizowanego okresu wynika, iż na obszarze zabudowanym zginęło wskutek wypadków 27 192 osób, a 481 900 zostało rannych, kiedy na obszarze niezabudowanym było 31 841 ofiar śmiertelnych i 218 969 rannych.

**Tabela 10.** Wypadki drogowe w latach 2003-2015 w poszczególnych porach doby (oświetlenie)

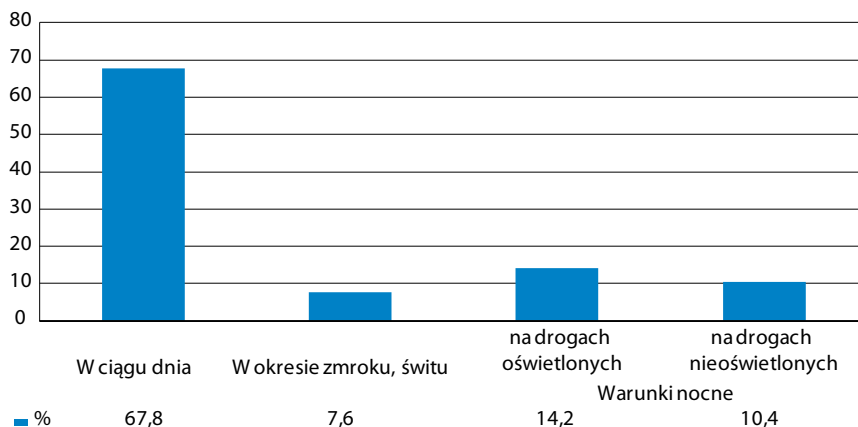
Oświetlenie Rok		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
		<b>W ciągu dnia</b>	33 875	33 499	31 844	31 298	31 962	32 061	29 837	26 938	27 109	25 473	24 775	23 304
<b>W okresie zmroku, świtu</b>		3 660	3 783	3 651	3 741	4 013	4 007	3 341	2 777	2 994	2 704	2 445	2 529	2 312
Warunki nocne	na drogach oświetlonych	6 248	6 403	5 974	6 324	7 824	7 535	6 467	5 274	5 925	5 313	5 257	5 090	5 008
	na drogach nieoświetlonych	5 381	5 466	4 943	4 956	5 737	5 451	4 551	3 843	4 037	3 556	3 370	3 047	2 949

Źródło: opracowanie własne.

Karta zdarzenia drogowego wypełniana przez funkcjonariuszy Policji w jednej ze swoich części zobowiązuje osobę ją wypełniającą do określenia oświetlenia, jakie panowało podczas wypadku. Istnieje możliwość wyboru jednej z opcji: światło dzienne, zmrok (świt), noc: droga oświetlona lub droga nieoświetlona. Najwięcej wypadków w komunikacji niezmiennie od 2003 r. ma miejsce w ciągu dnia. Pośród wszystkich zmiennych dotyczących oświetlenia, wypadki przy świetle dziennym stanowią 67,8%. Dzieje się tak, ponieważ za dnia aktywność ludzi jest największa, a zatem i ruch jest wzmożony. Wówczas też z powodu dobrej widoczności uczestnicy ruchu drogowego zachowują mniejszą ostrożność, aniżeli np. nocą. Niemniej jednak wraz ze spadkiem ogólnej liczby tego rodzaju zdarzeń na drogach, można odnotować również jej zmniejszenie się w ciągu dnia. Otóż w 2003 r. doszło do 33 875 wypadków w komunikacji, zaś w 2015 r. o 11 177 mniej – czyli do 22 698. Najrzadziej do wypadków dochodzi w okresie zmroku i świtu (7,6%), kiedy natężenie ruchu jest najmniejsze. W 2003 r. były w tym czasie 3 660 wypadków, a w 2015 r. – 2 312. Pośród ogółu warunków

oświetleniowych, w trakcie których dochodziło do wypadków w komunikacji aż 24,6% miało miejsce w warunkach nocnych. Mniejsza ich część spowodowana była na drogach nieoświetlonych – 10,4%, zaś pozostała – 14,2% na drogach oświetlonych.

**Wykres 7.** Wypadki drogowe w latach 2003-2015 w poszczególnych porach doby (oświetlenie) – udział procentowy



Źródło: opracowanie własne.

Od 2003 r. do 2015 r. doszło do 374 673 wypadków w ciągu dnia, wówczas zginęło 29 312 osób, a 477 772 zostało rannych. W okresie zmroku i świtu doszło do 41 957 takich zdarzeń, w których 5 849 osób poniosło śmierć, a 51 614 było rannych. W warunkach nocnych:

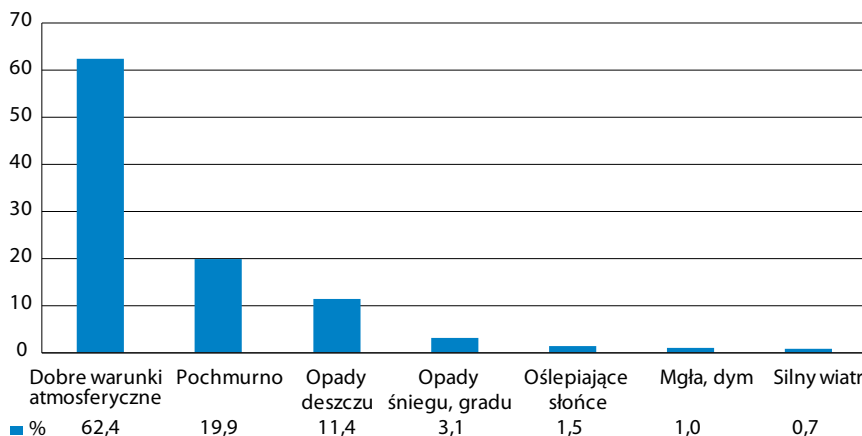
- na drogach oświetlonych miało miejsce 78 642 wypadków drogowych, wskutek czego zmarło 7 811 osób, a 95 234 zostało rannych,
- na drogach nieoświetlonych miało miejsce 57 287 wypadków, w których zginęło 14 865 osób, a rannych było 70 328.

Przytoczone dane statystyczne ukazują, iż w warunkach nocnych, kiedy droga jest nieoświetlona ginie bardzo dużo osób. Wyjaśnić tę zależność może to, że na nieoświetlonych drogach lub w ich pobliżu poruszają się piesi, nieoznaczeni elementami odbłaskowymi, którzy stają się często ofiarami lub sprawcami tego rodzaju zdarzeń. Należy mieć jednak nadzieję, że sytuacja ta ulegnie zmianie wraz z wprowadzeniem obowiązku noszenia tego rodzaju oznaczeń poza obszarem zabudowanym, o czym już w monografii wspomiano. Widać więc, że od 2003 r. do 2015 r. w co dwunastym wypadku w ciągu dnia ginęła osoba, w co siódmym w okresie zmroku lub świtu, w co dziesiątym w okresie nocnym na drodze oświetlonej. Najpoważniejsze w skutkach są zdarzenia drogowe w nocy na drogach nieoświetlonych, ponieważ wówczas na skutek prawie co czwartego wypadku ktoś umiera.





**Wykres 8.** Wypadki drogowe w latach 2003-2015 według warunków atmosferycznych – udział procentowy



Źródło: opracowanie własne.

Analizując powyższy wykres nr 8, pamiętać należy, że w związku z możliwością wielokrotnego wyboru w nowej wersji SEWIK warunków atmosferycznych, uwzględniono liczbę wystąpień w danych opcjach, zatem suma nie jest równa ogólnej liczbie wypadków i ich ofiar. Z powyższych danych wynika, że najwięcej wypadków drogowych wydarzyło się przy dobrych warunkach atmosferycznych. Panowały one aż 62,4% przypadkach spośród wszystkich wypadków, gdzie w kartach zdarzenia drogowego określono warunki atmosferyczne. Przez pojęcie dobre warunki atmosferyczne rozumie się, gdy w dzień świeci słońce, zachmurzenie nieba jest niecałkowite i nie występują mgły lub opady atmosferyczne, a wiatr jest umiarkowany. Wówczas kierujący pojazdami czują większy komfort jazdy, w związku z tym rozwijają większe prędkości, co niekiedy kończy się zdarzeniami drogowymi tragicznymi w skutkach. Z kolei, jakiegokolwiek niedogodności atmosferyczne towarzyszące poruszaniu się po drodze powodują wzmożoną ostrożność i czujność kierowców.

Na podstawie analiz wyników corocznych raportów Komendy Głównej Policji dotyczących wypadków drogowych w Polsce obliczono, że w latach 2003-2015 do ich największej liczby doszło, kiedy na drodze panowały dobre warunki atmosferyczne – tego rodzaju zdarzeń było 359 471, część z nich zakończyła się bardzo tragicznie, bo zginęło w nich 36 977 osób, a rannych zostało 445 415. Do wielu badanych zdarzeń doszło również podczas pochmurnych dni (rozumie się przez to całkowite zachmurzenie nieba), które towarzyszyły 114 694 wypadkom (19,9%), w których śmierć poniosło łącznie 12 426 osób, zaś 144 347 zostało rannych. Można przyjąć, że taka pogoda nie sprzyja koncentracji, ludzie są ospali, mniej spostrzegawczy, apatyczni, przez to też i słabiej skupieni. Bardzo często do wypadków w komunikacji dochodzi wtedy, kiedy pada deszcz, w wy-



niku czego nawierzchnia drogi jest mokra, co przyczynia się np. do dłuższej drogi hamowania. Przez 13 lat doszło do 65 745 tego rodzaju zdarzeń na polskich drogach w deszczowe dni, co stanowi 11,4% z ogółu przeanalizowanych warunków atmosferycznych. W swoich skutkach doprowadziły one do 7 216 ofiar śmiertelnych i 84 875 rannych.

Warunkami atmosferycznymi, w trakcie których dochodzi do wypadków drogowych są także opady śniegu i gradu, co powoduje, że nawierzchnia drogi jest co najmniej mokra. Podczas tych warunków doszło do 17 881 wypadków, wskutek których zginęło 1 653 osób, a 23 904 zostało rannych. Oślepiające słońce (czyli świecące bezpośrednio w oczy kierującego pojazdem lub pieszego), w porównaniu do wymienionych powyżej warunków, nie jest często przyczyną wypadków. W badanym okresie doszło z tego powodu do 8 549 tego rodzaju zdarzeń. Wówczas śmierć poniosło 639 osób, a rannych było 10 635. Aż 7 012 osób zostało rannych wskutek 5 898 wypadków, do jakich doszło podczas mgły i dymu (zmniejszających przejrzystość powietrza i ograniczających widoczność na odległość mniejszą niż 150 m). Zginęło wtedy 1 046 uczestników ruchu drogowego. Silny wiatr (rozumiany jako wiatr boczny, utrudniający kierowanie pojazdem) towarzyszył najmniejszej liczbie wypadków drogowych, bo 4 221, ale w ich wyniku zginęło więcej osób (677) aniżeli wskutek wypadków mających miejsce podczas oślepiającego słońca, których *de facto* było prawie dwa razy więcej. Jeżeli zaś chodzi o liczbę rannych w wyniku wypadków przy silnym wietrze, to była jest ona najmniejsza – 5 660.

Potwierdzeniem stwierdzenia, że do wypadków najczęściej dochodzi przy dobrych warunkach atmosferycznych oraz w ciągu dnia, czyli wtedy kiedy widoczność jest dobra, a uczestnicy ruchu nie powinni odczuwać dyskomfortu związanego z ruchem drogowym jest również fakt, że najczęstszym miejscem wypadków są proste odcinki drogi. Z policyjnych statystyk ukazujących odcinki drogi (wyróżnia się w nich: prosty odcinek drogi, zakręt i łuk, spadek, wzniesienie, wierzchołek wzniesienia oraz skrzyżowania: z drogą z pierwszeństwem, o ruchu okrężnym i dróg równorzędnych), gdzie dochodzi do wypadków drogowych, wynika, że ponad 55% wszystkich ma miejsce właśnie na prostym odcinku drogi. Drugim miejscem, gdzie dochodzi do wypadków jest skrzyżowanie z drogą z pierwszeństwem (27%), zaś trzecim z kolei – zakręt (11%). Najrzadziej do tego typu zdarzeń dochodzi na wierzchołkach wzniesienia, wzniesieniach, skrzyżowaniach dróg równorzędnych czy o ruchu okrężnym.

Wyniki przeprowadzonych badań wskazują zatem, że odcinki drogi, które z pozoru powinny być bezpieczne, posiadające określone z góry zasady pierwszeństwa, czyli prosta droga czy skrzyżowanie z drogą z pierwszeństwem – jednak nimi nie są. Pośród najczęstszych, głównych przyczyn wypadków na prostych odcinkach dróg wymienić można: niedostosowywanie prędkości do warunków ruchu, nieprawidłowe zachowania wobec pieszego, nieudzielenie



pierwszeństwa przejazdu, niezachowywanie bezpiecznej odległości między pojazdami lub nieprawidłowe wyprzedzanie. Natomiast na skrzyżowaniach z pierwszeństwem przejazdu do wypadków dochodzi przede wszystkim z powodu nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowego zachowania wobec pieszego bądź niedostosowania prędkości.

Za względnie bezpieczne uznać można te fragmenty dróg, które wydają się być w powszechnym rozumieniu właśnie niebezpiecznymi. Mowa tu o wierzchołkach wzniesień, wzniesieniach czy skrzyżowaniach dróg równorzędnych lub o ruchu okrężnym. Przeświadczenie uczestników ruchu o zagrożeniach występujących w tychże miejscach wzbudza w nich większą ostrożność i refleksję nad wykonywanymi manewrami.

Kontynuując rozważania na temat fragmentów drogi i wypadków drogowych, wskazać należy, że w co 5 wypadku na prostym odcinku drogi ginie człowiek, na zakręcie czy na skrzyżowaniu z drogą z pierwszeństwem i o ruchu okrężnym – w co 4. W co 3 zdarzeniu mającym miejsce na wzniesieniu lub skrzyżowaniu dróg równorzędnych dochodzi o śmierci uczestnika ruchu. Wierzchołki wzniesień wymienione pośród miejsc o najniższej częstotliwości wypadków, są jednak punktami, gdzie w co 5 zdarzeniu ginie osoba. Współczynnik ten jest zatem porównywalny do prostych odcinków drogi. Wyjaśnieniem tego stanu rzeczy może być to, iż do wypadków na wierzchołkach dochodzi wówczas, kiedy jeden pojazd wyprzedza drugi w tym miejscu – co na podstawie art. 24 ust. 7 pkt 1 p.r.d. – jest zabronione. Można zatem sobie wyobrazić, że ów pojazd ma dużą prędkość i wyjeżdżając na przeciwny pas ruchu, celem wyprzedzenia, uderza czołowo w nadjeżdżający z przeciwnego kierunku pojazd. Takie zdarzenie jest bardzo niebezpieczne i pociąga za sobą wiele ofiar.

Z przedstawionych powyżej danych wynika, iż najczęściej do wypadków w komunikacji w Polsce w latach 2003-2015 doszło na jezdni. Jezdnia wraz z poboczami, pasami awaryjnego postoju lub pasami przeznaczonymi do ruchu pieszych, zatokami autobusowymi lub postojowymi, a przy drogach dwujezdniowych – również z pasem dzielącym jezdnię stanowi zgodnie z art. 4 pkt 7 u.d.p.<sup>17</sup> koronę drogi. W definicji tej mowa jest o poboczu, które zajmuje trzecie miejsce, co do ilości wypadków, jeżeli chodzi o polskie drogi.

Analiza danych statystycznych zawartych w tabeli nr 11 pozwala wyprowadzić wniosek, że po jezdni, najczęstszym miejscem wypadków w komunikacji są miejsca, gdzie można spotkać pieszych, czyli: przejścia dla pieszych, pobocza oraz chodniki i drogi dla pieszych, a nawet skarpy czy rowy. Najczęściej osoby giną wskutek wypadków, które miały miejsce na jezdni, przejściu dla pieszych, poboczach, skarpach i rowach, wyjazdach z posesji czy niestrzeżonych przejazdach kolejowych.

<sup>17</sup> Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Dz. U. z 2016 r., poz. 1440 t.j. ze zm.



Tabela 11. Wypadki drogowe w latach 2003-2015 i ich skutki według miejsc ich powstawania

przewiązka na drogach dwujezdniowych	pas dzięciły jezdnię	przejazd kolejowy -strzony	przejazd kolejowy -niestrzeżony	most, wiadukt, estakada, tunel	wyjazd z posesji	przejazd tramwajowy, torowisko	przystanek komunikacji publicznej	parking plac	droga dla rowerów	chodnik, droga dla pieszych	skarpa, rów	poobocze	przejście dla pieszych	jezdniła	Miejsce	Rok
106	103	46	117	309	1325	265	612	-	668	668	-	2213	5549	Wypadki	2003	
9	16	5	53	36	60	21	37	-	25	25	-	350	319	Zabici	2003	
141	155	56	120	404	1596	396	656	-	740	740	-	3099	5708	Ranni	2003	
88	92	37	102	323	1274	277	552	-	631	631	-	1813	5530	Wypadki	2004	
12	12	11	27	48	30	30	32	-	23	23	-	297	340	Zabici	2004	
111	123	41	140	432	1554	340	607	-	718	718	-	2570	5632	Ranni	2004	
74	91	34	105	311	1217	346	570	-	688	688	-	1760	5297	Wypadki	2005	
6	17	11	46	36	88	31	40	-	33	33	-	296	302	Zabici	2005	
106	126	39	120	426	1494	448	613	-	757	757	-	2476	5417	Ranni	2005	
52	110	33	87	269	900	243	467	-	701	701	617	1837	4461	Wypadki	2006	
2	8	9	28	40	37	18	34	-	28	28	107	280	301	Zabici	2006	
84	141	38	126	389	1109	364	544	-	768	768	867	2565	4494	Ranni	2006	
15	76	30	78	218	534	253	268	-	772	772	1181	1955	4790	Wypadki	2007	
1	10	10	35	29	33	27	20	-	32	32	191	369	294	Zabici	2007	
20	112	26	101	298	631	342	288	-	838	838	1714	2702	4868	Ranni	2007	
20	71	29	88	164	525	216	254	326	141	650	1368	1911	4502	Wypadki	2008	
1	10	11	31	31	43	28	24	4	5	23	193	348	304	Zabici	2008	
34	94	33	113	206	601	333	296	343	142	723	2005	2607	4546	Ranni	2008	
14	57	22	73	141	390	190	215	260	182	615	1101	1732	3982	Wypadki	2009	
2	7	9	36	12	16	31	15	6	3	27	147	314	240	Zabici	2009	
19	74	18	91	178	476	274	243	272	184	658	1487	2216	4017	Ranni	2009	
27	50	32	59	125	330	154	181	208	178	555	850	1306	3482	Wypadki	2009	
2	2	15	18	17	22	20	8	6	1	25	104	214	186	Zabici	2010	
34	60	27	77	158	395	237	210	208	184	587	1188	1693	3518	Ranni	2010	
14	49	26	50	122	351	148	153	221	302	602	942	1331	3678	Wypadki	2011	
1	4	14	20	13	15	17	7	8	3	19	127	242	3439	Zabici	2011	
19	71	20	86	161	421	183	160	229	304	645	1272	1754	3664	Ranni	2011	
10	38	21	57	107	303	161	179	259	417	583	867	1245	3581	Wypadki	2012	
-	9	6	33	12	14	14	7	1	5	5	109	201	2907	Zabici	2012	
11	52	17	55	130	343	197	202	286	425	632	1167	1693	3621	Ranni	2012	
14	43	18	71	131	331	182	164	278	418	647	834	1185	3647	Wypadki	2013	
-	10	4	29	18	16	18	7	2	7	39	124	222	242	Zabici	2013	
20	56	20	63	176	374	221	181	306	428	666	1115	1488	3672	Ranni	2013	
6	31	25	49	127	325	149	176	232	630	804	804	1057	3655	Wypadki	2014	
-	4	8	18	10	20	12	12	3	6	29	96	179	286	Zabici	2014	
85	39	20	51	163	351	180	186	248	499	695	1079	1278	3798	Ranni	2014	
11	32	29	53	118	289	185	165	212	555	681	779	1209	3787	Wypadki	2015	
2	5	13	26	10	13	16	5	6	6	16	127	212	240	Zabici	2015	
9	35	21	54	154	319	261	193	217	571	707	1054	1509	3782	Ranni	2015	

Źródło: opracowanie własne.



Z uwagi na braki jednolitego określania miejsca wypadku w corocznych raportach Komendy Głównej Policji, dokonano analizy danych od 2008 r. do 2015 r., z których wynika, że w co 15 wypadku na przejściu dla pieszych w tym okresie zginął człowiek, na poboczu – w co 5, na skarpie lub w rowie – w co 7. Podsumowanie to jest podstawą do postawienia tezy, że wprawdzie na przejściach dla pieszych dochodzi o wiele częściej do wypadków w komunikacji aniżeli np. na poboczach, to w przypadku tych drugich skutki są o wiele poważniejsze. Przyczyną takiego stanu rzeczy może być fakt, iż do potrąceń pieszych dochodzących na poboczach dochodzi chociażby przy dużej prędkości pojazdów, natomiast nie mają one takiej prędkości np. w mieście, gdzie potrącają pieszych na przejściach, a wiadomym jest, iż że większe szkody wyrządzi pojazd jadący szybciej aniżeli ten, który porusza się wolniej.

**Tabela 12.** Wypadki drogowe w latach 2003-2015 i ich skutki<sup>18</sup>

Ogółem	pozostałe przyczyny	współwina	wina pasażerów	wina pieszych	wina kierujących	Sprawstwo wypadków	Rok
51078	913	213	126	8446	41380	Wypadki	2003
5640	149	37	8	1064	4382	Zabici	
63900	1055	207	129	7664	54845	Ranni	
51061	1035	244	136	8041	41605	Wypadki	2004
5710	198	58	9	1144	4301	Zabici	
64654	1202	236	141	7160	55915	Ranni	
48093	902	215	127	7119	39730	Wypadki	2005
5444	157	58	11	979	4239	Zabici	
61182	1052	214	124	6363	53429	Ranni	
46985	2318	710	109	6719	37129	Wypadki	2006
5246	401	106	3	1007	3729	Zabici	
59237	2619	892	114	5828	49784	Ranni	
49649	3342	848	113	6912	38434	Wypadki	2007
5588	595	130	5	1105	3753	Zabici	
63344	3964	1074	120	5946	52240	Ranni	
49144	3737	784	90	6215	38318	Wypadki	2008
5441	657	117	4	1004	3659	Zabici	
62188	4395	993	91	5363	51346	Ranni	
44196	3381	677	79	5015	35044	Wypadki	2009
4572	571	89	2	771	3139	Zabici	
56046	4007	881	87	4361	46710	Ranni	
38832	3131	557	89	4427	30628	Wypadki	2010
3907	526	79	4	665	2633	Zabici	
48952	3577	733	88	3843	40711	Ranni	
40065	2786	609	105	4377	32188	Wypadki	2011
4189	502	88	4	754	2841	Zabici	
49501	3132	743	105	3718	41803	Ranni	
37046	2492	508	125	3735	30186	Wypadki	2012
3571	350	82	3	625	2511	Zabici	
45792	2847	627	134	3182	39002	Ranni	
35847	2657	522	132	3182	29354	Wypadki	2013
3357	430	76	3	579	2269	Zabici	
44059	3064	652	135	2681	37527	Ranni	
34970	2612	456	136	3050	28716	Wypadki	2014
3202	396	48	4	565	2189	Zabici	
39778	2868	456	130	2238	34086	Ranni	
559933	31847	6718	1492	69857	450019	Wypadki	2015
42545	2941	603	145	2555	36301	Ranni	
32967	2541	375	125	2619	27307	Wypadki	
2938	413	61	4	450	2010	Zabici	Ogółem
39778	2868	456	130	2238	34086	Ranni	
559933	31847	6718	1492	69857	450019	Wypadki	
58805	5345	1029	64	10712	41655	Zabici	Ogółem
701178	36723	8311	1543	60902	593699	Ranni	

Źródło: opracowanie własne.

<sup>18</sup> W wierszu „Ogółem” podsumowującym dany rok nie zawsze dane liczbowe pokrywają się z tymi zaprezentowanymi w tabelach nr 1 i 3 w niniejszym rozdziale. Autorce nie udało się wyjaśnić czym podyktowane są owe różnice, może jest to wynik omyłek pisarskich w raportach policyjnych.

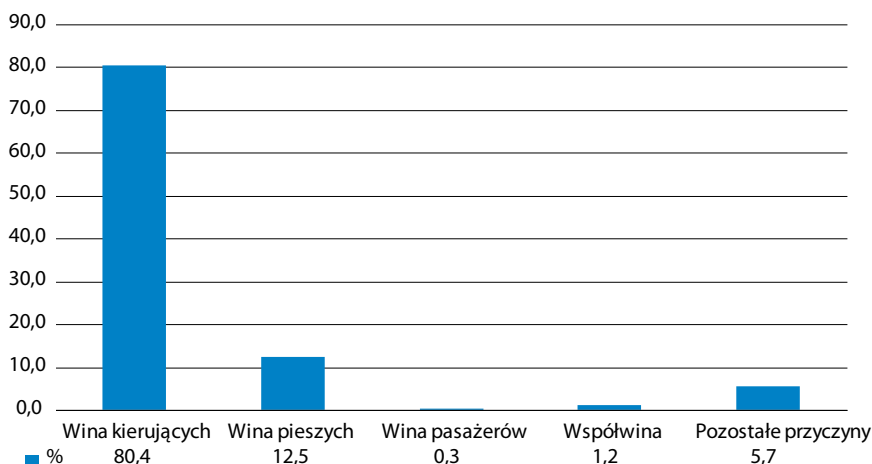
Wśród czynników mających decydujący wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego (człowiek-droga-pojazd to czynniki sprawcze) – na pierwsze miejsce zdecydowanie wysuwa się człowiek. W corocznych raportach o wypadkach drogowych w Polsce podkreśla się, że to zachowanie się poszczególnych grup użytkowników dróg ma główny wpływ na powstawanie wypadków drogowych. Inne czynniki mają zdecydowanie mniejsze znaczenie.

Dwie podstawowe i największe grupy sprawców wypadków drogowych to kierowcy i piesi. Jeżeli chodzi o tych pierwszych, są to najczęściej mężczyźni, ale ich udział z roku na rok maleje, albowiem w 2003 r. stanowili 84,7% sprawców wypadków, w 2007 r. ich udział procentowy spadł poniżej 80% i wynosił – 78,7%, zaś w 2015 r. już 73,7%. Zwiększa się za to udział kobiet kierowców w wypadkach drogowych i tak w 2003 r. wynosił on 15,3%, w 2007 r. – 16,6%, a w 2015 r. – 21,8%<sup>19</sup>, za przyczynę wzrostu analizowanego odsetka należy uznać fakt, iż przybywa kobiet jako kierowców. Niezmiennie od 2003 r. największą ilość wypadków powodują kierowcy z grupy wiekowej 25-39 lat, ponieważ jest to czas największej mobilności oraz aktywności zarówno zawodowej, jak i społecznej, wymagający od nich częstego przemieszczania się samochodami. Na drugim miejscu, co do ilości powodowanych wypadków znajdują się kierowcy w wieku od 40 do 59 lat, zaś na trzecim od 18 do 24 lat. Analizując z kolei płęć pieszych jako sprawców wypadków, to należy wskazać, iż jest podobnie jak w przypadku kierowców. Na podstawie danych za lata 2003-2015 wyliczono średni udział procentowy mężczyzn i kobiet, jako pieszych sprawców – jest to odpowiednio: 66% i 32%. Przedział wiekowy pieszych sprawców wypadków różni się od tego wskazanego przy kierowcach. Najczęstszymi sprawcami wypadków z tej grupy są osoby pomiędzy 40 a 59 rokiem życia, na drugim miejscu znajdują się ludzie powyżej 60 lat, na trzecim zaś do 2010 r. plasowali się najmłodsi uczestnicy ruchu, czyli dzieci od 7 do 14 roku życia, a od 2011 r. miejsce to zajmują ludzie dorośli w wieku do 25 do 39 lat. To, że najwięcej wypadków powodują ludzie po ukończeniu 40 lat, ale przed 60 urodzinami można wyjaśnić tym, że są to nadal ludzie aktywni zawodowo i społecznie, jednakże jest to okres, kiedy zaczynają oni odczuwać osłabienie sprawności życiowych, tzn. pogarsza się wzrok, słuch, zmniejsza się również refleks.

Z przedstawionego powyżej zarówno wykresu, jak i tabeli wynika, że najczęściej dochodzi do wypadków drogowych z winy kierującego pojazdem, którzy łącznie przez okres 13 lat przyczynili się do 80,4% wszystkich wypadków. Nieco ponad sześć razy rzadziej – 12,5% – sprawcami wypadków są piesi. Najmniej wypadków dochodzi z winy pasażera<sup>20</sup> (0,3%), nieco więcej jest tych, które charakteryzuje współwina (1,2%). Część wypadków – 5,7% – dochodzi z powodu innych przyczyn.

<sup>19</sup> Suma udziału procentowego kobiet i mężczyzn, będących sprawcami wypadków drogowych – czy to w roli kierowcy czy pieszego, nie jest równa każdego roku 100%, ponieważ w raportach Komendy Głównej Policji wskazuje się, że niekiedy nie ustalono sprawcy, a zatem i jego płci (jest to tzw. brak danych).

<sup>20</sup> Przez wypadki z winy pasażera należy rozumieć wszelkie zdarzenia niezależne od kierującego pojazdem, spowodowane bezpośrednio w wyniku działań pasażera, np. wyskakiwanie z pojazdu znajdującego się w ruchu, niespodziewane otwarcie drzwi.

**Wykres 9.** Sprawstwo wypadków drogowych w latach 2003-2015 – udział procentowy

Źródło: opracowanie własne.

Z winy kierujących w latach 2003-2015 aż 35,42% ogółu wszystkich ofiar poniosło śmierć w wyniku wypadków drogowych. Piesi przyczynili się do śmierci 9,11% ofiar, pasażerowie – do 0,05%, współwina była w 0,88% przypadków, a w przypadku 4,55% zabitych były to pozostałe przyczyny. Podobnie sytuacja wygląda jeżeli wskażemy przyczynienie się co do zranienia w wyniku wypadku w komunikacji. Z winy kierujących to na przestrzeni analizowanego okresu aż 84,67% osób zostało rannych, z winy pieszych – 8,69%, z powodu pozostałych przyczyn – 5,25%. Najmniej osób zostało rannych w wyniku zachowań pasażerów (0,22%) oraz wtedy kiedy doszło do współwiny (1,19%).

Przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących od 2003 r. do 2015 r. zostały przedstawione w tabeli nr 16 – zawarte tam dane ukazują procent, jaki dana przyczyna stanowiła pośród wszystkich wypadków spowodowanych przez kierowcę. Zawarte w tabeli dane statystyczne są odpowiednikiem tego, co można znaleźć w corocznych raportach Komendy Głównej Policji. Z uwagi na fakt, że metodologia przedstawiania raportów z upływem czasu zmieniała się, niektóre pola w tabeli wypełniono znakiem „-”, co nie oznacza, że tego rodzaju przyczyny nie występowały, a po prostu brakuje na ich temat informacji. Przyczyna ta podyktowana jest zmianą zarządzenia Komendanta Głównego Policji dotyczącego metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych<sup>21</sup>.

<sup>21</sup> Przeszło obowiązywać zarządzenie Nr 10 Komendanta Głównego Policji z dnia 4 lipca 2000 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz. Urz. KGP z 2000 r. Nr 6, poz. 62, akt archiwalny), a weszło w życie zarządzenie Nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych, które aktualnie nie obowiązuje.



Jeżeli chodzi o najczęstsze przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących, to na pierwszym miejscu znajduje się niedostosowanie prędkości pojazdu do warunków atmosferycznych panujących na drodze. Rozumie się przez to przekroczenie dozwolonej prędkości dla określonych rodzajów pojazdów albo niedostosowanie prędkości do warunków ruchu lub stanu nawierzchni drogi. Przyczyna ta stanowi na przestrzeni lat średnio 30% ogółu wypadków w danym roku spowodowanych przez kierowcę. Jak już zostało wspomniane, większość wypadków drogowych ma miejsce na prostych odcinkach drogi, albowiem na nich kierowcy czują się pewnie, przez co zwracają mniejszą uwagę na inne zmienne. Przyczyną tego jest niekiedy bardzo duża prędkość, która w trudniejszych warunkach pogodowych, takich jak: mgła, mżawka, powoduje, iż kierowca nie ma takiego czasu reakcji, jakiego się po sobie spodziewa. W wyniku tego rodzaju wypadków w latach 2003-2015 zginęło najwięcej osób, stanowiły one 26% ogółu wszystkich ofiar śmiertelnych. Rannych zaś na przestrzeni tego okresu zostało niespełna 33%. Kolejną najczęstszą przyczyną – stanowiącą 26% pośród wszystkich przyczyn – jest nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu. Aż 23% pośród wszystkich ofiar poniosło śmierć z tego powodu, zaś 26% pośród rannych. Przyczyna ta polega na nieustąpieniu pierwszeństwa przejazdu, przez co rozumie się niepowstrzymanie się od ruchu, który może zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości.

Do grupy trzech najczęstszych przyczyn wypadków w komunikacji powodowanych przez kierowców należy jeszcze zaliczyć nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego. Z karty zdarzenia drogowego, będącej załącznikiem nr 1 do zarządzenia nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyk zdarzeń drogowych wynika, że zachowania te mogą m.in. polegać na:

- nieustąpieniu pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych,
- nieustąpieniu pierwszeństwa pieszemu przechodzącemu na skrzyżowaniu przez jezdnię przy skręcaniu w drogę poprzeczną,
- wyprzedzaniu pojazdu na przejściu dla pieszych lub bezpośrednio przed nim,
- omijaniu pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu,
- nieustąpieniu pierwszeństwa pieszemu, który:
  - ♦ poruszał się po drodze w strefie zamieszkania,
  - ♦ dochodził do tramwaju lub wchodził na chodnik, gdy oznaczony przystanek tramwajowy nie znajduje się przy chodniku i nie jest wyposażony w wysepkę dla pasażerów, a na przystanek wjeżdża tramwaj lub stoi na nim,
  - ♦ jest osobą z niepełnosprawnością, używającą specjalnego znaku lub osobą o widocznej niesprawności ruchowej,





- ♦ chodził po placu (w tym parkingu), na którym ze względu na brak wyodrębnienia jezdni i chodników ruch pieszych i pojazdów odbywa się po tej samej powierzchni,
- nieustąpieniu pierwszeństwa pieszemu podczas przejeżdżania przez chodnik lub drogę dla pieszych.

Niespełna 12% spośród wszystkich ofiar wypadków w komunikacji w latach 2003-2015 stanowią osoby, które zginęły w wyniku nieprawidłowych zachowań kierowców wobec pieszych. Ranni stanowią odpowiednio nieco ponad 8%.

**Tabela 13.** Udział procentowy przyczyn wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących w latach 2003-2015

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Przyczyny	%													
niedostosowanie prędkości do warunków ruchu	302	321	315	314	321	309	312	301	285	283	282	261	249	
nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu	267	264	263	26	249	249	252	253	266	262	261	268	265	
nieprawidłowe wyprzedzanie	82	79	78	76	72	68	66	63	61	58	58	54	54	
nieprawidłowe:	omijanie	2	2	19	21	19	16	16	16	14	16	16	18	
	wymijanie	2	2	19	24	17	16	16	16	15	19	19	16	
	zachowanie wobec pieszego	8,9	9,5	5,7	6,2	6,1	3	13,9	14	14,5	13,8	6,7	15,2	
	skręcanie	46	45	36	32	31	32	3	31	3	2,9	3,2	3	
	cofanie	2,2	2,3	2,2	1,9	1,9	1,9	1,7	1,9	1,8	2	2	1,9	
	zmiana pasa ruchu	-	-	-	-	-	1,4	1,6	1,7	2,1	2,1	2,2	2,4	2,5
	zawracanie	-	-	-	-	-	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5
	przejeżdżanie drogi dla rowerów	-	-	-	-	-	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6
	zatrzymanie, postój	0,1	0,1	-	-	-	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
jazda po niewłaściwej stronie drogi	3,1	3,1	3,2	3,1	2,7	2,5	2,4	2,2	2,1	2,2	1,9	1,7	1,7	
jazda bez wymaganego oświetlenia	0,5	0,4	0,3	-	-	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	
wjazd przy czerwonym świetle	1,6	1,6	1,6	1,7	1,4	1,5	1,4	1,6	1,5	1,5	1,6	1,7	1,4	
niezachowanie bezpiecznej odległości między pojazdami	4,8	4,8	5	5,6	6	6	6,2	6,6	6,8	7	7,6	8,1	8,7	
gwałtowne hamowanie	0,4	0,3	0,3	0,4	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	0,7	0,7	0,8	
zmęczenie, zaśnięcie	1,2	1,2	1,4	1,8	1,7	1,6	1,4	1,6	1,8	1,7	1,8	1,9	2	
nieprzestrzeganie innych znaków i sygnałów	0,4	0,3	0,3	-	-	0,2	0,3	0,3	0,4	0,3	0,4	0,5	0,4	
ograniczenie sprawności psychomotorycznej	1,6	1,4	1,4	0,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
nie ustąpienie pierwszeństwa pieszemu	-	-	-	6	8,3	-	-	-	-	-	-	7,8	-	
nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych przez rowerzystów	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,4	
inne przyczyny	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,5	

Źródło: opracowanie własne.

Najbardziej przyczynami wypadków w komunikacji spowodowanych przez kierowców są sytuacje związane z nieprawidłowym przejeżdżaniem drogi dla rowerów<sup>22</sup>, jazdą bez wymaganego oświetlenia, nieprzestrzeganiem znaków oraz sygnałów dźwiękowych<sup>23</sup>, nieprawidłowym zawracaniem<sup>24</sup>, gwałtownym hamowaniem<sup>25</sup>, ograniczeniem sprawności.

Pośród przyczyn wypadków, skutkiem których jest wiele ofiar śmiertelnych, można wymienić jeszcze: nieprawidłowe wyprzedzanie<sup>26</sup>, jazdę po niewłaściwej stronie drogi<sup>27</sup>, niezachowanie bezpiecznej odległości<sup>28</sup>, nieprawidłowe skręcanie<sup>29</sup> i omijanie<sup>30</sup>, zmęczenie i zaśnięcie kierowcy, nieprawidłowe wymijanie<sup>31</sup>. Przyczyny wypadków, w których najczęściej osób jest rannych są niemalże tożsame z tymi wymienionymi powyżej.

Z analizy udziałów procentowych poszczególnych przyczyn w liczbie wypadków na dany rok, zauważyć można, iż większość z nich przez 13 lat pozostała niemalże na takim samym poziomie. Warto jednak podkreślić, że znacznie wzrósł udział procentowy pośród przyczyn wypadków drogowych nieprawidłowego zachowania wobec pieszego. W 2003 r. wynosił on 8,3%, zaś w 2015 r. już 15,2%<sup>32</sup>. Można zatem wskazać, iż kierowcy coraz mniejszą uwagę zwracają na pieszych, np. nie udzielając im przysługującego pierwszeństwa chociażby

<sup>22</sup> Przez przejazd dla rowerzystów rozumie się powierzchnię jezdni lub torowiska przeznaczoną do przejeżdżania przez rowerzystów, oznaczoną odpowiednimi znakami. Przez nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerzystów rozumie się: nieustąpienie pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe; gdy kierujący pojazdem przejeżdżając przez drogę dla rowerów poza jezdnią nie udzielił pierwszeństwa rowerowi; wyprzedzanie pojazdu na przejeździe dla rowerzystów i bezpośrednio przed nim (z wyjątkiem przejazdu, na którym ruch jest kierowany).

<sup>23</sup> Nieprzestrzeganie znaków oraz sygnałów dźwiękowych ma miejsce wówczas, gdy kierujący nie zastośował się do innych znaków drogowych (pionowych lub poziomych), sygnałów świetlnych lub podawanych przez osobę uprawnioną do kierowania ruchem.

<sup>24</sup> Przez nieprawidłowe zawracanie rozumie się naruszenie przepisów o sposobie i warunkach, jakie obowiązany jest spełnić kierujący podczas wykonywania manewru zawracania.

<sup>25</sup> Przez gwałtowne hamowanie rozumie się manewr powodujący zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienie.

<sup>26</sup> Wyprzedzanie to przejeżdżanie (przechodzenie) obok pojazdu lub uczestnika ruchu poruszającego się w tym samym kierunku.

<sup>27</sup> Jazda po niewłaściwej stronie drogi ma miejsce wówczas, kiedy kierujący jechał lewą stroną jezdni dwukierunkowej lub lewą jezdnią drogi o dwóch jezdniach jednokierunkowych.

<sup>28</sup> Przez bezpieczną odległość rozumie się odstęp niezbędny do uniknięcia zderzenia w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu.

<sup>29</sup> Nieprawidłowe skręcanie rozumie się naruszenie przepisów o sposobie i warunkach, jakie obowiązany jest spełnić kierujący podczas wykonywania manewru skręcania.

<sup>30</sup> Omijanie to przejeżdżanie (przechodzenie) obok nieporuszającego się pojazdu, uczestnika ruchu lub przeszkody przez nieprawidłowe omijanie rozumie się naruszenie przepisów o sposobie i warunkach, jakie obowiązany jest spełnić kierujący podczas wykonywania tego manewru.

<sup>31</sup> Wymijanie to przejeżdżanie (przechodzenie) obok pojazdu lub uczestnika ruchu poruszającego się w przeciwnym kierunku przez nieprawidłowe wymijanie rozumie się naruszenie przepisów o sposobie i warunkach, jakie obowiązany jest spełnić kierujący podczas wykonywania tego manewru.

<sup>32</sup> Zwrócić należy uwagę, że w 2014 r. nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych zostało podzielone na dwa rodzaje: przejeżdżanie przez dla pieszych – co stanowiło 6,7% pośród przyczyn wypadków drogowych, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu – 7,8%. Po zsumowaniu udział procentowy tychże przyczyn wynosi 14,5%.



w momencie, kiedy znajdują się oni na przejściu dla pieszych. Można zatem domyślać się, że w tej zagrożonej grupie są również osoby niepełnosprawne, w tym niewidomi i słabowidzący, albowiem oni w ruchu drogowym występują najczęściej w roli pieszego.

Omawiając przyczyny wypadków leżące po stronie kierowców należy również podkreślić, że część z nich jest powodowana przez tzw. młodych kierowców w wieku 18-24 lata. Powodują oni dużą liczbę wypadków, a główną ich przyczyną jest niedostosowanie prędkości do warunków ruchu. O ciężkości tego rodzaju zdarzeń świadczy wysoki odsetek zabitych w wypadkach przez nich spowodowanych. W latach: 2003, 2004, 2007, 2011, 2012, 2013, 2014 i 2015 – w wypadkach spowodowanych przez młodych kierowców osoby, które zginęły w wypadkach drogowych stanowiły około 16-17% ogółu, w latach 2006, 2008, 2010 odsetek ten przekroczył próg 18% a w 2005 r. i 2009 r. – nawet 19%. Tę grupę osób cechuje zarówno brak doświadczenia oraz umiejętności w kierowaniu pojazdami, jak i duża skłonność do brawury i ryzyka. Problem ten występuje również w innych państwach europejskich, przez co uznawany jest, obok przekraczania prędkości i jazdy po użyciu alkoholu lub narkotyków, za jeden z najpoważniejszych czynników oddziaływujących na stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym (ang. *young drivers problem*). Jednakże w raporcie policyjnym dotyczącym wypadków w komunikacji za 2015 r., wskazuje się, że młodzi kierowcy względem roku 2014 r. spowodowali o 6,4% mniej wypadków. Należy mieć nadzieję, iż ów trend spadkowy utrzyma się.

**Tabela 14.** Udział procentowy przyczyn wypadków drogowych spowodowanych przez pieszych w latach 2003-2015

Rok		2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Przyczyny		%												
nieostrożne wejście na jezdnię	przed jadącym pojazdem	45,4	45	44,2	52	57,6	57,3	57,8	56,9	57	55,4	55,7	55,9	55,9
	zza pojazdu, przeszkody	10,3	10,3	10,5	11,5	11	11,4	10,9	11,9	11	11,6	11	11,7	10,3
przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym		7,7	7,5	8,8	10	12	12,3	11,6	10,9	11,4	11,8	11,3	10,6	11,2
wejście na jezdnię przy czerwonym świetle		6,7	7,1	7,3	7,7	8,1	8,3	8,2	8	9	8,4	9,1	8,6	8,2
stanie na jezdni, leżenie		4,4	5,4	4,6	6,2	5,8	5,3	5,9	6,4	5,6	6,4	7,2	6,8	7
chodzenie nieprawidłową stroną drogi		3,6	3,8	3,9	4,6	4,8	4,6	4,7	5,1	5,4	5,5	4,9	5,6	5,5
zatrzymanie się, cofnięcie		0,8	0,7	0,8	0,7	0,7	0,8	0,9	0,8	0,6	0,9	0,8	0,8	0,9
chodzenie po torowisku		0,3	0,2	0,4	0,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-

wskakiwanie do pojazdu w ruchu	0,2	0,3	0,2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
przebieganie przez jezdnię	12,5	12,1	11,8	5,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inne	8,1	7,6	7,5	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Ogółem	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Źródło: opracowanie własne.

Kolejną grupą sprawców wypadków drogowych są piesi. Przyczyny wypadków powodowane przez tych uczestników ruchu drogowego charakteryzuje powyższa tabela nr 14. Warto jednak zauważyć, iż i w tym przypadku metodologia przedstawianych danych przez Komendę Główną Policji zmieniła się w 2007 r., bo od tego roku nie analizowano takich przyczyn jak: chodzenie po torowisku, wskakiwanie do pojazdu w ruchu, przebieganie przez jezdnię czy inne<sup>33</sup>. Pozostałe zaś przyczyny, takie jak: nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem lub zza pojazdu czy przeszkody, przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym, wejście na jezdnię przy czerwonym świetle, stanie na jezdni lub leżenie na niej, chodzenie nieprawidłową stroną drogi oraz zatrzymywanie się i cofanie np. na przejściu dla pieszych analizowane były przez cały badany okres, czyli od 2003 r. do 2015 r.

Na przestrzeni 13 lat najczęstszą przyczyną wypadków w komunikacji z winy pieszych było nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem. Rozumie się przez to zachowanie nagłe wejście, również na wyznaczone przejście dla pieszych, gdy kierujący nie miał możliwości bezpiecznego zatrzymania pojazdu lub ominięcia pieszego. Tego rodzaju przyczyny stanowiły w ciągu badanego okresu od 44,2% do 57,8% przyczyn wypadków spowodowanych przez pieszych. W ich wyniku zginęło łącznie 5 212 osób, a 32 295 zostało rannych.

Innym zachowaniem pieszych przyczyniającym się do wypadków drogowych jest nieostrożne wejście na jezdnię, ale tym razem zza pojazdu lub przeszkody. Zachowanie to polega na nagłym wyjściu pieszego, który nie jest widoczny dla kierującego pojazdem ze względu na zasłonięcie go przez pojazd bądź przeszkodę, wskutek czego kierujący nie ma możliwości bezpiecznie zatrzymać pojazdu lub ominąć pieszego. Od 2003 r. do 2015 r. średnio co dziewięta przyczyna wypadku spowodowanego przez pieszego polegała właśnie na wejściu na jezdnię bez zachowania ostrożności zza pojazdu lub innej przeszkody. Odnosząc się zaś do corocznych statystyk, to ta przyczyna stanowi każdego roku około 11% wypadków, do których przyczyniają się

<sup>33</sup> Przyczyna ta podyktowana była tym, iż przestało obowiązywać zarządzenie Nr 10 Komendanta Głównego Policji z dnia 4 lipca 2000 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych, a weszło w życie zarządzenie Nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych, które aktualnie nie obowiązuje.



najsłabiej chronieni uczestnicy ruchu drogowego – piesi. W wyniku zdarzeń, do jakich doszło wskutek charakteryzowanej przyczyny zginęło w 13 lat 469 osób, a 7 325 zostało rannych. Należy w tym miejscu zauważyć, że do znacznie większej liczby zabitych przyczyniły się wypadki, do których dochodziło prawie dwa razy rzadziej, a polegały na tym, że pieszy stał na jezdni lub leżał na niej (również na torowisku tramwajowym) – wówczas zginęło 2 005 osób, rannych zaś z tego powodu było – 2 081. Dzieje się tak, ponieważ wypadki z powodu stania lub leżenia na jezdni, zaliczane są do tych, których skutki są najtragiczniejsze, bowiem np. osoba leżąca ma minimalne szanse na przeżycie w zetknięciu z jadącym samochodem, może być też np. po przejechaniu ciągnięta przez pojazd (zahaczy się o podwozie), co tylko pogłębia urazy doznane podczas wypadku<sup>34</sup>.

Do dużej liczby wypadków drogowych, pociągających za sobą wiele ofiar śmiertelnych dochodzi z powodu przekraczania jezdni w miejscu niedozwolonym, które polega na przechodzeniu lub przebieganiu przez pieszego poza przejściem dla pieszych:

- w odległości mniejszej niż 100 m od najbliższego przejścia;
- na obszarze zabudowanym, na drodze dwujezdniowej lub po której kursują tramwaje po torowisku wyodrębnionym z jezdni,
- do wysepki dla pasażerów na przystanku komunikacji publicznej, łączącej się z przejściem dla pieszych.

Zachowania takie podyktowane są często pośpiechem i nieracjonalnym postępowaniem pieszych, którzy myślą, iż zdążą np. przebiec przed nadjeżdżającym pojazdem. Jak zostało wspomniane w rozważaniach dotyczących zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, kierowca ma prawo oczekiwać, że w miejscach, gdzie ruch pieszych jest zakazany, ów pieszy będzie przestrzegał przepisów ruchu drogowego. Jeżeli byłoby inaczej, to kierowcy utrzymujący nieustanną czujność i nieufność względem pieszych, paraliżowałiby ruch na drogach. Wskutek zdarzeń związanych z przekraczaniem jezdni w niedozwolonym miejscu zginęło 1 107 osób, a 6 152 było rannych. Liczba wypadków drogowych spowodowanych takim zachowaniem z roku na rok rośnie – w 2003 r. przyczyna ta stanowiła zaledwie 7,7% pośród wszystkich przyczyn wypadków, do których przyczynili się piesi, zaś w 2015 r. już 11,2%.

Kolejną przyczyną leżącą po stronie pieszego, wskutek której doszło do wielu wypadków w komunikacji jest wejście na jezdnię przy czerwonym świetle. Zachowanie to polega na wejściu przez osobę pieszą na jezdnię, pomimo iż dla jej kierunku ruchu wyświetlany był sygnał czerwony lub osoba kierująca ruchem podawała sygnał zakazu wejścia na jezdnię. Nie zostanie ta przyczyna zrealizowana, gdy osoba piesza opuszczała jezdnię przy świetle czerwonym,

<sup>34</sup> Cz. Żaba, A. Lewandowski, J. Kołowski, A. Teżyk, *Pieszy ciągnięty przez samochód ciężarowy*, Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii 2011, Nr 2, s. 176-180.

a weszła przy zielonym. Udział procentowy tej przyczyny pośród pozostałych, spowodowanych przez pieszych na przestrzeni 13 lat wynosi średnio około 8%. Tego rodzaju zachowanie w badanym okresie przyczyniło się do 486 zgonów na drogach i 5 135 osób rannych – w wyniku wypadków spowodowanych przez pieszych. Wy tłumaczeniem, mimo wszystko dosyć dużego odsetka liczby wypadków drogowych z powodu przekraczania jezdni w niedozwolonym miejscu oraz na czerwonym świetle, może być ciągły pośpiech ludzi. Nie chcą oni stać i czekać na właściwe im światło, przebiegają przez przejście dla pieszych, myśląc, że np. zdążą to zrobić przed nadjeżdżającym samochodem.

Znacznie mniej zdarzeń, aniżeli tych opisanych powyżej, spowodowanych było przez chodzenie nieprawidłową stroną drogi, czyli poruszanie się poboczem lub jezdnią, ale nie po lewej stronie drogi i nie ustąpienie miejsca jadącemu pojazdowi. Przyczyna ta spowodowała około 4,5% wypadków drogowych, których sprawcami byli w latach 2003-2015 piesi. Wskutek tej przyczyny łącznie zginęło 922 osoby, a 2 402 zostały ranne.

**Tabela 15.** Udział procentowy (w odniesieniu do ogółu wypadków) wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych w latach 2003-2015

Udział procentowy wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych:	Rok												
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	%												
kierujących	7,7	7,6	8,3	7,8	6,9	7,2	6,8	10,9	6,8	6,3	6	6,4	5,8
pieszych	3,4	3,4	3,3	3,2	3,1	2,7	2,4	2,5	2,8	2,7	2,2	2	1,8

Źródło: opracowanie własne.

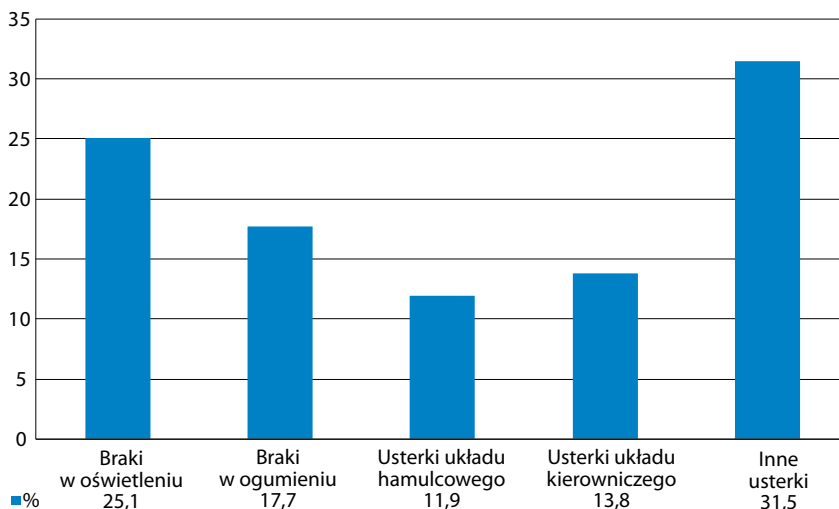
Badając determinanty wypadków w komunikacji wskazać należy również na przyczynę, która towarzyszy zarówno kierowcom, jak i pieszym, a jest to nietrzeźwość. Z przedstawionej powyżej tabeli można wyprowadzić wniosek, iż udział procentowy wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych pośród ogólnej liczby wypadków z danego roku maleje systematycznie, dotyczy to zarówno kierowców, jak też pieszych. Łącznie pijani kierowcy spowodowali od 2003 r. do 2015 r. 38 040 wypadków w komunikacji, co stanowi 6,8% ogółu wypadków za cały ten okres, a pijani piesi przyczynili się do 15 584 tego typu zdarzeń, co z kolei odpowiada – 2,8%. Oczywistym jest również fakt, że to pijani kierowcy zabili większą liczbę osób na drogach (4 584) i zranili większą liczbę uczestników ruchu drogowego (52 429), aniżeli pijani piesi (odpowiednio: 1 946 i 14 005). Warto jednak zaznaczyć, że liczba tychże ofiar na przestrzeni lat staje się coraz mniejsza.

Od 2003 r. do 2015 r. doszło do 1 971 wypadków, w których odnotowano niesprawności techniczne pojazdu, w tym 25,1% to braki w oświetleniu (np. niesprawne światła pozycyjne, mijania, kierunkowskazów), 17,7% – braki w ogumieniu (np. uszkodzone lub nadmierne zużycie bieżnika), 13,8% – uster-



ki układu kierowniczego, 11,9% – usterki układu hamulcowego, 31,5% – inne usterki. Z uwagi na tak niską liczbę wypadków z tych przyczyn, również i liczba ofiar śmiertelnych oraz rannych jest nieduża. Otóż w wyniku zdarzeń na drogach wywołanych powyższymi przyczynami zginęło łącznie 221 osób, a 1 203 zostało rannych.

**Wykres 10.** Wypadki drogowe w latach 2003-2015 a stan techniczny pojazdu – udział procentowy



Źródło: opracowanie własne.

**Tabela 16.** Wypadki drogowe z powodu pozostałych przyczyn oraz ich skutki w latach 2003-2015<sup>35</sup>

Przyczyna	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Ogółem
	Wypadki Zabici	Wypadki Ranni	Wypadki Zabici	Wypadki Ranni	Wypadki Zabici	Wypadki Ranni	Wypadki Zabici	Wypadki Ranni	Wypadki Zabici	Wypadki Ranni	Wypadki Zabici	Wypadki Ranni	Wypadki Zabici	Wypadki Ranni
Obiekty, zwierzęta na drodze	166	167	166	166	166	166	166	166	166	166	166	166	166	166
Nagle zastąpienie kierującego	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53
Niezawiniona niesprawność techniczna pojazdu	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138	138
Niewłaściwy stan jezdni	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53	53
Oślepienie przez inny pojazd, słońce	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Nieprawidłowo zabezpieczone roboty drogowe	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8

<sup>35</sup> Ogólna liczba wypadków spowodowanych z powodu tzw. „pozostałych przyczyn” wskazana w tej tabeli za lata 2003-2015, czyli 31 458 nie jest tożsama z liczbą wynikającą z tabeli nr 12, gdzie wynosi 31 847. Autorka nie potrafi wyjaśnić skąd owa różnica wynika (podobnie w przypadku liczby ofiar śmiertelnych i rannych).







- a czerwone dla innych relacji, w wyniku czego kierujący pojazdami lub piesi nie mogli prawidłowo rozpoznać wskazań sygnalizatorów) – 0,03%,
- nieprawidłowo działająca zapora, rogatka – 0,01%,
  - pożar pojazdu (należy przez to rozumieć będący przyczyną, a nie skutkiem wypadku) – 0,10%,
  - przyczyny nieustalone – 41,52%,
  - inne przyczyny – 34,99%.

Jak widać duży odsetek tzw. „pozostałych przyczyn” wypadków drogowych stanowią przyczyny nieustalone oraz inne przyczyny. Wszakże odnosząc liczbę wypadków z powodu tych przyczyn do ogółu wypadków w każdym roku, ich odsetek na przestrzeni ostatnich kilku lat utrzymuje się na wysokości około 5%. Zatem jest to niewiele względem wszystkich wypadków drogowych, mimo to tego rodzaju sprawy pozostawiają zawsze wiele niedosytu zarówno dla organów ścigania, Policji, jak pokrzywdzonych owym zdarzeniem. Zdarzenia z tej grupy pociągają za sobą również skutki. Łączna liczba zabitych wypadków spowodowanych przez opisane powyżej przyczyny w latach 2003-2015 wynosi 5 330 (około 9% ogółu wszystkich ofiar śmiertelnych), zaś rannych 36 273 (około 5% ogółu wszystkich rannych).

## 2. Przyczyny wypadków w komunikacji z udziałem osób z niepełnosprawnością

Udział osób niepełnosprawnych w wypadkach drogowych w Polsce nie jest analizowany w corocznych raportach przygotowywanych przez Komendę Główną Policji. Dlatego też zwrócono się z prośbą do Komendy Głównej Policji o udostępnienie danych w tym zakresie. W odpowiedzi na wniosek pozyskano stosowne dane z Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. Wyniki ich analizy zostały przedstawione w niniejszej części monografii.

Funkcjonariusze Policji wypełniając kartę zdarzenia drogowego w tabeli nr XI (wcześniej nr X<sup>36</sup>) zatytułowanej *Uczestnicy*, charakteryzują osoby uczestniczące w zdarzeniu. W przypadku kierujących, pieszych, pasażerów wskazuje się:

- dane personalne takie jak: nazwisko, imię, imię ojca, numer ewidencyjny PESEL,
- płeć (kobieta, mężczyzna),

<sup>36</sup> Do dnia 1 listopada 2015 r. obowiązywało zarządzenie nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz. Urz. KGP z 2013 r., poz. 75 t.j.). Załącznik nr 1 do tego zarządzenia to karta zdarzenia drogowego, gdzie opis uczestników zawarty był w tabeli nr X. Później w życie weszło zarządzenie nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych (Dz. Urz. KGP z 2015 r., poz. 85 ze zm.). Załącznikiem nr 1 również jest karta zdarzenia drogowego, ale opis uczestników zawarty jest już w tabeli nr XI.

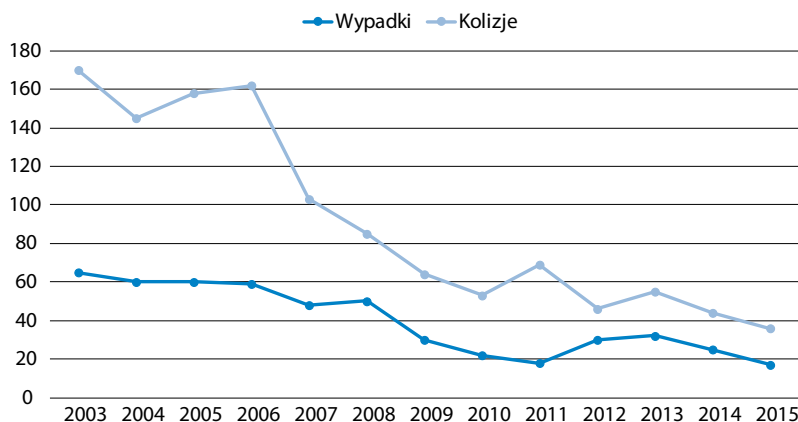
- czy działali pod wpływem alkoholu lub innego środka o podobnym działaniu oraz poziom alkoholu w organizmie (można też zaznaczyć, że nie badano ich pod tym względem),
- fakt czy skutek wypadku uczestnik poniósł śmierć na miejscu zdarzenia, czy też śmierć nastąpiła w ciągu 30 dni od daty zdarzenia,
- fakt czy skutek wypadku uczestnik został ranny (ciężko lub lekko).

Charakteryzując w karcie zdarzenia drogowego kierowców wskazać również należy markę i numer rejestracyjny pojazdu (ewentualnie przyczepy czy naczepy), numer ubezpieczenia. Jeżeli jest taka potrzeba, to określa się również w niektórych sytuacjach czy uczestnik jechał bez pasów, fotelika tudzież kasku.

Z punktu prowadzonych rozważań najważniejszy jest punkt dotyczący niepełnosprawności uczestników zdarzenia drogowego. Otóż pomiędzy rubrykami poświęconymi płci uczestnika a działaniami pod wpływem alkoholu czy innego środka o podobnym działaniu, znajdowała się do 1 listopada 2015 r. rubryka zatytułowana *INWALIDA*. Określenie to miało charakter pejoratywny i przestarzały, bowiem już w wielu innych dokumentach, aktach prawnych ono nie występowało. Jednakże wraz z wejściem w życie nowego zarządzenia Komendanta Głównego Policji w sprawie prowadzenia statystyk zamieniono nazwę rubryki na *OSOBA NIEPEŁNOSPRAWNA*. Można by oczekiwać, że skoro wprowadzano nowe zarządzenie w 2015 r., to owa nazwa winna brzmieć *OSOBA Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIĄ*.

Pomijając jednak kwestie ocenne zastosowanej terminologii, należy odnieść się do jego istoty. Mianowicie dzięki opisywanemu punktowi w karcie zdarzenia istnieje możliwość określenia udziału osób z niepełnosprawnością w zdarzeniach drogowych. Należy jednak zwrócić uwagę, że otrzymane z Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji dane statystyczne nie pozwalają na analizę tak wielu zmiennych, jak zostało to przeprowadzone w przypadku ogólnych przyczyn wypadków w komunikacji.

**Wykres 11.** Udział osób z niepełnosprawnością w zdarzeniach drogowych w latach 2003-2015



Źródło: opracowanie własne.



Zauważalna jest bardzo niska liczba osób z niepełnosprawnością uczestniczących czy to w wypadkach w komunikacji, czy też w kolizjach. Wy tłumaczeń takiego stanu rzeczy może być kilka. Po pierwsze, rzeczywiście nie dochodzi do tak dużej liczby zdarzeń drogowych z udziałem osób z dysfunkcjami, ponieważ są oni zapewne mniej aktywnymi uczestnikami ruchu drogowego aniżeli ludzie zdrowi. Po drugie, istnieje bardzo duże prawdopodobieństwo występowania ciemnej liczby tego rodzaju zdarzeń. Wynika to z faktu, że nie zawsze funkcjonariusze Policji, jeżeli nie zapytają o to uczestnika zdarzenia, wiedzą o niepełnosprawności, ponieważ nie każda dysfunkcja jest zauważalna na tzw. *pierwszy rzut oka*, a wiele osób niepełnosprawnych nie manifestuje też tego. W związku z tym informacja ta nie zostaje odnotowana w karcie zdarzenia, a zatem i w statystykach policyjnych. Po trzecie, towarzyszące tym osobom dysfunkcje życiowe zwiększają ich ostrożność, dlatego nie podejmują ryzykownych manewrów czy ruchów uczestnicząc w ruchu drogowym, które mogłyby przyczynić się do zaburzenia poczucia bezpieczeństwa.

Dane przedstawione na powyższym wykresie wskazują, że ilość osób niepełnosprawnych uczestniczących zarówno w wypadkach w komunikacji, jak i kolizjach na przestrzeni 13 lat znacznie zmalała.

Liczba wypadków od 2003 r. z roku na rok charakteryzowała się tendencją spadkową. Największy odnotowany spadek analizowanej zmiennej zauważany jest w roku 2009, kiedy to liczba wypadków z udziałem osób z dysfunkcjami zmalała o 20 (z 50 wypadków w 2008 r. na 30 w 2009 r.). Wspomniany która wyhamował jedynie w 2008 r. oraz 2012 r. i 2013 r. (w tych latach odnotowano większą liczbę wypadków aniżeli rok wcześniej). Wzrostu tej zmiennej nie można odnieść do ogólnej liczby wypadków, albowiem we wspomnianych latach ich liczba nie zwiększyła się. Niemniej jednak pociesającym jest fakt, iż systematycznie zmniejsza się o udział osób niepełnosprawnych w wypadkach drogowych. Porównując pierwszy analizowany rok (2003) oraz ostatni (2015), to liczba wypadków w komunikacji, w których uczestniczyli niepełnosprawni zmalała o 73,8%.

Tendencję partycypacji osób niepełnosprawnych w kolizjach również można określić jako malejącą, ale tutaj momentów wzrostu było nieco więcej niż w przypadku wypadków. Odnotowano je w 2005 r., 2006 r., 2011 r. i 2013 r. Ostatecznie jednak po 13 latach analizowana zmienna zmniejszyła się ponad cztery i pół raza – w 2003 r. aż 170 osób wzięło udział w kolizjach, natomiast w 2015 r. – 36.

Odnosząc analizowane dane do ogólnej liczby wypadków i kolizji w Polsce, jakie miały miejsce od 2003 r. do 2015 r. można wskazać, że:

- wypadki drogowe z udziałem osób z niepełnosprawnością stanowią 0,10% wszystkich wypadków,
- kolizje z udziałem osób z niepełnosprawnością stanowią 0,03% wszystkich kolizji.

Tak mały udział procentowy nie stanowi jednak podstawy do porzucenia rozważań nad bezpieczeństwem tych osób, w tym niewidomych i słabowidzących – w ruchu drogowym. Jest to aktualnie temat ważki i na czasie, ponieważ społeczeństwo XXI wieku interesuje się nie tylko osobami zdrowymi, ale też tymi – z niepełnosprawnościami. Aktualnie podejmowane są działania mające na celu walkę z różnego rodzaju wykluczeniem, w tym spowodowanym niepełnosprawnością. Ponadto polityka społeczna kładzie nacisk na aktywizację osób z dysfunkcjami, w związku z tym powinny być badane różne obszary życia tych ludzi, tak by móc dostosować chociażby przestrzeń miejską, infrastrukturę do ich potrzeb. Przeprowadzone więc badania o charakterze kryminologicznym mają na celu przyczynić się do przybliżenia problemu bezpieczeństwa niepełnosprawnych w ruchu drogowym – poprzez określenie ilości oraz przyczyn wypadków drogowych z udziałem tej grupy. Ma być to impulsem do podjęcia działań, wprowadzających zmiany zwiększające owo bezpieczeństwo. Warto jednak pamiętać, że wprowadzanie w życie chociażby uniwersalnego projektowania przestrzeni, służącego dostosowywaniu jej do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, jest rozwiązaniem korzystnym dla wielu osób, tym np. dla ludzi starszych, matek z dziećmi.

**Tabela 17.** Liczba ofiar śmiertelnych i rannych<sup>37</sup> w wypadkach, w których uczestniczyły osoby niepełnosprawne w latach 2003-2015

Rok	Wypadki	Zabici	Ranni
2003	65	5	74
2004	60	12	78
2005	60	10	79
2006	59	9	63
2007	48	14	73
2008	50	6	54
2009	30	7	36
2010	22	3	24
2011	18	4	20
2012	30	2	41
2013	32	5	36
2014	25	2	23
2015	17	2	18
<b>Ogółem</b>	516	81	619

Źródło: opracowanie własne.

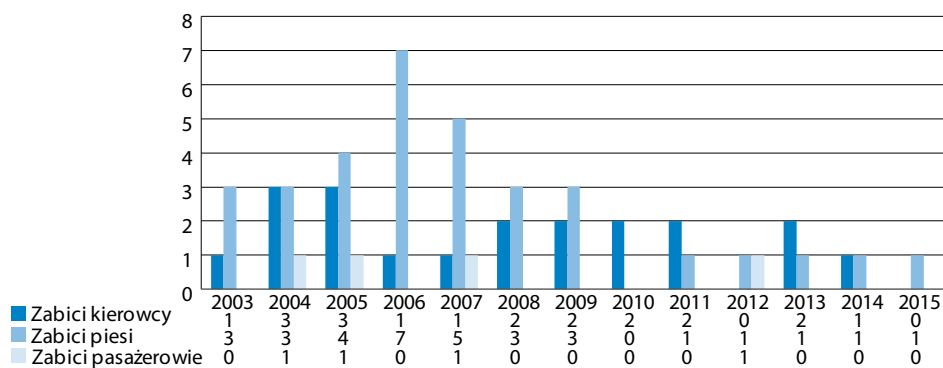
Powyższa tabela ukazuje ile osób zginęło w wypadkach, w których uczestniczyły osoby niepełnosprawne. Należy mieć na uwadze, że wskazane w niej liczby ofiar śmiertelnych oraz rannych uwzględniają wszystkie osoby poszkodowane w tych wypadkach, zatem ich suma nie będzie tożsama z sumowany-

<sup>37</sup> Ofiary śmiertelne oraz ranni – uwzględniono wszystkie osoby poszkodowane w tych wypadkach.



mi poniżej danymi wskazującymi na liczbę zabitych i rannych pośród niepełnosprawnych ofiar i sprawców wypadków drogowych. Można na ich podstawie wyliczyć, że średnio w co szóstym wypadku ginęła osoba, zaś w każdym z nich ranna została co najmniej jedna. Podobnie jak w przypadku ogólnej liczby zabitych i rannych wskutek wypadków – liczba tych drugich znacznie przewyższa tę pierwszą, z tą różnicą, że przy ogólnych wynikach mowa jest o liczbie dwanaście razy większej, zaś przy tych dotyczących niepełnosprawnych – siedem.

**Wykres 12.** Osoby z niepełnosprawnością jako ofiary śmiertelne wypadków drogowych w latach 2003-2015



Źródło: opracowanie własne.

Mimo iż wypadków drogowych z udziałem osób z niepełnosprawnością w skali całego kraju jest niewiele, to jednak zdarzają się takie, w których ponoszą one śmierć. Z przedstawionych danych wynika, iż nie są to częste sytuacje. Wskutek wypadków drogowych przez 13 lat najwięcej osób poniosło śmierć będąc pieszymi – 33 osoby. Piesi jako najsłabiej chronieni uczestnicy ruchu drogowego, niezależnie od tego czy są osobami sprawnymi czy z niepełnosprawnością, są najczęściej ofiarami tego typu zdarzeń. Przyczyny mogą być różne, mogą leżeć zarówno po stronie np.:

- kierowców nieprzestrzegających zasad ruchu drogowego, niezachowujących należytej ostrożności względem osób z niepełnosprawnością,
- pieszych z niepełnosprawnością, którzy tak jak pozostali również mogą nie przestrzegać przepisów ruchu drogowego,

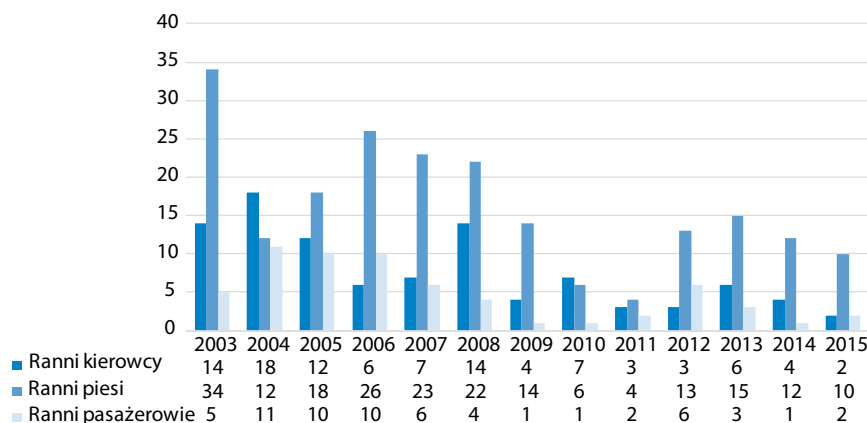
Dodatkowo niepełnosprawni wskutek różnego rodzaju utrudnień zdrowotnych np. poruszają się wolniej, a zatem i wolniej przemieszczają się przez przejście dla pieszych. Co więcej, nie są w stanie podbiec czy zatrzymać się gwałtownie, celem uniknięcia zderzenia z pojazdem. Czasami też w sposób nieświadomy bądź wynikający z bezradności, np. osoby z niepełnosprawnością wzrokową wychodzą na ulicę, bo chodnik dla pieszych ktoś zastawił samochodem albo odbywa się remont chodnika i osoba nie potrafi znaleźć wła-

ściwej drogi. Oczywiście takie sytuacje zdarzają się coraz rzadziej, bo osoby niewidome czy słabowidzące korzystają współcześnie np. z urządzeń GPS, które wskazują drogę.

Drugą co do wielkości grupą ofiar śmiertelnych pośród ludzi z niepełnosprawnością są kierujący pojazdami. Od 2003 r. do 2015 r. zgodnie ze statystykami policyjnymi zginęło ich 20. Z tej grupy na pewno można wykluczyć niewidomych, ale są jednak takie rodzaje oraz stopnie niepełnosprawności, które umożliwiają prowadzenie pojazdów, np. osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich jeżdżą samochodami specjalnie przystosowanymi do ich potrzeb.

Z otrzymanych z Komendy Głównej Policji statystyk wynika, że zaledwie 4 osoby niepełnosprawne poniosły śmierć jako pasażerowie.

**Wykres 13.** Osoby z niepełnosprawnością jako osoby ranne w wyniku wypadków drogowych w latach 2003-2015



Źródło: opracowanie własne.

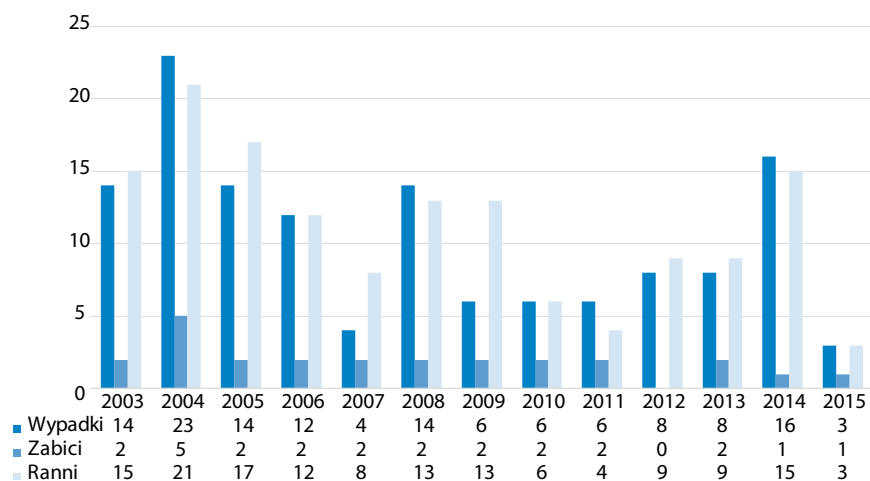
Łączna liczba osób rannych wskutek wypadków drogowych pośród osób niepełnosprawnych wynosi 371. Aż 56,3% tej grupy stanowią piesi, 27% – kierujący, a 16,7% – pasażerowie. Analiza powyższych danych pozwala stwierdzić, że rannych ofiar wypadków drogowych pośród ludzi z dysfunkcjami jest sześć i pół razy więcej niż ofiar śmiertelnych. Podobnie jak liczba ofiar śmiertelnych, tak i osób rannych na przestrzeni lat zmalała. Trend ten wpisuje się ogólnokrajową tendencję spadkową ilości ofiar wypadków w komunikacji.

Z uzyskanych danych statystycznych znacznie więcej można powiedzieć o niepełnosprawnych sprawcach wypadków drogowych występujących zarówno w roli kierującego, jak i pieszego. W analizowanym okresie sprawcami 134 wypadków byli kierujący z dysfunkcjami żywioowymi, zaś 84 – piesi. W wypad-



kach spowodowanych przez tych pierwszych zginęły 25 osób, zaś 145 zostało rannych. W zdarzeniach spowodowanych przez niepełnosprawnych pieszych – życie straciło 11 uczestników ruchu drogowego. Zgodnie z policyjnymi statystykami 1 osoba poniosła śmierć w 2003 r., 2005 r., 4 osoby w 2006 r., 3 w 2007 r. i 2 w 2009 r., a od 2010 r. w wyniku tych wypadków nie zginęła żadna osoba. W wypadkach spowodowanych przez pieszych z niepełnosprawnością zostało rannych łącznie 72 osoby. Dane liczbowe wskazują, że skutki powodowane przez niepełnosprawnych kierujących są bardziej drastyczne, bowiem ilość ofiar śmiertelnych i rannych jest dwa razy większa.

**Wykres 14.** Wypadki spowodowane przez kierujących z niepełnosprawnością oraz ich skutki w latach 2003-2015



Źródło: opracowanie własne.

Liczba wypadków, których sprawcami są niepełnosprawni zmalała. Generalnie tendencja jest spadkowa, są jednak zauważalne odchylenia od niej, które nastąpiły w 2004 r., 2008 r., 2012 r. i 2014 r. (wzrost liczby wypadków względem poprzedniego roku). Łącznie w wypadkach spowodowanych przez niepełnosprawnych kierowców zginęło w ciągu badanego okresu – 25 osób. Rannych było niespełna sześć razy więcej – 145. Analizując średni udział procentowy ofiar wypadków na przestrzeni 13 lat, gdzie sprawcami są kierujący z dysfunkcją można wskazać, że 14,7% spośród ofiar (łącznie śmiertelnych i rannych) to zabici, a 85,3% – to ranni. Odbiega to od średniego ogólnego udziału ofiar wypadków spowodowanych przez kierowców, gdzie odpowiednio 4,6% stanowią zabici, a 95,4% – ranni.

**Tabela 18.** Niepełnosprawni kierujący jako sprawcy wypadków drogowych w latach 2003-2015 według rodzaju pojazdu

Rok															
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Ogółem	
rodzaj pojazdu															
samochód osobowy	7	18	11	7	4	9	6	4	5	6	6	11	3	97	
rower	2	4	1	3	0	3	0	2	1	2	0	3	0	21	
motorower	2	0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	7	
inny	3	1	0	1	0	1	0	0	0	0	2	1	0	9	
<b>Ogółem</b>	<b>14</b>	<b>23</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>134</b>	

Źródło: opracowanie własne.

Niepełnosprawni kierujący sprawcy wypadków najczęściej podczas tych zdarzeń poruszali się samochodem osobowym, w 2003 r. doszło do 7 wypadków z udziałem takich kierowców, w 2004 r. – 18, w 2005 r. – 11, w 2006 r. – 7, w 2008 r. – 9, w 2009 r. – 6, w 2010 r. – 4, w 2011 r. – 5, w 2012 r. – 6, w 2013 r. – 6, w 2014 r. – 11 i w 2015 r. – 3. Mimo dosyć wysokich kosztów zakupów, to współcześnie często możemy spotkać osobę z niepełnosprawnością poruszającą się samochodem osobowym. Może być to częstsza sytuacja, aniżeli spotkanie jej na rowerze, który co do zasady trzeba napędzać siłą własnych mięśni, a której to często brak osobom głównie z niepełnosprawnością ruchową. Drugim z wymienionych pojazdów, którym poruszali się sprawcy wypadków jest rower – z niego korzystać mogą osoby np. mające problem ze słuchem czy mową, którym nie brakuje sił fizycznych. Najrzadziej sprawcy zdarzeń drogowych poruszają się motorowerami – na przestrzeni 10 lat tylko 7 przypadków oraz pojazdami zaliczanymi do kategorii „inne” – 9 przypadków.

**Tabela 19.** Udział procentowy poszczególnych przyczyn wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących z niepełnosprawnością w latach 2003-2015

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Przyczyny	%												
prędkość	28,6	8,7	21,4	25,0	50,0	35,7	33,3	33,3	50,0	0,0	11,1	18,8	0,0
nieudzielenie pierwszeństwa	7,1	21,7	35,7	8,3	0,0	21,4	16,7	33,3	33,3	25,0	11,1	12,5	33,3
nieprawidłowe wyprzedzanie	7,1	8,7	0,0	8,3	25,0	0,0	0,0	16,7	0,0	12,5	11,1	6,3	0,0
nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych	7,1	8,7	7,1	16,7	0,0	7,1	50,0	0,0	0,0	37,5	11,1	25,0	66,7
nieprawidłowe omijanie	0,0	8,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16,7	0,0	0,0	11,1	0,0	0,0





nieprawidłowy manewr skrętu	7,1	8,7	14,3	16,7	0,0	14,3	0,0	0,0	0,0	0,0	12,5	0,0
nieprawidłowa zmiana pasa ruchu	0,0	8,7	0,0	0,0	0,0	7,1	0,0	0,0	0,0	0,0	6,3	0,0
niezachowanie odległości	0,0	8,7	7,1	0,0	25,0	7,1	0,0	0,0	0,0	22,2	0,0	0,0
nieprawidłowe wymijanie	14,3	8,7	7,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
wjazd na czerwone światło	0,0	0,0	0,0	8,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
inne	28,6	8,7	7,1	16,7	0,0	7,1	0,0	0,0	16,7	25,0	22,2	18,8
Ogółem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

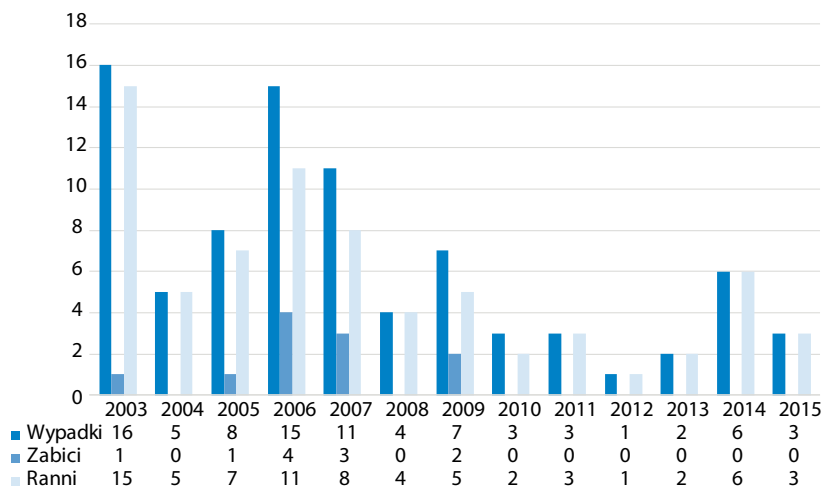
Źródło: opracowanie własne.

Najczęstszym podłożem – podobnie, jak w przypadku ogólnych przyczyn wypadków – jest niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, czyli przekroczenie dozwolonej prędkości dla określonych rodzajów pojazdów albo niedostosowanie prędkości do warunków ruchu lub stanu nawierzchni drogi. W zależności od roku oraz liczby wypadków udział procentowy tej przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez kierujących z niepełnosprawnością w danym roku waha się pomiędzy 0% (2012 r., 2015 r.) a nawet 50% (2007 r.). Analizując dane czynniki powodujące zdarzenia drogowe należy podchodzić do nich z dużą ostrożnością, albowiem każdego roku z całej palety przyczyn, zaledwie kilka z nich pojawia się w przypadku wypadków spowodowanych przez kierowców z dysfunkcjami. Kierowcy ci zapewne mniej jeżdżą samochodami aniżeli pełnosprawni, a jeżeli już to robią – są zapewne bardziej ostrożni.

Drugą, co do częstotliwości, przyczyną wypadków drogowych z udziałem kierowców z niepełnosprawnością jest nieudzielenie pierwszeństwa – podobnie jak w przypadku ogólnych przyczyn wypadków drogowych w Polsce. Czynnikiem ten średnio na przestrzeni badanego okresu stanowił 20% spośród innych przyczyn. Nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych charakteryzuje również kierowców z dysfunkcjami – w 2003 r. stanowiło ono 7,1% spośród wszystkich przyczyn, a w 2015 r. – aż 66,7%<sup>38</sup>. Na uwagę zasługuje również fakt, iż do częstych przyczyn można także zaliczyć nieprawidłowe wyprzedzanie oraz wykonywanie manewru skrętu. Porównując przyczyny wypadków drogowych leżące po stronie kierowców tych z niepełnosprawnością i bez niej zauważyć można, że jednych i drugich cechuje podobne zachowanie na drodze, przyczyniające się do niebezpiecznych zdarzeń.

<sup>38</sup> Jednakże należy zwrócić uwagę, że w 2015 r. spośród przyczyn wypadków drogowych spowodowanych przez kierowców z niepełnosprawnością w statystykach policyjnych wykazano tylko dwie: nieudzielenie pierwszeństwa i nieprawidłowe zachowanie wobec pieszych.

**Wykres 15.** Wypadki spowodowane przez pieszych z niepełnosprawnością oraz ich skutki w latach 2003-2015



Źródło: opracowanie własne.

Liczba wypadków spowodowanych przez pieszych z niepełnosprawnością na przestrzeni analizowanego okresu znacznie zmalała. Porównując dane z początku badanego okresu z końcowym, to liczba wypadków powodowanych przez analizowaną kategorię sprawców zmalała o ponad 81% (z 16 w 2003 r. do 3 w 2015 r.). Jednakże, jak do poprzednich danych statystycznych, tak też i do tych należy podchodzić z pewną dozą nieufności i ostrożności, ponieważ przyczyną tak niskiego wskaźnika może być nieodnotowywanie przez policjantów dysfunkcji tychże sprawców. Bazując jednak na zgromadzonych danych można określić, że dane statystyczne zawarte w powyższym wykresie ukazują tendencję spadkową, która miała kilka wyhamowań. Otóż nagle liczba wypadków spowodowanych przez niepełnosprawnych pieszych wzrosła w 2005 r., 2006 r., 2009 r., 2011 r., 2013 r. i 2014 r. Po podsumowaniu danych za lata 2003-2015 można wskazać, że liczba tych wypadków zmalała pięciokrotnie.

Liczba ofiar śmiertelnych zdarzeń spowodowanych przez pieszych z niepełnosprawnością również z roku na rok malała – z pewnymi wyjątkami odnotowywanymi w latach: 2005, 2006, 2009. Od 2010 r. nie wykazano żadnej osoby zabitej wskutek analizowanych wypadków. Na początku analizowanego okresu było 15 rannych, zaś w 2015 r. już tylko 3. Łącznie wskutek badanych zdarzeń zginęło 11 osób, a 72 – zostały ranne, co daje łącznie 83 osoby pokrzywdzone przez 13 lat. Udział procentowy poszczególnych rodzajów ofiar (śmiertelnych i rannych) wypadków spowodowanych przez pieszych z niepełnosprawnością jest podobny. Otóż na przestrzeni badanego okresu w przypadku wypadków spowodowanych w ogóle przez pieszych, to 14,6% stanowili zabici, zaś 85,4% ranni.



**Tabela 20.** Udział procentowy poszczególnych przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez pieszych z niepełnosprawnością w latach 2003-2015

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Przyczyny	%												
nieostrożne wejście na jezdnię	43,8	40,0	75,0	66,7	54,5	75,0	71,4	33,3	0,0	100,0	50,0	50,0	33,3
przekraczanie jezdni w miejscu niewyznaczonym	18,8	20,0	0,0	26,7	9,1	0,0	14,3	66,7	0,0	0,0	50,0	16,7	33,3
wejście na jezdnię podczas czerwonego światła	0,0	20,0	0,0	0,0	9,1	0,0	14,3	0,0	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0
stanie, leżenie na jezdni	12,5	20,0	25,0	6,7	18,2	25,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
chodzenie nieprawidłową stroną drogi	6,3	0,0	0,0	0,0	9,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16,7	33,3
inne	18,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	16,7	0,0
Ogółem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: opracowanie własne.

Determinanty wypadków drogowych spowodowanych przez pieszych z niepełnosprawnością są bardzo podobne do tych, które przedstawiono na podstawie ogólnej charakterystyki zdarzeń drogowych w Polsce. Otóż najczęstszą przyczyną jest nieostrożne wejście na jezdnię, które w 2003 r. stanowiło 43,8% spośród wszystkich przyczyn ze strony pieszych, w 2004 r. – 40%, w 2005 r. – 75%, w 2006 r. – 66,7%, w 2007 r. – 54,5%, w 2008 r. – 75%, w 2009 r. – 71,4%, w 2010 r. – 33,3%, w 2011 r. – 0%, w 2012 r. – 100%, a w 2013 r. i 2014 r. – 50%, a w 2015 r. – 33,3%. Średnio na ten analizowany trzynastoletni okres można przyjąć, iż opisane zachowanie stanowi nieco ponad 53% spośród wszystkich przyczyn. Na drugim miejscu, co do częstotliwości znajduje się przekraczanie jezdni w miejscu niewyznaczonym. Działanie tego typu w 2003 r. stanowiło 18,8% spośród wszystkich przyczyn, w 2004 r. – 20%, w 2005 r. – 0%, w 2006 r. – 26,7%, w 2007 r. – 9,1%, w 2008 r. – 0%, w 2009 r. – 14,3%, w 2010 r. – 66,7%, w 2011 r. i kolejnym roku – 0%, w 2013 r. i 2014 r. – 50%, a w 2015 r. – 33,3%. Średnio na przestrzeni 13 lat opisane zachowanie stanowiło przyczynę 19,7% wypadków. Na trzecim miejscu – ze średnim udziałem procentowym równym 11% – uplasowało się wejście na jezdnię podczas czerwonego światła, na czwartym stanie lub leżenie na jezdni – średni udział to 8,3%, na piątym znajduje się chodzenie nieprawidłową stroną drogi – 5,0%, a na szóstym tzw. inne przyczyny – 2,7%. Analiza tabeli charakteryzującej udział procentowy poszczególnych przyczyny wypadków drogowych spowodowanych przez pieszych z niepełnosprawnością w danym roku pozwala stwierdzić, że niewielka ilość tych zdarzeń powoduje, że w poszczególnych latach była tylko jedna przyczyna brana pod

uwagę. Tak stało się w 2011 r., kiedy 100% determinantów stanowiło wejście na jezdnię na czerwonym świetle oraz w 2012 r., kiedy 100% udział w przyczynach miało nieostrożne wejście na jezdnię.

Jak zostało już zauważone, dane dotyczące wypadków w komunikacji z udziałem osób z niepełnosprawnością są szczątkowe, co nie pozwala na przeprowadzenie kompletnego zestawienia i porównania z przyczynami wypadków w ogóle. Reasumując jednak ogólne przyczyny wypadków drogowych oraz te z udziałem osób niepełnosprawnych, można wykazać, że są one bardzo podobne. W przypadku kierowców jest to nadmierna prędkość oraz nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, zaś piesi najczęściej nieostrożnie wchodzą na jezdnię i przekraczają ją w miejscach niedozwolonych. Niemniej jednak różnią się ich udziały procentowe pośród wszystkich innych przyczyn, ale to podyktowane jest niewielką ilością wypadków drogowych z udziałem osób z niepełnosprawnością. Analiza zgromadzonego materiału badawczego pozwala wysnuć jeszcze jeden wniosek, mianowicie biorąc pod uwagę liczebność populacji osób z niepełnosprawnością, wydaje się, że liczba wypadków z ich udziałem jest jednak zbyt mała, stąd też można rozważać ciemną liczbę tego rodzaju zdarzeń.

Z punktu prowadzenia dalszych badań kryminologicznych w tymże zakresie, warto po analizie powyższych danych statystycznych zastanowić się czy nie należałoby optować za wprowadzeniem zmian w karcie zdarzenia drogowego. Mowa tu o uzupełnieniu rubryki poświęconej niepełnosprawności o dodatkowe punkty, które zobowiązywałyby funkcjonariusza Policji do dokładniejszego określenia stopnia niepełnosprawności czy chociażby opisanie jej rodzaju. Rozwiązanie to z jednej strony zwiększyłoby obowiązki policjanta zgłaszającego zdarzenie drogowe, z drugiej pozwoliłoby na pewno lepiej zbadać wypadkowość osób z niepełnosprawnością oraz ich poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Mogłoby to przyczynić się jednak do lepszej profilaktyki i wszczęcia konkretnych działań skierowanych na tę jakże liczną grupę osób w polskim społeczeństwie. Jednakże owo rozwiązanie mogłoby zrodzić wątpliwości, co do granic pozyskiwanych informacji i ingerencji w życie prywatne uczestników zdarzenia. Niemniej jednak wydaje się, że za słusnością owego rozwiązania przemawia wartość najważniejsza – życie i poczucie bezpieczeństwa niepełnosprawnych uczestniczących w ruchu drogowym (przestrzeni miejskiej, zurbanizowanej).

## Rozdział VIII.

Osoby niewidome i słabowidzące  
jako uczestnicy ruchu drogowego  
w świetle wyników badań  
empirycznych przeprowadzonych  
wśród tej kategorii badanych

Poniższy rozdział ma charakter empiryczny, w związku z tym oprócz charakterystyki badanej populacji zostaną poruszone takie wątki jak: skala wypadków drogowych, w których uczestniczą osoby z niepełnosprawnością wzrokową, charakterystyka sprawców i okoliczności wypadków w komunikacji, przyczynienie się osób niewidomych i słabowidzących do zdarzeń drogowych oraz ich następstwa.

## 1. Charakterystyka badanej populacji

Respondenci, którzy wzięli udział w badaniach to osoby niewidome i słabowidzące będące członkami Polskiego Związku Niewidomych, który pod zmienioną nazwą działa od 1951 r. PZN to stowarzyszenie zarejestrowane i posiadające osobowość prawną. Aż 351 kół działających na terenie jednego lub kilku powiatów stanowi podstawowe jednostki organizacyjne PZN. Władzami ogniów stopnia podstawowego zgodnie z § 16 ust. 3 Statutu Polskiego Związku Niewidomych uchwalonego na Nadzwyczajnym Krajowym Zejeździe Delegatów PZN w dniu 31 marca 2014 r.<sup>1</sup> są: walne zebranie koła, zarząd koła oraz komisja rewizyjna koła. Drugi szczebel organizacyjny to okręgi (posiadające osobowość prawną), odpowiadające terytorialnie szesnastu województwom. Każdy z nich ma swoje biuro oraz koordynuje pracę podległych mu kół. Władzami stopnia wojewódzkiego są: okręgowy zjazd delegatów, zarząd okręgu, prezydium zarządu okręgu, komisja rewizyjna okręgu. Zaś do władz naczelnych Związku zgodnie z § 16 ust. 1 należą: Krajowy Zjazd Delegatów, Zarząd Główny, Prezydium Zarządu Głównego, Główna Komisja Rewizyjna, Sąd Koleżeński.

Jest to organizacja pozarządowa pożytku publicznego zrzeszająca ponad 65 000 członków, dlatego też przyznaje się jej miano najbardziej reprezentatywnego stowarzyszenia środowiska osób niewidomych i słabowidzących. Misją Związku jest umożliwianie osobom niewidomym i słabowidzącym osiągnięcia samodzielności oraz zwiększenia aktywności życiowej, pozwalających na realizowanie potrzeb o charakterze społecznym i zawodowym. Stowarzyszenie pomaga osobom z dysfunkcjami wzroku oraz ich bliskim w adaptacji do nowych warunków życia na terenie całego kraju. W związku z czym podejmuje takie działania jak: udzielanie porad i informacji, wsparcie psychologiczne w procesie rehabilitacji i integracji, organizowanie indywidualnych oraz grupowych szkoleń, integrowanie środowiska. W § 9 ust. 2 wspomnianego Statutu PZN stawia sobie również za cel reprezentowanie swych członków przed organami naczelnymi państwa, administracji rządowej i samorządu terytorialnego oraz innymi instytucjami.

<sup>1</sup> Statut Polskiego Związku Niewidomych dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.pzn.org.pl/o-nas/statut-pzn/](http://www.pzn.org.pl/o-nas/statut-pzn/).



Grupa badawcza składająca się z osób niewidomych i słabowidzących została ustalona po konsultacjach z członkami Zarządu Polskiego Związku Niewidomych. Zwrócono się z prośbą o przedstawienie danych osobopoznawczych członków Związku jako największej w Polsce organizacji pozarządowej pożytku publicznego, zrzeszającej osoby z dysfunkcją wzroku. Bazując na statystykach udostępnionych przez PZN, obejmujących dane zawierające informacje o płci, wieku, stopniu niepełnosprawności wzrokowej, regionie zamieszkania (województwo) członków Związku, opracowano strukturę demograficzno-społeczną próby badawczej.

W badaniach ogólnych dochodzących do uogólnień na drodze indukcji, dobór próby z populacji ma kluczowe znaczenie. Zbiorowość będąca bezpośrednio przedmiotem badań jest próbą, zaś zbiorowość w odniesieniu, do której uogólniane są wyniki – to populacja. Przyjmuje się, że elementarnym warunkiem reprezentatywności próby jest jej pochodzenie z populacji będącej przedmiotem badań<sup>2</sup>. Dążąc zatem do zagwarantowania owej reprezentatywności wyników badań przyjęto liczebność próby badawczej na poziomie 1 000 osób. Założono, że z poszczególnych okręgów zostanie przebadany odpowiedni odsetek ich członków, więc dla: dolnośląskiego wynosił – 9%, kujawsko-pomorskiego – 6%, lubelskiego – 7%, lubuskiego – 3%, łódzkiego – 5%, małopolskiego – 7%, mazowieckiego – 12%, opolskiego – 3%, podkarpackiego – 7%, podlaskiego – 3%, pomorskiego – 5%, śląskiego – 12%, świętokrzyskiego – 3%, warmińsko-mazurskiego – 7%, wielkopolskiego – 6%, zachodniopomorskiego – 5%. Łącznie postanowiono przeprowadzić kwestionariusz ankiety pośród 584 kobiet i 416 mężczyzn. Jeżeli zaś chodzi o wiek, to przewidywano, iż w badaniu weźmie udział 51 osób z przedziału wiekowego od 17 do 24 lat, 76 – pomiędzy 25 a 35 rokiem życia, 421 – od 36 do 64 lat oraz 452 osób w wieku 65 i więcej lat. Tabela zamieszczona poniżej przedstawia strukturę próby badawczej.

**Tabela 1.** Struktura próby badawczej do badań ankietowych osób niewidomych i słabowidzących

Okręg PZN	Liczba członków zwyczajnych PZN	Procent członków PZN do badania	Liczba członków PZN do badania ogółem	Płeć		Wiek			
				kobiety	mężczyźni	17-24 lata	25-35 lat	36-64 lata	65 i więcej
dolnośląski	5129	9%	90	53	37	3	4	42	40
kujawsko-pomorski	3298	6%	58	32	25	4	5	26	22
lubelski	4124	7%	72	43	29	3	5	28	37

<sup>2</sup> H. Grabowski, *Wykłady z metodologii badań empirycznych*, Kraków 2013, s. 40.

łubuski	1923	3%	34	18	16	2	3	14	15
łódzki	3082	5%	54	32	22	2	4	22	26
małopolski	3925	7%	69	38	30	4	5	32	28
mazowiecki	6572	12%	115	67	48	5	9	44	58
opolski	1674	3%	29	17	12	2	2	12	14
podkarpacki	3779	7%	66	31	35	4	7	27	28
podlaski	1498	3%	26	16	10	2	2	10	12
pomorski	2888	5%	51	29	21	3	4	21	22
śląski	6888	12%	121	77	44	6	9	52	54
świętokrzyski	1846	3%	32	17	15	1	3	13	16
warmińsko-mazurski	3869	7%	68	41	27	4	5	28	30
wielkopolski	3630	6%	64	38	26	3	5	28	28
zachodniopomorski	2966	5%	52	35	17	3	4	21	24
Ogółem	57091	100%	1000	584	416	51	76	421	452
				1000		1000			

Źródło: opracowanie własne, wykonane wraz z członkami zespołu badawczego w ramach realizacji projektu pt. *Opracowanie systemu wykrywania zagrożeń bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Aspekty prawno-kryminologiczne i technologiczne.*

Po przeprowadzeniu analizy danych zawartych w tabeli wynika, że liczba osób z dysfunkcją wzroku wyraźnie wzrasta wraz z ich wiekiem. Niemalże połowa (45,2%) założonej próby badawczej to osoby w wieku 65 i więcej lat, a drugą zbliżoną co do wielkości grupą (42,1%) byli niewidomi i słabowidzący, znajdujący się w przedziale wiekowym 36-64 lata. Łącznie obie grupy obejmowały 87,8% zakładanej próby badawczej. Zaledwie 7,6% to osoby w wieku 25-35 lat, a 5,1% – wieku 17-24 lata. W całej próbie badawczej osoby całkowicie niewidome stanowiły niespełna 1%.

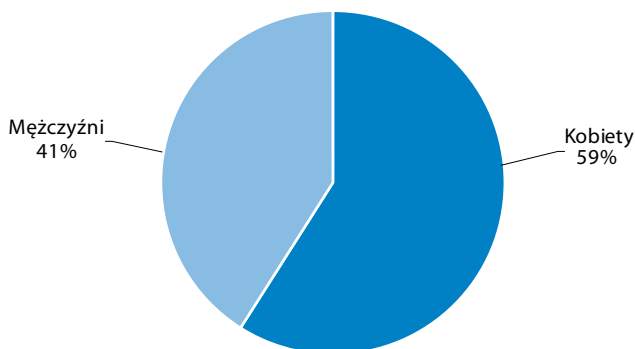
Realizację badań zlecono Polskiemu Związkowi Niewidomych, który przeprowadził je dwutorowo: drogą internetową – w postaci ankiety typu CAWI oraz bezpośrednio w postaci ankiety typu PAPI<sup>3</sup>. Pomimo podjętych wysiłków nie udało się osiągnąć wielkości i struktury próby badawczej. Sytuacja ta wynikała przede wszystkim z faktu, że respondentami były głównie starsze osoby, biorące mniej chętnie udział w badaniach społecznych.

Ostatecznie liczba respondentów wyniosła 622 osoby, czyli blisko 2/3 zakładanej wielkości próby (62,2%). Szczegółowa charakterystyka i struktura została przedstawiona poniżej.

W badaniu wzięto udział 367 kobiet i 255 mężczyzn, co wskazuje, że wśród respondentów było prawie półtora raza więcej kobiet aniżeli mężczyzn. Niemniej jednak przyjęty początkowo skład próby badawczej, w której kobiety stanowiły 58%, a mężczyźni 42%, można stwierdzić, iż został ostatecznie zrealizowany, czego dowodzi poniższy diagram.

<sup>3</sup> Metody te omówiono w rozdziale poświęconym przyjętej w pracy metodyce badań.



**Diagram 1.** Struktura płci respondentów

Źródło: opracowanie własne.

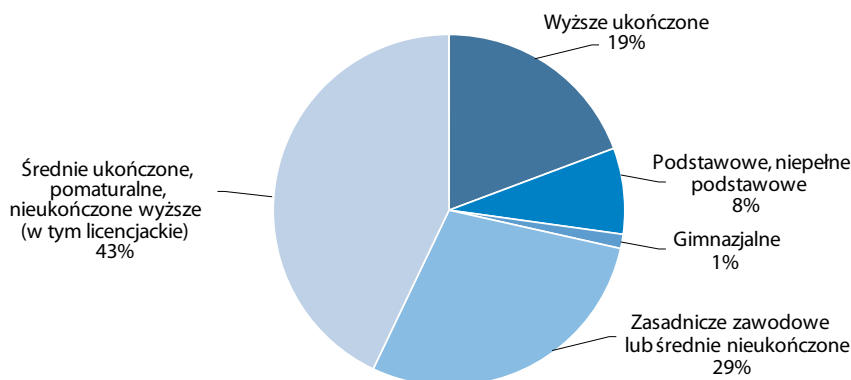
Większość respondentów stanowiły osoby w wieku 36-64 lata (ich odsetek ostatecznie był większy, aniżeli przy konstruowaniu próby badawczej, gdzie określono go na poziomie 42%). Drugą co do wielkości grupą były osoby 65 lat i starsze – 174 respondentów, trzecią – osoby pomiędzy 25 a 35 rokiem życia. Najmniej ankiet wypełnili niewidomi i słabowidzący z przedziału wiekowego pomiędzy 17 a 24 rokiem życia.

**Tabela 2.** Struktura wieku respondentów

Wiek	Liczba	%
17 – 24 lata	49	7,9
25 – 35 lat	83	13,3
36 – 64 lata	316	50,8
65 lat i więcej	174	28
<b>Ogółem</b>	<b>622</b>	<b>100</b>

Źródło: opracowanie własne.

W metryczce znajdującej się na końcu kwestionariusza ankiety zapytano także o wykształcenie respondenta. Niespełna połowa osób (267) udzielających odpowiedzi wskazała, że jest to wykształcenie średnie ukończone, pomaturalne, nieukończone wyższe (w tym licencjackie). Drugą najczęściej wskazywaną odpowiedzią było wykształcenie zasadnicze zawodowe lub średnie nieukończone (178). Znaczna część zadeklarowała wykształcenie wyższe ukończone – było to 120 osób, z kolei 49 ankietowanych wskazało podstawowe oraz niepełne podstawowe, a 8 – gimnazjalne. Udział procentowy poszczególnych grup pokazuje poniższy diagram.

**Diagram 2.** Wykształcenie respondentów


Źródło: opracowanie własne.

Ponad połowa ankietowanych (62,2%) to emeryci lub renciści. Aż 21,7% to pracujący umysłowo stanowili – 21,7%, bezrobotni – 8,5%, a pracujący fizycznie – 7,7%. Część respondentów to osoby uczące się jeszcze lub studiujące. Odpowiadając na to pytania osoby biorące udział w badaniu mogły zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź, dlatego liczba odpowiedzi stanowi więcej aniżeli 622, a procenty nie sumują się do 100.

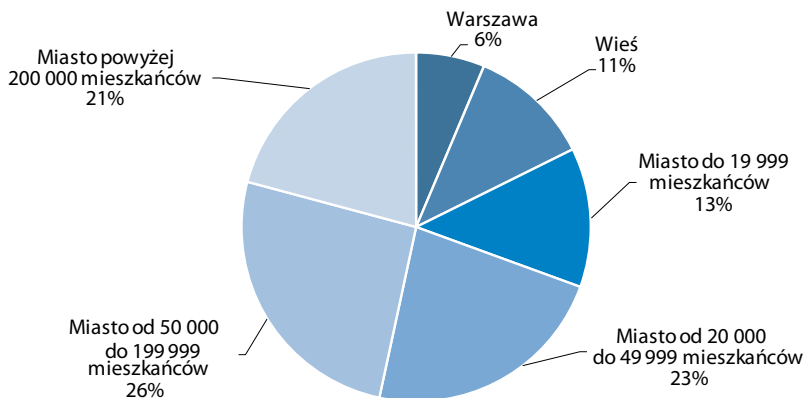
**Tabela 3.** Status zawodowy respondentów

Status zawodowy	Liczba	%
uczeń lub student	47	7,6
pracownik fizyczny	48	7,7
pracownik umysłowy	136	21,9
bezrobotny	53	8,5
emeryt lub rencista	387	62,2

Źródło: opracowanie własne.

Większość osób z dysfunkcją wzroku – 62%, która wzięła udział w badaniach nie pracuje zawodowo w pełnym wymiarze godzin, robi to niespełna z nich – 19,3%. Pozostali nie udzielili odpowiedzi na to pytanie – 18,7%.

Najwięcej respondentów (161 osób) mieszka w miastach od 50 000 do 199 999 mieszkańców, nieco mniej w miastach od 20 000 do 49 999 – 139 osób i w miastach powyżej 200 000 – 130 badanych. Część ankietowanych (81) zadeklarowała jako miejsce zamieszkania miasto do 19 999 mieszkańców, pozostali (71) osób – wieś. W kafeterii odpowiedzi związanych z miejscem zamieszkania jedno miasto określono wprost, była to Warszawa, którą wybrało 40 osób.

**Diagram 3.** Miejsce zamieszkania respondentów

Źródło: opracowanie własne.

Respondenci określili również województwa, w których mieszkają, pokrywające się z okręgami Polskiego Związku Niewidomych. Pierwsze trzy najliczniej reprezentowane województwa to: śląskie (95 osób), wielkopolskie (76 osób), mazowieckie (73 osoby). Najmniej respondentów było z takich województw, jak: lubelskie (1 osoba), pomorskie (11 osób), opolskie (19 osób). Udział procentowy oraz liczbę respondentów z poszczególnych części Polski przedstawia poniższa tabela.

**Tabela 4.** Województwo, w którym mieszkają respondenci

Województwo	Liczba	%
dolnośląskie	20	3,2
kujawsko-pomorskie	37	6
lubelskie	1	0,2
lubuskie	8	1,3
łódzkie	48	7,7
małopolskie	25	4
mazowieckie	73	11,7
opolskie	19	3
podkarpackie	24	3,9
podlaskie	32	5,1
pomorskie	11	1,8
śląskie	95	15,3
świętokrzyskie	37	5,9
warmińsko-mazurskie	67	10,8
wielkopolskie	76	12,2
zachodniopomorskie	49	7,9
<b>Ogółem</b>	<b>622</b>	<b>100</b>

Źródło: opracowanie własne.

Respondenci dzięki metryczce określili również stopień niepełnosprawności wzrokowej, który z punktu prowadzonych w pracy rozważań jest najbardziej istotny. Znakomita większość z nich to słabowidzący w stopniu znacznym – 274 osoby, drugą grupę stanowiły słabowidzący w stopniu umiarkowanym – 205 ankietowanych wybrało taką odpowiedź. Najmniejsza grupa to całkowicie niewidomi – w tym z poczuciem światła – 143 osoby.

**Tabela 5.** Stopień niepełnosprawności wzrokowej respondentów

Stopień niepełnosprawności wzrokowej	Liczba	%
całkowicie niewidomi, w tym z poczuciem światła	143	23
słabowidzący w stopniu znacznym	274	44
słabowidzący w stopniu umiarkowanym	205	33
<b>Ogółem</b>	<b>622</b>	<b>100</b>

Źródło: opracowanie własne.

Osoby uczestniczące w badaniu zostały zapytane również o przyczyny nabycia niepełnosprawności wzrokowej. Z udzielonych odpowiedzi można wyprowadzić wniosek, że najczęstszymi determinantami są wrodzona wada wzroku (49,7%) oraz nabycie wady w wyniku choroby (40,5%). Spośród badanych 10 osób (1,6%) wybrało odpowiedź wskazującą, że to wypadek drogowy spowodował, iż nabyli oni niepełnosprawność wzrokową.

**Tabela 6.** Przyczyny nabycia niepełnosprawności wzrokowej respondentów

Przyczyny nabycia niepełnosprawności wzrokowej	Liczba	%
wrodzona wada	309	49,7
w wyniku wypadku drogowego	10	1,6
w wyniku choroby	252	40,5
inne	43	6,9
brak odpowiedzi	8	1,3
<b>Ogółem</b>	<b>622</b>	<b>100</b>

Źródło: opracowanie własne.

Aż 540 badanych to osoby pozostające niewidomymi albo słabowidzącymi przez ponad 5 lat. Niespełna 1/10 respondentów zadeklarowała, iż ich niepełnosprawność wzrokowa trwa od 1 roku do 5 lat, część z nich (14 ankietowanych) nie udzieliła odpowiedzi na to pytanie.

**Tabela 7.** Struktura okresu pozostawania osobą niewidomą lub słabowidzącą

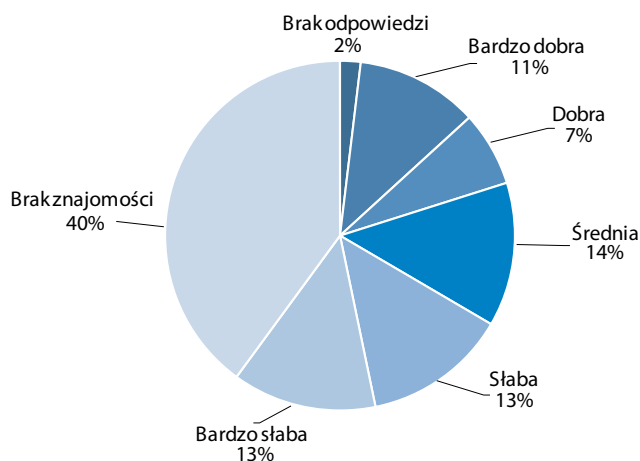
Okres pozostawania osoba niewidomą lub słabowidzącą	Liczba	%
poniżej roku	11	1,8
od 1 roku do 5 lat	57	9,2
powyżej 5 lat	540	86,8
brak odpowiedzi	14	2,2
<b>Ogółem</b>	<b>622</b>	<b>100</b>

Źródło: opracowanie własne.



Celem lepszego poznania badanej populacji zapytano także o znajomość alfabetu Braille'a. Przyjmuje się bowiem, że owa umiejętność ma zasadnicze znaczenie w procesie integracji społecznej i zawodowej, jest istotnym czynnikiem budowania niezależności osób niewidomych lub słabowidzących<sup>4</sup>. Tym samym pozwala odczytywać informacje zawarte na różnego rodzaju tablicach, które coraz częściej pojawiają się w przestrzeni zurbanizowanej (np. w przejściach podziemnych). Ankietowani mogli ocenić stopień znajomości tego alfabetu w skali od bardzo dobrej, poprzez dobrą, średnią, słabą, bardzo słabą, aż po odpowiedź wskazującą, że jego nie znają. Zaledwie 70 osób (11,3%) wskazało, że zna bardzo dobrze ten alfabet, a 43 (6,9%) – że zna jedynie dobrze. Po 83 respondentów oceniło swoją umiejętność na poziomie średnim, słabym i bardzo słabym. Niepokojącym jest to, że aż 248 badanych (39,9%) spośród 622 zadeklarowało, iż nie zna tego alfabetu. Udział procentowy poszczególnych odpowiedzi wskazujących na znajomość alfabetu Braille'a prezentuje poniższy diagram.

**Diagram 4.** Znajomość alfabetu Braille'a



Źródło: opracowanie własne.

Bazując na powyższych danych można stworzyć charakterystykę zbadanej populacji. Otóż są to najczęściej osoby w wieku od 36 do 64 roku życia, a nawet i starsze. W większości są oni emerytami lub rencistami (wynika to z faktu, iż pobierają renty z powodu niepełnosprawności albo emerytury) lub pracują umysłowo. Pośród ankietowanych dominują osoby z wykształceniem średnim ukończonym, pomaturalnym, nieukończonym wyższym (w tym licencjackim) oraz wykształceniem zasadniczym zawodowym lub średnim nieukończonym. Najczęstszym miejscem zamieszkania respondentów są miasta od 50 000 do

<sup>4</sup> A. Woźniak-Szymańska, *Brajl bezcenny*, artykuł dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.pochodnia.pzn.org.pl/artukul/2518-brajl\\_bezcenny.html](http://www.pochodnia.pzn.org.pl/artukul/2518-brajl_bezcenny.html).

200 000 mieszkańców. Najliczniejszej grupie badanych niepełnosprawność towarzyszy dłużej aniżeli 5 lat. Są to w dużej mierze osoby słabowidzące w stopniu znacznym, których niepełnosprawność to wada wrodzona lub powstała w wyniku choroby. Większość ankietowanych zna alfabet Braille'a, ale na poziomie oscylującym wokół takich określeń jak: bardzo słaby, słaby, średni.

## 2. Wypadki w komunikacji z udziałem osób niewidomych i słabowidzących w świetle wyników badań ankietowych

Osoby z dysfunkcją wzroku mają znacząco utrudnione pozyskiwanie informacji z otaczającej ich przestrzeni. Nie odbierają oni tak wielu informacji, które dostrzegalne są dla osób o zdrowym wzroku. Dla nich poruszanie się np. po mieście, poznawanie jego struktury jest znacznie ograniczone. Nie mogą bowiem osoby z niepełnosprawnością wzrokową spojrzeć i zobaczyć panoramy miasta, kierunkowskazów oraz znaków, które w znaczący sposób ułatwiają orientację. W związku z tym zmuszone są do orientacji w przestrzeni wykorzystywać pozawzrokowe zmysły – dotyk, słuch, powonienie, wrażenia kinestetyczne bądź temperaturowe. Ten brak postrzegania wizualnego w dużym stopniu jest przyczyną niepewności oraz obawy przed samodzielnym wyjściem z domu, bowiem budzi się strach przed tym czego nie można zobaczyć i zweryfikować wzrokiem. Niemniej jednak współcześnie realizowanych jest wiele działań mających na celu ułatwienie osobom niewidomym i słabowidzącym poruszanie się po w przestrzeni miejskiej. Prowadzone są dla nich ćwiczenia usprawniające adaptację otoczenia, mają dostęp do pomocy rehabilitacyjnych, w których wykorzystywana jest m.in. tyflografika (np. mapy, plany dotykowe). Będąc uczestnikami ruchu drogowego niepełnosprawni wzrokowo korzystają z pomocy m.in.:

- asystentów – zasadniczym celem ich pracy jest pomoc w uzyskaniu jak największej samodzielności oraz niezależności osoby niepełnosprawnej, również podczas poruszania się w przestrzeni zurbanizowanej;
- psów przewodników<sup>5</sup> – pozwalają one na bezpieczniejsze i szybsze tempo przemieszczania się w terenie niż jest to możliwe przy pomocy białej laski, dobrze przeszkolone psy są w stanie m.in. ominąć kałuże, doprowadzić do bankomatu lub poręczy schodów czy nawet wskazać automat z jedzeniem, ale ich utrzymanie jest dosyć drogie, średnio miesięcznie to koszt około 200-300 zł<sup>6</sup>, o ile pies nie zachoruje czy nie trzeba kupić środków na odrobacze-

<sup>5</sup> W marcu 2015 r. w Polsce było 107 psów posiadających certyfikaty psa asystującego, wydanych przy udziale środków PFRON. Zob. *PFRON da pieniądze na szkolenia i utrzymanie psa przewodnika dla niewidomego*, artykuł dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.rp.pl/arttykul/1189559-PFRON-da-pieniadze-na-szkolenia-i-utrzymanie-psa-przewodnika-dla-niewidomego.html#ap-1](http://www.rp.pl/arttykul/1189559-PFRON-da-pieniadze-na-szkolenia-i-utrzymanie-psa-przewodnika-dla-niewidomego.html#ap-1).

<sup>6</sup> Zob. więcej: *Wszystko o psie przewodniku*, Warszawa 2014, informator wydany przez Fundację Vis Maior, dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.fundacjavismaior.pl](http://www.fundacjavismaior.pl).



nie lub preparatów na kleszcze, często też dochodzą do tego koszty związane z doszkalaniami i wizytami u trenera<sup>7</sup>;

- map interaktywnych – umożliwiających bezwzrokowe przeglądanie map terenu, dzięki zastosowaniu dźwięku i tekstu zamiast obrazu do prezentowania informacji geograficznych, służy do tego np. program komputerowy – *Grmapa*<sup>8</sup>;
- urządzeń elektronicznych – np. GPS – pozwalających na tworzenie tras według własnych potrzeb, przez wskazywanie punktów orientacyjnych czy ulic czy na identyfikację miejsca, określając aktualną pozycję osoby z dysfunkcją wzroku;
- detektorów przeszkód – pozwalających na ustalanie/zlokalizowanie położenia przeszkody, działają one na zasadzie odbicia wiązki wyemitowanych ultradźwięków lub promieni elektromagnetycznych od napotkanej przeszkody – osoba z dysfunkcją wzroku uzyskuje informacje o istniejącej na drodze przeszkodzie w postaci dźwięku, którego wysokość jest różna w zależności od odległości napotkanej przeszkody;
- białych lasek elektronicznych – wyposażonych w dodatkowe urządzenia, np. czujniki, sygnalizujące np. przez wibrację zbliżanie się do przeszkody<sup>9</sup>.

Warto również w tym miejscu wspomnieć, że pojawiają się współcześnie różnego rodzaju strony internetowe, umożliwiające sprawdzenie czy na danej trasie są bariery (np. projekt *Warszawska Mapa Barrier*<sup>10</sup>), które mogą utrudniać przemieszczanie się bądź czy dane miejsce jest dostępne dla osób niewidomych lub poruszających się z psem asystującym (wyszukiwarka miejsc dostępnych dla osób z niepełnosprawnościami<sup>11</sup>).

Udogodnienia te mogą zwiększyć osobom z dysfunkcjami wzroku samodzielność, bowiem dzięki nim mają lepsze rozeznanie co do tego, co się dzieje wokół nich. Nic jednak nie zastąpi im utraconego wzroku. W związku z tym ta kategoria uczestników ruchu drogowego ma zapewne niższy poziom poczucia bezpieczeństwa, aniżeli ludzie widzący. Co więcej, tak jak pozostali uczestnicy ruchu drogowego, niepełnosprawni wzrokowo są narażeni na niebezpieczeństwa z nim związane, do których przede wszystkim zaliczają się wypadki w komunikacji, będące przedmiotem poniższych rozważań. Opis tych zdarzeń rozpoczęto od opisanego trudności, jakie napotykają osoby niewidome i słabowi-

<sup>7</sup> K. Domańska, *Orientacja przestrzenna osób niewidomych i słabowidzących w XXI wieku*, (w:) H. Liberska, A. Malina, D. Suwalska-Barancewicz (red.), *Współcześni ludzie wobec wyzwań i zagrożeń XII wieku*, Warszawa 2014, s. 249.

<sup>8</sup> Więcej o Grmapie oraz możliwość jego pobrania na stronie internetowej (data odczytu: maj 2017 r.): [www.grmapa.zlotowicz.pl](http://www.grmapa.zlotowicz.pl).

<sup>9</sup> Zob. więcej: P. Stanisławski, *Rehabilitacja - urządzenia dla osób niewidomych i niedowidzących*, opracowanie dostępne pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.niepelnosprawni.pl/ledge/x/35254](http://www.niepelnosprawni.pl/ledge/x/35254).

<sup>10</sup> *Warszawska Mapa Barrier* dostępna pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.mapabARRIER.siskom.waw.pl](http://www.mapabARRIER.siskom.waw.pl).

<sup>11</sup> Wyszukiwarka miejsc dostępnych dla osób z niepełnosprawnościami (data odczytu: maj 2017 r.): [www.niepelnosprawnik.pl](http://www.niepelnosprawnik.pl).

dzące w ruchu drogowym. Dalej dokonano charakterystyki sprawców i okoliczności wypadku w komunikacji oraz przyczynienia się tych osób do wypadków. Finalnie przedstawiono najczęstsze następstwa analizowanych zdarzeń z udziałem osób z niepełnosprawnością wzrokowo.

W wielu miejscach w tej części pracy podczas interpretowania danych wykorzystano tabele krzyżowe (tabele kontyngencji), czyli format przedstawiania relacji między zmiennymi w postaci procentowych rozkładów ich łącznych częstości. Kierując się wskazówkami płynącymi z literatury przedmiotu<sup>12</sup> w poniższych tabelach nie są wskazywane surowe liczby dla każdej z kategorii. Przyjęto, iż można je odtworzyć na podstawie procentów i podstaw procentowych, celem odniesienia danych do populacji osób niewidomych i słabowidzących.

**Tabela 8.** Częstotliwość samodzielnych wyjść z domu osób z dysfunkcją wzroku

Jak często wychodzi Pan/i samodzielnie z domu?	
Odpowiedź	%
codziennie	66,1
2-3 razy w tygodniu	19
raz w tygodniu	4,2
2-3 razy w miesiącu	2,4
raz w miesiącu	0,3
rzadziej niż raz w miesiącu	0,6
w ogóle nie wychodzę samodzielnie	6,3
brak odpowiedzi	1,1
<b>Ogółem</b>	<b>100</b>

Źródło: opracowanie własne.

Z przeprowadzonych badań wynika, że większość osób niewidomych i słabowidzących codziennie wychodzi z domu – taką odpowiedź zadeklarowało aż 66,1% albo przynajmniej 2-3 razy w tygodniu – tak jest w przypadku 19%. Niespełna 1% to osoby, które wychodzą 2-3 razy w miesiącu, a nawet tylko raz. Deklaracje te należy uznać za zadowalające, ponieważ wskazują, że ludzie z tej grupy są aktywnymi uczestnikami przestrzeni miejskiej. Wpływ na tę aktywność ma zapewne projektowanie przestrzeni, uwzględniające potrzeby osób z niepełnosprawnością – w tym niewidomych i słabowidzących. Współcześnie w przestrzeni publicznej i w przestrzeni miasta<sup>13</sup>:

- na chodnikach zauważalne są specjalne oznaczenia fakturowe,
- na skrzyżowaniach słyszalna jest sygnalizacja dźwiękowa,
- na szlakach turystycznych są coraz częściej tablice z opisami w Braille’u,
- na przystankach komunikacji miejskiej i peronach widoczne są oznaczenia fakturowe i barwne ostrzegające o krawędziach,

<sup>12</sup> E. Babbie, *Podstawy badań społecznych*, Warszawa 2008, s. 470.

<sup>13</sup> Zob. więcej: M. Wysocki, *Projektowanie otoczenia dla osób niewidomych. Pozawzrokowa percepcja przestrzeni*, Gdańsk 2010, ss. 268.





- pomiędzy pasami ruchu rowerowego a pieszego umieszczane są tzw. separatory ruchu, pozwalające wyczuć osobom z dysfunkcją wzroku granice powierzchni, po której mogą się bezpiecznie poruszać,
- elementy wyposażenia przestrzeni (m.in.: ławki, kosze, kwietniki) często nie mają już ostrych krawędzi, a ich powierzchnie lub części pomalowane są kolorem kontrastującym z otoczeniem (np. żółte przykrywy na koszach na śmieci) lub posiadają oznaczenia kontrastowe,
- pierwsze i ostatnie stopnie na schodach oznaczana są żółtymi liniami,
- wejścia do budynków, do wind oklejone są kontrastującą taśmą zarysowującą np. kontur drzwi.

Oczywiście nadal w przestrzeni zurbanizowanej, w ruchu drogowym osoby z niepełnosprawnością wzrokową napotykają wiele przeszkód i barier, jednak na przestrzeni lat widać, jak bardzo zmieniło się otoczenie celem dostosowania do ich potrzeb.

Tabela nr 9 ukazuje sposoby nabywania umiejętności związanych z poruszaniem się po mieście deklarowane przez ankietowanych. Nadal najczęściej wskazywaną odpowiedzią jest samodzielna nauka metodą prób i błędów, którą wskazało ponad połowa ankietowanych – 55,8%. Z uwagi, iż w pytaniu można było udzielić więcej niż jednej odpowiedzi, drugą najczęściej wskazywaną metodą podczas poruszania się w przestrzeni zurbanizowanej jest korzystanie z pomocy osoby widzącej (przewodnika) – 50,3% zadeklarowało tę odpowiedź. Najczęściej takimi przewodnikami są wolontariusze. Istnieje jednak również zawód asystenta osoby niepełnosprawnej<sup>14</sup>. Pomoc asystentów osób niepełnosprawnych, w tym niewidomych i słabowidzących, jest możliwa dzięki m.in. *Programowi Asystent Osoby Niepełnosprawnej*, który realizowany jest zarówno przez miasta (np. w ramach Miejskich Ośrodków Pomocy Społecznej itp.), jak i działające w nich organizacje pozarządowe (w tym również okręgi Polskiego Związku Niewidomych, Fundację Szans dla Niewidomych itp.).

Współcześnie Polski Związek Niewidomych, ośrodki szkolno-wychowawcze, fundacje i stowarzyszenia działające na rzecz osób z niepełnosprawnością wzrokową organizują liczne kursy czy turnusy, w trakcie których prowadzone są zajęcia z orientacji przestrzennej. Schemat nauczania orientacji przestrzennej jest ułożony w taki sposób, aby uczeń był coraz bardziej samodzielny, a jednocześnie czuł się i poruszał bezpiecznie. Najczęściej na początku ćwiczenia odbywają w terenie znanym, w pierwszej fazie w obiektach zamkniętych (np. budynki: dom, szkoła itp.), w drugiej fazie w terenie otwartym (np. dzielnica mieszkaniowa, punkty usługowe, sklepy itp.). Później zajęcia koncentrują się na poznaniu różnych środków transportu (np. autobus, tramwaj, metro, pociąg itp.), aby mogły przenieść się w teren bardziej skomplikowany (np. centrum

<sup>14</sup> Podstawy programowe kształcenia w zawodzie asystenta osoby niepełnosprawnej opisuje rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 7 lutego 2012 r. w sprawie podstawy programowej kształcenia w zawodach, Dz. U. z 2012 r., poz. 184 ze zm.

miasta, dojazd do szkoły, pracy itp.)<sup>15</sup>. Prawie 1/4 ankietowanych przyznała, że poruszania się w przestrzeni miasta uczy się także podczas indywidualnych zajęć z instruktorem orientacji przestrzennej – wnioskować można, iż z tego sposobu korzystają najczęściej ludzie młodzi, którzy chcą być jak najbardziej samodzielni w życiu.

Większość osób niewidomych i słabowidzących to osoby starsze, które już niechętnie sięgają po nowinki technologiczne ułatwiające im życie. Dlatego zaledwie 12,5 % wybrało odpowiedź, że nabyli umiejętność przemieszczania się samodzielnie poprzez wykorzystywanie rozwiązań nowoczesnych technologii. Rzadko też ta nauka orientacji przestrzennej odbywa się w szkołach ogólnodostępnych – na to rozwiązanie wskazało jedynie 5,8% osób biorących udział w badaniu.

**Tabela 9.** Sposoby nabywania umiejętności poruszania się w przestrzeni miasta przez osoby z dysfunkcją wzroku<sup>16</sup>

W jaki sposób nabył/a Pan/i umiejętności poruszania się w przestrzeni miasta?	
Odpowiedź	%
samodzielnie metodą prób i błędów	55,8
samodzielnie wykorzystując rozwiązania nowoczesnych technologii	12,5
korzystając z pomocy osoby widzącej (przewodnika)	50,3
poprzez naukę orientacji przestrzennej w szkole ogólnodostępnej	5,8
poprzez naukę orientacji przestrzennej w szkole dla osób niewidomych i słabowidzących	18,2
poprzez kursy, turnusy organizowane przez PZN lub inne organizacje	41,5
poprzez indywidualne zajęcia z instruktorem orientacji przestrzennej	24,9

Źródło: opracowanie własne.

Większość ludzi z dysfunkcją wzroku ocenia, że jest całkowicie (18,8%) albo raczej (56,9%) samodzielną podczas poruszania się po mieście (uczestniczenia w ruchu drogowym, korzystania z komunikacji miejskiej, dostępu do budynków użyteczności publicznej). Pozostali to osoby raczej niesamodzielne – 15,5% lub całkowicie niesamodzielne – 7,2% (odpowiedzi na to pytanie nie udzieliło 1,3% ankietowanych). Dane te wskazują, że stopień niezależności niepełnosprawnych wzrokowo jest bardzo wysoki. Fakt ten koresponduje z częstym wychodzeniem z domu, które jak wspomniano powyżej, zadeklarowała większość respondentów. Sytuację taką uznać należy za zadowalającą, ponieważ wysoka samoocena w tym zakresie przyczynia się m.in. do tego, że osoby te są aktywnymi uczestnikami ruchu drogowego.

<sup>15</sup> A. Talukder, *Rola parków orientacji przestrzennej w nauce samodzielnego i bezpiecznego poruszania się osób niewidomych*, (w:) E. M. Guzik-Makaruk, E. W. Pływaczewski, E. Zatyka (red.), *Bezpieczeństwo osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Wybrane aspekty prawne i kryminologiczne*, Białystok 2014, s. 163-192.

<sup>16</sup> Procenty nie sumują się do 100, gdyż można było zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.



Aktywność osób niewidomych i słabowidzących potwierdzili również członkowie Podlaskiego Okręgu Polskiego Związku Niewidomych, którzy wzięli udział w badaniu jakościowym w postaci wywiadu grupowego. Porównali oni swoją aktywność do aktywności osób sprawnych, albowiem jak to sami określili: *jeżeli mam do załatwienia jakąś sprawę na mieście, to po prostu idę*<sup>17</sup>. Przyznali jednak, że wolą poruszać się w ciągu dnia, ponieważ wtedy jest znacznie więcej ludzi na ulicach, w sklepach czy urzędach, którzy są w stanie im pomóc. Niemniej jednak zaakcentowali, że wskazanie dobrej pory w ciągu doby do przemieszczania się dla osób zwłaszcza słabowidzących lub niewidomych z poczuciem światła jest trudne. W ciągu dnia zbyt duże słońce może ich oślepić zupełnie, zaś nocą jest już zbyt ciemno. Część osób biorących udział w wywiadzie zadeklarowała, że chętnie korzysta z pomocy asystentów, zwłaszcza wtedy, kiedy muszą udać się w nowe miejsce i nie mają pewności, czy sobie poradzą z tym wyzwaniem.

Przeprowadzone badania ankietowe wykazały, że najczęściej osób przemieszczając się np. w mieście korzysta z przewodnika (asystenta) – 50,8%, białej laski – 45,3%, zaś nieco ponad 1/4 nie używa żadnej formy pomocy.

**Tabela 10.** Formy pomocy, z jakich korzystają niepełnosprawni wzrokowo poruszając się po mieście<sup>18</sup>

Których z poniższych form pomocy używa Pan/i poruszając się po mieście?	
Odpowiedź	%
biała laska	45,3
pies przewodnik	2,6
urządzenie GPS	6,9
przewodnik	50,8
wykrywacz przeszkód	0,5
nie używam żadnej formy pomocy	26,7
Inne	5,9

Źródło: opracowanie własne.

Z wyników przeprowadzonych badań ankietowych wśród członków Polskiego Związku Niewidomych można wyprowadzić wnioski, iż najczęściej poruszają się oni w bliskich okolicach miejsca zamieszkania albo przemierzają stałe trasy. Świadczy o tym chociażby fakt, że aż 73,4% najchętniej i najczęściej robi zakupy w sklepach osiedlowych. Ponad połowa z nich unika zatłoczonych miejsc, o dużej rotacji osób wchodzących i wychodzących, wyposażonych w niebezpieczne elementy konstrukcyjne jak np. witryny sklepowe, stojące reklamy – czyli galerii handlowych, supermarketów. Jeżeli chodzi o częstotliwość odwiedzania miejsc związanych z kulturą i rozrywką, to nie są popularne wśród osób z dysfunkcją

<sup>17</sup> Fragment transkrypcji wywiadu grupowego przeprowadzony wśród członków Podlaskiego Okręgu Polskiego Związku Niewidomych.

<sup>18</sup> Procenty nie sumują się do 100, gdyż można było zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.

wzroku kina, teatry, muzea, imprezy masowe czy puby i restauracje. Analizując tego rodzaju zmienną należy brać pod uwagę wiek respondentów. Przyjąć bowiem można, że w sytuacji, kiedy większą część z nich stanowiłyby osoby młode (np. do 35 roku życia), to i odsetek odwiedzania powyższych miejsc byłby wyższy. Ponadto, nadal większość tego rodzaju punktów nie jest dostosowana do zaprezentowania swoich treści osobom z niepełnosprawnością wzrokową (np. brak audiodeskrypcji w muzeach czy sztuk w teatrach, podczas których byłyby czytane didaskalia).

Dużo częściej ankietowani udają się do przychodni lekarskich, kościołów, instytucji działających na rzecz osób z dysfunkcją wzroku. Chętnie również spacerują po parkach, zielonych skwerach – aż 48,7% – zadeklarowało, iż raczej często albo nawet bardzo często tam chodzi. Dowodzi to tego, że niewidomi i słabowidzący wybierają te miejsca, w których znają trasy, gdzie obiekty nie zmieniają szybko swojego miejsca (np. w parkach są te same ścieżki od wielu lat, ławki też najczęściej są w tych samych miejscach, podobnie budki z lodami itp.).

Ponadto o częstotliwości odwiedzania danego miejsca decydują w dużym stopniu – 34,6% , a nawet bardzo dużym – 51,8% potrzeby osobiste. Determinantem tego rodzaju są także ograniczenia wynikające z dysfunkcji wzroku (w 37% – w dużym stopniu, w 20% – w bardzo dużym) oraz kwestie związane z dostępnością danego miejsca lub obiektu dla osób z dysfunkcją wzroku (w 30% – w dużym stopniu, w 17% – w bardzo dużym). Aktywności analizowanej populacji zależy zatem od tego, czy w ogóle mają potrzebę udania się do jakiegoś miejsca – ale tą przesłanką kierujemy się wszyscy – a co ważniejsze, czy dane miejsce jest dostosowane do ich potrzeb albo czy im znane. Zobrazowaniem danej sytuacji może być fakt, że osoby widzące poszukując jakiegokolwiek produktu, chociażby spożywczego, wracając np. z pracy mogą zajść do kilku sklepów, do galerii handlowej czy dużego supermarketu. Osoby niewidome czy słabowidzące mogą również to uczynić, ale czy to zrobią? Prawdopodobnie nie. Wybiorą sklep, który jest im znany, gdzie znają rozkład półek, wiedzą, gdzie są kasy i jak do niego wejść oraz wyjść.

Badając bezpieczeństwo osób z niepełnosprawnością wzrokową w ruchu drogowym, a tym samym ich udział w wypadkach w komunikacji, zapytano również o trudności, jakie napotykają podczas samodzielnego poruszania się w przestrzeni zurbanizowanej. Utrudnienia te bowiem stają się często przyczyną rosnącego zagrożenia niepełnosprawnych wzrokowo uczestniczących w ruchu drogowym. Zdecydowanie największe trudności w poruszaniu się w przestrzeni miasta powodują u badanych nierówne chodniki. Aż dla 37,1% ankietowanych jest to duże utrudnienie, zaś dla 34,7% bardzo duże. Nierówności pod nogami przyczyniają się do tego, iż osoby z dysfunkcją wzroku mają problemy z wyczuciem podłoża nie tylko stopą, ale też i przy pomocy białej laski.

Warto w tym miejscu przypomnieć, że kontakt podłoża z białą laską jest wykorzystywany w większości technik związanych z poruszaniem się przy



pomocy tego urządzenia. Najczęściej stosowana jest technika dotykowa oraz jej modyfikacje (technika stałego kontaktu, technika trzypunktowa itp.) oraz technika diagonalna. Ta pierwsza dominuje u osób z dysfunkcją wzroku, które korzystają z niej w 80-90% czasu przeznaczanego na poruszanie się z laską. Dotykanie końcówką laski dwóch punktów podłoża podczas przenoszenia laski z jednej strony ciała na drugą jest kluczowe w omawianej dotykowej technice. Jej założeniem jest by końcówka laski sprawdzała miejsce, w którym za chwilę zostanie postawiona stopa (koordynacja noga – biała laska). Łuki wykonywane laską są niskie – około 2-3 cm nad podłożem oraz symetryczne, aby jednakowo z każdej strony chronić ciało. Uważa się, że ruch laską powinien sięgać około 2-3 cm ponad rozstaw najszerszej części ciała, zwykle bioder u kobiet i barków u mężczyzn. Zakłada się, że prawidłowe posługiwanie się tą techniką powinno zapewnić osobie z niepełnosprawnością wzrokową ochronę przed przeszkodami, na które może natrafić na wysokości od pasa w dół. Co więcej, ma ona pozwolić zarówno na wykrywanie zmian nawierzchni, spadków oraz wzniesień terenu, dostarcza informacji o rodzaju podłoża, po którym porusza się osoba, pozwala na samodzielne poruszanie się w wielu sytuacjach i w rozmaitych warunkach. Kolejną, często stosowaną techniką jest technika stałego kontaktu, w trakcie której laska jest przesuwana po powierzchni bez odrywania jej od podłoża, z prawej strony ciała na lewą i odwrotnie. Jednakże nie na wszystkich powierzchniach można ją wykorzystać, bardzo dobrze sprawdza się na tych o gładkiej czy śliskiej powierzchni (np. korytarz). Technikę tę poleca się również w miejscach, w których występują zmiany wysokości, np. schody i krawężniki. Technika diagonalna powszechnie wykorzystywana jest w pomieszczeniach zamkniętych oraz na znanym terenie. Polega ona na nieruchomym trzymaniu laski przed sobą, wówczas trzon laski ułożony jest ukośnie, a końcówka znajduje się 2-3 cm nad podłożem<sup>19</sup>.

Krótki opis tych technik ma na celu ukazanie, jak ważne jest podłoże, po którym chodzą osoby niewidome i słabowidzące. Dla większości z nich nierówno ułożone płyty chodnikowe, wybrzuszenia stanowią kolejną przeszkodę na drodze, utrudniającą poruszanie się nawet z białą laską. Natknięcie się na ową przeszkodę czy dziurę w chodniku może przyczynić się do upadku, potknięcia się, co tworzy niebezpieczne sytuacje nie tylko dla samych niepełnosprawnych, ale też dla pozostałych uczestników ruchu drogowego.

Kosze na śmieci, wystające niskie słupki, klomby na kwiaty, nisko zawieszony reklamy, szyldy, znaki drogowe, drzewa, budki telefoniczne, latarnie, inne przeszkody na wysokości głowy to utrudnienia napotymane na chodniku<sup>20</sup>, ja-

<sup>19</sup> *Orientacja przestrzenna*, opracowanie dostępne pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.pzn-wielkopolska.org.pl/?pl\\_orientacja-przestrzenna,214](http://www.pzn-wielkopolska.org.pl/?pl_orientacja-przestrzenna,214).

<sup>20</sup> Tego rodzaju trudności są często wymieniane przez osoby z niepełnosprawnością wzrokową. Zob. A. Koenig, *Oczami niewidomego: reklama i samochody na ciągach dla pieszych*, artykuł dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.wiadomosci.ox.pl/wiadomosc,32082,oczami-niewidomego-reklama.html](http://www.wiadomosci.ox.pl/wiadomosc,32082,oczami-niewidomego-reklama.html).

kie w opinii prawie 80% respondentów stanowią zagrożenie o dużym lub bardzo dużym stopniu. Do trudności związanych z poruszaniem się po chodniku należy również zaliczyć nieodpowiednio zabezpieczone roboty budowlane czy drogowe. O tym, jak powinny być zabezpieczane roboty drogowe wspomniano we wcześniejszej części pracy, w tym miejscu należy tylko wskazać jak duże jest to zagrożenie. Zarówno z wyników przeprowadzonych ankiet, jak i wywiadu grupowego można wyprowadzić wnioski, że wszelkiego rodzaju prace prowadzone czy to na chodnikach, czy w ich okolicach, zmuszające do zmiany trasy powodują u osób z wadami wzroku sytuacje stresogenne. Osoby te, w większości przypadków, nie mają możliwości tak jak osoby sprawne, rozejrzeć się dookoła i dostosowania się chociażby np. do znaku B-41<sup>21</sup> – informującego o zakazie ruchu pieszych, pod którym często umieszczona jest tabliczka z informacją dotyczącą odcinka drogi dostępnego dla pieszych w określonym kierunku, np. z napisem *przejdź drugą stroną jezdni*. Powstanie jakichkolwiek zmian na drodze osoby niewidomej przyczynia się do tego, iż często traci ona orientację, a poszukując wyjścia z danej trudniej dla niej sytuacji może nawet zejść z chodnika i wejść niepostrzeżenie na ulicę.

Dla osób niewidomych i słabowidzących również wysokość krawężnika czy jego brak ma ogromne znaczenie. W sytuacji kiedy są różne wysokości krawężników nie wiedzą oni jak wysoko mają podnieść nogę wchodząc np. na chodnik. Kiedy zaś nie ma krawężników, co jest z kolei dużym udogodnieniem dla niepełnosprawnych poruszających się na wózkach inwalidzkich, to ludzie z badanej grupy mają problem z rozróżnieniem, gdzie np. kończy się chodnik, a zaczyna już przejście dla pieszych – bowiem dla nich krawężnik jest często jedynym wyznacznikiem granicy między chodnikiem a jezdnią. W związku z tym miejsca, gdzie wyczuwalna linia krawężnika zanika, np. na podjazdach samochodowych lub w miejscach, gdzie chodniki zostały obniżone dla zaspokojenia potrzeb osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, są dla tych korzystających z pomocy białej laski problematyczne. Wyczuwane płytki chodnikowe, które mogą być instalowane w miejscach, gdzie linia krawężnika została obniżona celem umożliwienia osobom z niepełnosprawnością ruchową przejścia na drugą stronę ulicy, rekompensują brak krawężnika, jednak zaleca się – podkreśla K. Szczerbińska-Speakman<sup>22</sup> – by opuszczone krawężniki umiejscawiać poza promieniem łuku chodnika na skrzyżowaniu. Bowiem osoba z dysfunkcją wzroku może wówczas, podążając za łukiem chodnika, znaleźć moment, w którym przechodzi on w linię prostą i przekroczyć jezdnię po prostej linii. A przy nieobecności wyczuwalnego krawężnika na łuku skrzyżowania powstaje

<sup>21</sup> § 30 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dz. U. z 2002 r., Nr 170, poz. 1393 ze zm.

<sup>22</sup> K. Szczerbińska-Speakman, *Mobilność osób niewidomych i słabowidzących na ulicach miast na przykładzie Wielkiej Brytanii*, (w:) E. M. Guzik-Makaruk, E. W. Pływaczewski, E. Zatyka (red.), *Bezpieczeństwo osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Wybrane aspekty prawne i kryminologiczne*, Białystok 2014, s. 199-200.

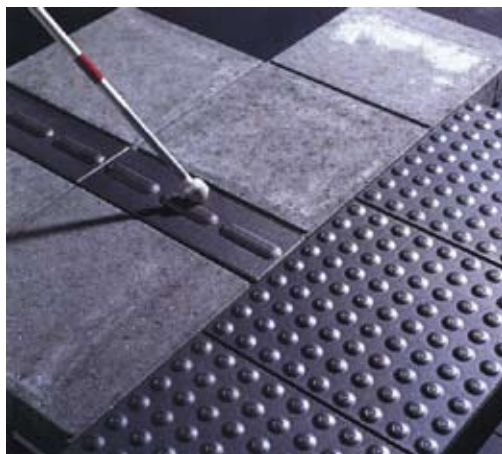


ryzyko, że osoba ta wyjdzie na środek skrzyżowania – zamiast dotrzeć na chodnik po przeciwnej stronie ulicy.

Rozwiązaniem wielu niedogodności związanych z poruszaniem się osób niewidomych i słabowidzących po chodnikach jest tzw. system ich prowadzenia, czyli ścieżki dotykowe. W zasadach adaptacji środowiska fizycznego do potrzeb osób z dysfunkcją wzroku<sup>23</sup> podkreśla się, że ścieżki te powinny być kontrastowe w stosunku do nawierzchni i składać się z trzech podstawowych elementów:

- pasa prowadzącego – czyli ciągu elementów z podłużnymi wypukłościami, znajdującymi się na utwardzonej powierzchni i umieszczonymi powyżej poziomu posadzki, będącym dotykowym oznakowaniem trasy wolnej od przeszkód, które ma na celu utrzymanie odpowiedniego kierunku przemieszczania oraz doprowadzenie do konkretnych miejsc np.: przejścia dla pieszych, schodów, windy, wejścia, wyjścia, kasy, punktu informacyjnego, toalety;
- pasa ostrzegawczego – zwracającego uwagę na niebezpieczeństwa wynikające z barier architektonicznych, znajdującego się najczęściej na zakończeniu ścieżki dotykowej<sup>24</sup>;
- pól uwagi – czyli elementów punktowo wypukłych, zadaniem których jest informowanie o krzyżowaniu i rozgałęzianiu się pasów prowadzących lub zmianie kierunku przemieszczania się, dlatego ułożone są w miejscach zakrętów, rozgałęzień, punktów docelowych, do których doprowadza ścieżka; najczęściej składają się z wypukłych guzków.

#### Zdjęcie 1. Elementy ścieżki dotykowej



Źródło: opracowanie własne na podstawie zdjęcia w International Design Yearbook 13 dostępnego (data odczytu: maj 2017 r.) pod adresem: [www.abbeville.com/interiors.asp?ISBN=0789203758&CaptionNumber=05](http://www.abbeville.com/interiors.asp?ISBN=0789203758&CaptionNumber=05).

<sup>23</sup> A. Fabisiak, *Zasady adaptacji środowiska fizycznego do potrzeb osób niewidomych i słabowidzących*, (w:) *Osoby niewidome i słabowidzące w przestrzeni publicznej. Zalecenia, przepisy, dobre praktyki*, opracowanie: Polski Związek Niewidomych, Warszawa 2009, s. 17-27.

<sup>24</sup> J. Poliński, *Oznaczenia dotykowe dla osób niewidomych i słabowidzących. Część II – Ścieżki dotykowe*, Problemy Kolejnictwa 2013. Tom 57, z. 158, s. 20.

W Polsce brakuje norm dotyczących ścieżek dotykowych w infrastrukturze transportu. W efekcie stosowane są – w nowopowstających miejscach użyteczności publicznej czy podczas prac modernizacyjnych np. dworców kolejowych – rozwiązania zapożyczone z różnych krajów. W literaturze przedmiotu wskazuje się szereg nieprawidłowości związanych z eksploatacją ścieżek dotykowych dla osób z dysfunkcjami wzroku. Dotyczą one m.in.: niewłaściwego przebiegu, złego utrzymania i napraw, zastawiania przeszkodami, budowy dodatkowej infrastruktury uniemożliwiającej korzystanie ze ścieżki albo są po prostu zniszczone.

**Zdjęcie 2.** Przykłady zniszczonych ścieżek dotykowych



Źródło: J. Poliński, *Oznaczenia dotykowe dla osób niewidomych i słabowidzących. Część II – Ścieżki dotykowe*, Problemy Kolejnictwa 2013. Tom 57, z. 158, s. 27-28.

Powyższe rozważania miały na celu ukazać, jak ważną rolę w zapewnianiu bezpieczeństwa niepełnosprawnym wzrokowo pełnią krawężniki oraz chodniki, które winny być wyposażone w rowki, wypustki, guziki budujące układ pasów prowadzących i pól uwagi, pozwalających tej kategorii uczestników na swobodne poruszanie się w przestrzeni miasta. Istotne są także odpowiednio i gładko ułożone płytki, bowiem wszelkiego rodzaju nierówności mogą być przyczyną potknięć, a nawet złamań białej laski (np. kiedy wpadnie ona w nierówność i się zablokuje).





Zarówno badania ankietowe, jak i wywiad grupowy wykazały, że zagrożeniem oraz niedogodnością dla osób z dysfunkcją wzroku są zaparkowane na ciągach dla pieszych samochody. Wyniki badań ilościowych wykazują, że 35% respondentów określiło takie zdarzenia jako duże utrudnienie, a 39,7% jako bardzo duże. Podczas badania jakościowego respondenci kilkakrotnie podkreślili, że napotkanie źle zaparkowanego auta, niepozostawiającego odpowiedniej ilości miejsca na przejście to też sytuacja stresogenna, powodująca zagubienie i niewłaściwe postępowanie w ruchu. Efektem poszukiwań możliwości obejścia takiego auta są częste wyjścia na jezdnię.

**Tabela 11.** Czynniki utrudniające osobom z dysfunkcją wzroku poruszanie się w przestrzeni zurbanizowanej

W jakim stopniu poniższe czynniki utrudniają Panu/i codzienne życie w przestrzeni zurbanizowanej?	Odpowiedź					Brak odpowiedzi	Ogółem
	trudno powiedzieć	w bardzo małym stopniu	w małym stopniu	w dużym stopniu	w bardzo dużym stopniu		
%							
<b>Chodnik</b>							
wysokie krawężniki	1,6	8,6	15,1	31	34,7	9	100
nierówne chodniki	0,7	2,3	8	37,1	48,2	3,7	100
brak krawężników (niewidoczne różnice między chodnikiem a jezdnią)	1,4	3,4	15,3	30,1	41,6	8,2	100
przeszkody na chodniku (np. kosze na śmieci, wystające niskie słupki, klomby na kwiaty, nisko zawieszona reklama, szyldy, znaki drogowe, drzewa, budki telefoniczne, latarnie, inne przeszkody na wysokości głowy)	1,3	3,7	9,8	30,8	48,1	6,3	100
nieodpowiednie zabezpieczenie robót budowlanych	1,6	2,7	11,9	32,3	43,9	7,6	100
zaparkowane pojazdy	2,1	3,9	13	35	39,7	6,3	100
inni piesi poruszający się ciągami komunikacyjnymi	5,6	17,9	30,2	25,1	7,9	13,3	100
rowerzyści	3,4	13	22,2	28,6	23,6	9,2	100
zwierzęta	7,4	29,3	25,6	15,7	5,6	16,4	100
<b>Ulica</b>							
nietwardzona nawierzchnia jezdni	4	10,5	20,7	30,9	21,7	12,2	100
brak udźwiękowienia sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach	1,6	2,1	8,7	28,5	52,7	6,4	100
brak ujednolicenia systemu sygnalizacji dźwiękowej	3,7	4,8	11,1	31,2	41,6	7,6	100



brak odpowiedniego zabezpieczenia robót drogowych	1,8	5,6	12,7	34,9	37,4	7,6	100
brak zróżnicowania faktury, kolorystyki nawierzchni przy przejściach dla pieszych	3,5	4,7	12,9	34,6	36,5	7,8	100
brak dotykowych i wizualnych oznaczeń dla słabowidzących przy wejściach i wyjściach z przejść podziemnych	5,6	5,6	13,8	33,1	33,3	8,6	100
brak oznaczeń ułatwiających orientację osobom z dysfunkcją wzroku w przejściach podziemnych	4,8	5,3	10	35,4	35,7	8,8	100
torowiska	10,1	10,6	17,9	25,7	16,2	19,5	100
inni piesi na przejściu	6,6	18,8	27	21,2	6,1	20,3	100
ubytki w jezdni	1,8	7,4	10	32,6	41,9	6,3	100
<b>Dworce (np. autobusowe, kolejowe, lotniska, metro) i przystanki komunikacji miejskiej</b>							
brak oznaczeń dotykowych i kolorystycznych na schodach	4	5	10,6	35,1	37,9	7,4	100
brak informacji dźwiękowych dotyczących rozkładu jazdy lub wizualnych dla osób słabowidzących	2,9	2,6	8	34,4	46	6,1	100
brak oznaczeń ciągów pieszych	4,2	4,2	13,3	34,9	29,3	14,1	100
brak oznaczeń na peronach np. prowadnic wzdłuż peronów, pasów dotykowych i kolorystycznych przy krawężniach peronów	4	4,6	10	31,8	41,6	8	100
przeszkody na ciągach komunikacyjnych w budynkach dworców (np. kosze na śmieci, tablice informacyjne)	5,1	5,8	12,1	32,8	34,9	9,3	100
utrudniony dostęp do przystanków komunikacji miejskiej	4,2	9,5	17,5	32,6	24,1	12,1	100

Osoby z problemami ze wzrokiem skarżą się również na rowerzystów korzystających z chodników. Największym problem są dla nich ci rowerzyści, którzy jadą z dużą prędkością czy dynamiką i przejeżdżają im – jak to sami określają – *tuż przed nosem*. Takie sytuacje są niedogodne dla każdego, bez względu na



dysfunkcje życiowe, niemniej jednak pewne grupy osób – takie jak niewidomi i słabowidzący – czują większy dyskomfort. W wywiadzie grupowym uczestnicy kilka razy odnosili się do problematycznych rozgraniczeń ścieżek rowerowych od chodników. Dla nich często te rozgraniczenia są niewyczuwalne, a nagle zamiany stron ścieżki z ciągiem dla pieszych wprawiają w zakłopotanie, kończące się często nerwowym poszukiwaniem chodnika.

Rzadko osoby z dysfunkcją wzroku wskazują jako przeszkodę czy trudność zwierzęta czy innych pieszych, poruszających się ciągami komunikacyjnymi. Warto w tym miejscu podkreślić, że przy odpowiedzi wskazującej, iż inni piesi są utrudnieniem podczas poruszania się po chodniku, aż 5,6% respondentów wybrało odpowiedź *trudno powiedzieć*, a 13,3% nie udzieliło odpowiedzi. Wydaje się, że 1/5 ankietowanych nie chciała powiedzieć wprost, ale dała pewnego rodzaju sygnał, wybierając te odpowiedzi, że często sprawne osoby nie zachowują się tak, jak powinni wobec niewidomych i słabowidzących. Potwierdzeniem tego „podejrzenia” są opinie członków Podlaskiego Okręgu PZN jakie przedstawiali podczas wywiadu grupowego: *ludzie często są bardzo życzliwi i bardzo życzliwie nastawieni, ale nie potrafią pomóc, bo nie mieli kontaktu z takimi osobami jak my i nie wiedzą jak udzielić nam pomocy*<sup>25</sup>. Niepełnosprawni wzrokowo nie chcą negatywnie oceniać innych ludzi, bo wiedzą, że często zdani są na ich pomoc, ale nieśmiało podkreślają, iż niekiedy nieumiejętna pomoc może stworzyć duże zagrożenie, np. zbyt energiczne szarpnięcie niewidomego czy słabowidzącego może przyczynić się do jego upadku, nieodpowiednie nakierowanie na stopnie do zwichnięcia czy nawet złamania nogi lub ręki.

Osoby niewidome i słabowidzące podczas korzystania z jezdni, czyli najczęściej w momencie przechodzenia przez przejście dla pieszych, zdecydowanie za największe utrudnienie uważają brak udźwiękowania sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach<sup>26</sup>. Aż 28,5% ankietowanych w dużym stopniu uważa to za utrudnienie, a 52,7% – w bardzo dużym. Nie tylko brak udźwiękowania, ale również brak ujednoczonego systemu sygnalizacji dźwiękowej jest dużym zagrożeniem, na które wskazuje ponad 70% ankietowanych. Problemy związane z sygnałem dźwiękowym na przejściu dotyczą m.in.<sup>27</sup>:

<sup>25</sup> Fragment transkrypcji wywiadu grupowego przeprowadzony wśród członków Podlaskiego Okręgu Polskiego Związku Niewidomych.

<sup>26</sup> H. Lubawy, *Sygnalizacja na przejściach dla pieszych*, Tyfloświat 2008, Nr 1 (1) 2008, s. 12-16; K. Gaj, *Zastosowanie nowych rozwiązań elektronicznych w samodzielnym poruszaniu się osób głuchoniewidomych i niewidomych jako rozwiązanie alternatywne*, (w:) E. M. Guzik-Makaruk (red.), *Możliwości wykorzystania i wdrożenia nowoczesnych technologii do budowy narzędzi wspomagających codzienne funkcjonowanie osób niewidomych*, Kraków-Białystok-Poznań 2011, s. 36.

<sup>27</sup> E. Bogusz, A. Furmann, H. Lubawy, M. Niewiarowicz, P. Perz, P. Pękala, *Propozycja ujednoczenia sygnalizacji akustycznej na przejściach dla pieszych w Polsce*, Tyfloświat 2010, Nr 3 (9), s. 15. Opisane w artykule propozycje weszły w życie na mocy rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju 1 z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Dz. U. z 2015 r., poz. 1314.

- zbyt dużej różnorodności sygnałów zezwalających na przejście (brak ujednoliconego systemu),
- faktu, iż ten sam sygnał akustyczny na jednym przejściu odpowiada światłu zielonemu – pozwala na przejście, na innym zaś zielonemu migającemu – informującemu o zakazie wkraczania na ulicę,
- niesłyszalności nadawanych sygnałów akustycznych, niewyróżniających się często spośród hałasu ruchu ulicznego.

Z zagadnieniem tym wiąże się również wyciszanie sygnałów dźwiękowych po godz. 22<sup>00</sup>. Działania takie są uzasadniane faktem, iż w godzinach nocnych hałas uliczny staje się znikomy, a dźwięk sygnalizatorów akustycznych staje się uciążliwy dla okolicznych mieszkańców. W tej sytuacji jednak od razu nasuwa się pytanie: Czy zatem osoby podejmującego tego rodzaju decyzje zakładają, że niepełnosprawni wzrokowo nie przemieszczają się po godzinie 22<sup>00</sup>? Celem rozwiązania tego konfliktu interesów proponuje się możliwość wprowadzenia pilotów dla osób niewidomych czy słabowidzących. Miałyby one za zadanie zdalnie uruchamiać sygnalizację dźwiękową<sup>28</sup>.

Jako trudności wiele osób biorących udział w badaniu wskazało brak oznaczeń ułatwiających orientację osobom z dysfunkcją wzroku w przejściach podziemnych, brak odpowiedniego zabezpieczenia robót drogowych, a także brak zróżnicowania faktury, kolorystyki nawierzchni przy przejściach dla pieszych. Przestrzeń ulic, chodników jest z reguły szara, więc osoby z niepełnosprawnością wzrokową poruszając się w niej nie mają żadnych punktów odniesienia, nie widzą kolorów ostrzegających o zbliżaniu się np. do krawędzi, do przejścia dla pieszych. Dlatego coraz częściej wskazuje się na stosowanie kontrastów w przestrzeni zurbanizowanej, tak by były one widoczne dla ludzi niepełnosprawnych wzrokowo.

Oczywistym wydaje się, że trudności w byciu uczestnikami ruchu drogowego osobom z chorobami i uszkodzeniami wzroku sprzyjają nieutwardzone nawierzchnie, ubytki w jezdni czy torowiska. W miejscach tych nierówności wszelkie przeszkody nie są dobrze wyczuwalne białą laską, co więcej może ona także utknąć np. w dziurze znajdującej się na przejściu dla pieszych, co automatycznie zatrzyma taką osobę nawet na środku przejścia. Szacuje się, iż użytkownicy białej laski są w stanie wyczuć nią różnice w typie nawierzchni oraz stosunkowo niewielkie różnice wysokości, np. wysoki na 25 mm krawężnik instalowany na podjazdach samochodowych. Problemy pojawiają się jednak wtedy, kiedy kondycja nawierzchni chodnika oraz jezdni nie jest należycie utrzymana, porowaty asfalt nie pozwala wówczas na odróżnienie nawierzchni chodnika od powierzchni wyczuwalnych płytek dotykowych, a wystające kanty płyt chodnika mogą być mylone z niskim krawężnikiem.

<sup>28</sup> M. Kosz-Koszevska, *Niewidomy na przejściu dla pieszych*, Gazeta Wyborcza z dnia 5 lutego 2016 r. – Magazyn Białostocki, s. 3.

Podobne przeszkody, jak na chodnikach i na jezdni w miejscu przejścia dla pieszych – ankietowani wskazywali również na dworcach autobusowych, kolejowych itp. oraz przystankach komunikacji miejskiej. Brak oznaczeń na peronach np. prowadnic wzdłuż peronów, pasów dotykowych i kolorystycznych przy ich krawężniach jest dla 31,8% tych osób utrudnieniem o dużym stopniu, a dla 41,6% – o bardzo dużym. Podobny stopień dyskomfortu, budzący jednocześnie poczucie zagrożenia wywołuje brak oznaczeń dotykowych oraz kolorystycznych na schodach (73% wskazało to jako czynnik utrudniający poruszanie się o dużym albo bardzo dużym stopniu zagrożenia) oraz brak informacji dźwiękowych dotyczących rozkładu jazdy lub wizualnych dla osób słabowidzących (aż 80% określiło go jako zagrożenie o dużym lub bardzo dużym stopniu).

**Zdjęcie 3.** Przykłady przejść dla pieszych ukazujące zarówno niedostosowane przejścia, jak i dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnością wzrokową

**Przejścia dla pieszych niedostosowane do potrzeb osób z wadami wzroku:**

zlewająca się powierzchnia, brak elementów kontrastowych, nierówności



**Przejścia dla pieszych dostosowane do potrzeb osób z wadami wzroku:** kontrastujące ścieżki dojścia z zastosowaniem pasa prowadzącego i pola uwagi, wyraźnie wymalowane pasy na prześciur oraz chropowata powierzchnia pod nimi



Źródło: F. Miłtuński, *Czy odnowione Krakowskie Przedmieście jest przyjazne osobom niepełnosprawnym?*, opracowanie dostępne pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.niepelnosprawni.pl/ledge/x/25347](http://www.niepelnosprawni.pl/ledge/x/25347); M. Łysek, Libiąż. *Przejścia dla pieszych jak progi zwalniające*, opracowanie dostępne (data odczytu: maj 2017 r.): [www.chrzanowski24.pl/wiadomosci-lokalne-dla-powiatu-chrzanowskiego/libiaz-przejscia-dla-pieszych-jak-progi-zwalniajace](http://www.chrzanowski24.pl/wiadomosci-lokalne-dla-powiatu-chrzanowskiego/libiaz-przejscia-dla-pieszych-jak-progi-zwalniajace); archiwum prywatne (ul. Rojna, Łódź).

Opisanie powyższych zagrożeń miało na celu ukazanie, jak wiele trudności napotyka osoby niewidome i słabowidzące korzystające z przestrzeni miejskiej. Te trudności nie tylko utrudniają im poruszanie się, przemieszczanie, ale czasami też zniechęcają do wyjścia z domu. Często stanowią one przyczynę poważniejszych konsekwencji jak upadki, potłuczenia, złamania czy inne uszkodzenia ciała lub nawet wypadki w komunikacji. W związku z tym w ankiecie zapytano respondentów również o to czy kiedykolwiek zostali poszkodowani podczas korzystania z przestrzeni miejskiej wskutek opisanych powyżej utrudnień.



**Tabela 12.** Osoby niewidome i słabowidzące poszkodowane wskutek napotkanych w przestrzeni zurbanizowanej utrudnień<sup>29</sup>

<b>Czy kiedykolwiek został/a Pan/i poszkodowany/-a w poniższych sytuacjach:</b>	
<b>na chodniku z powodu:</b>	<b>%</b>
wysokich krawężników	35,4
nierówności na chodnikach	55,6
braku krawężników	18,5
przeszkód na chodniku (np. kosze na śmieci, wystające niskie słupki, klomby na kwiaty, nisko zawieszone reklamy, szyldy, znaki drogowe, drzewa, budki telefoniczne, latarnie, tablice na wysokości wzroku)	51,8
nieodpowiedniego zabezpieczenia robót budowlanych	23,8
zaparkowanych pojazdów	34,4
innych pieszych poruszający się ciągami komunikacyjnymi (np. nieprzestrzegający zasady poruszania się prawą stroną)	18,3
rowerzystów	26,9
zwierząt	7,7
<b>na jezdni z powodu:</b>	
ubytków w jezdni	36
nietwardzonej nawierzchni jezdni	14,5
braku udźwiękowienia sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach	25,4
braku ujednoczenia systemu sygnalizacji świetlnej	17,2
braku odpowiedniego zabezpieczenia robót drogowych	20,3
braku zróżnicowania faktury nawierzchni przy przejściach dla pieszych	19,6
braku oznaczeń wejścia i wyjścia przejść podziemnych	16,2
braku oznaczeń w przejściach podziemnych	14,6
torowisk	9,8
innych pieszych na przejściu	10,8
<b>na dworcach (np. autobusowych, kolejowych, lotniskach, w metrze) i przystankach komunikacji miejskiej z powodu:</b>	
braku oznaczeń schodów	28,8
braku informacji dźwiękowych dotyczących rozkładu jazdy	28,8
braku oznaczeń ciągów pieszych	15,4
braku oznaczeń na peronach	22
przeszkód na ciągach komunikacyjnych w budynkach dworców (np. kosze na śmieci, tablice informacyjne)	22,8
nieodpowiedniej lokalizacji przystanków komunikacji miejskiej	18
braku informacji dźwiękowej dotyczącej rozkładu jazdy, w tym informacji o numerze nadjeżdżającego pojazdu	40,5

Źródło: opracowanie własne.

Ponad 50% ankietowanych zadeklarowało, że było poszkodowanymi w wyniku nierówności czy przeszkód na chodnikach. Z wyników przeprowadzonych badań jakościowych można wywnioskować, że szkody te to najczęściej, jak już było wspomniane, uszkodzenia ciała – począwszy od takich drobnych jak otar-

<sup>29</sup> Procenty nie sumują się do 100, gdyż można było zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.

cia, zranienia, siniaki, stłuczenia, po nieco poważniejsze i bardziej dolegliwe, jak zwichnięcia kończyn czy złamania. Często też dochodzi do podarcia lub zniszczenia okryć wierzchnich oraz toreb, plecaków, niekiedy nawet do zniszczenia białej laski. Dzieje się tak, kiedy osoby niewidome lub słabowidzące przechodzą obok niezabezpieczonych w odpowiedni sposób np. wiszących czy stojących w okolicy przystanków komunikacji miejskiej koszy na śmieci, które mają „daszki” o ostrych krawędziach. Osoby te potykają się także o wystawiane na chodniki ruchome reklamy, krzesła czy stoły z ogródków letnich restauracji, zajmujące niekiedy więcej miejsca aniżeli powinny lub w ogóle znajdujące się w miejscu, w którym jest to zabronione. Jeżeli osoba z dysfunkcją wzroku w porę nie wyczuje np. przy pomocy białej laski przeszkody znajdującej się w niedalekiej odległości od niej, często nachodzi na nią, wskutek czego nabawia się siniaków, otarć czy niszczy ubranie. Niekiedy zaś, kiedy w porę zlokalizuje daną przeszkodę, próbuje ją ominąć, co – jak podkreślali uczestnicy wywiadu grupowego – kończy się niepostrzeżonym zejściem z chodnika i wejściem na jezdnię. Z kolei ponad 30% respondentów było poszkodowanych w wyniku niezauważenia wysokich krawężników lub zaparkowanych pojazdów na chodnikach czy ubytków w jezdni.

Dane statystyczne zawarte w powyższych tabelach wskazują, że nie zawsze wszystkie trudności doprowadzają do zdarzeń, w których szkód doznają niepełnosprawni wzrokowo. Część z tych utrudnień związanych z brakiem zastosowania odpowiednich udogodnień czy niewłaściwym zachowaniem pozostałych uczestników ruchu drogowego, zmniejsza po prostu komfort życia, komfort poruszania się w przestrzeni miejskiej, a nie koniecznie doprowadza do poważnych w skutkach zdarzeń. Niespełna 1/4 respondentów przyznała, iż doznała pewnych szkód w wyniku nieumiejętnego udzielenia pomocy związanej z poruszaniem się w przestrzeni zurbanizowanej przez osoby widzące.

Ankieta skierowana do osób niewidomych i słabowidzących zawierała 15 pytań poświęconych wypadkom w komunikacji, w których uczestniczyli albo sami respondenci, albo osoby im znane. Osiem pytań dotyczyło doświadczeń osoby ankietowanej, a siedem doświadczeń innych – im znajomych. Część ankietowanych – 9,9% była ofiarą wypadku w komunikacji jako pieszy, 3,8% jako pasażer. Pozostali – 86,3% nie uczestniczyli w tego rodzaju zdarzeniu.

**Tabela 13.** Osoby z dysfunkcją wzroku jako ofiary wypadków drogowych a ich płeć

Czy był Pan/i ofiarą wypadku w ciągu ostatnich 10 lat?	Płeć		Ogółem
	kobieta	mężczyzna	
	%		
tak, jako pieszy	9,6	10,2	9,9
tak, jako pasażer	4,7	2,6	3,8
nie	85,7	87,2	86,3
<b>Ogółem</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Źródło: opracowanie własne.





Powyższa tabela ukazuje płeć osób niepełnosprawnych wzrokowo, które były ofiarami wypadków w komunikacji. Z przedstawionych danych widać, że udział procentowy w analizowanych zdarzeniach pieszych niepełnosprawnych wzrokowo zarówno kobiet, jak i mężczyzn jest bardzo podobny i oscyluje w granicach 10%, w przypadku pasażerów – to 2,6% mężczyzn uległo wypadkom, zaś kobiet o 2,1% więcej. Uwzględniając z kolei kryterium wieku niepełnosprawnych wzrokowo osób będących ofiarami analizowanych wypadków, to jako piesi ulegają im najczęściej ci z przedziału wiekowego od 36 do 54 lat – 13,4% spośród nich było ofiarą wypadku, najrzadziej zaś ci, którzy skończyli 17 lat a nie ukończyli 24 – 5,8%. Fakt ten jest uzależniony od aktywności życiowej, zawodowej poszczególnych grup wiekowych i poziomu samodzielności. Co więcej, osoby w przedziale wiekowym 36-64 lat stanowiły nieco ponad 50% przebadanej populacji. Takie ukształtowanie struktury grupy badawczej nawiązuje do tego, że najczęściej po 40 roku życia ludzie zaczynają odczuwać problemy ze wzrokiem. Z kolei ofiarami wypadków są najczęściej osoby z dysfunkcjami wzroku z przedziału 65 lat i więcej – aż 5,4% tej populacji było ofiarą wypadku drogowego, tuż za nimi plasują się niepełnosprawni od 25 do 35 roku życia – pośród nich 4,7% zadeklarowało taką odpowiedź. Najmniej tego typu ofiar było pośród ludzi z przedziału wiekowego od 36 do 64 lat – 3%.

Jako piesi wypadkom najczęściej ulegają osoby słabowidzące w stopniu znacznym – pośród nich aż 11,5% było ofiarą, na drugim miejscu znajdują się słabowidzący w stopniu umiarkowanym – 10,1%. Najrzadziej ofiarami są całkowicie niewidomi (w tym z poczuciem światła) – 7,1%. Najwięcej ofiar będących pasażerami jest pośród całkowicie niewidomych z poczuciem światła – 5,2% tej grupy badanych, w przypadku słabowidzących w stopniu znacznym odsetek ten równy jest 4,5%, najmniej zaś spośród słabowidzących w stopniu umiarkowanym. Porównując dane procentowe można wyprowadzić wnioski, że to słabowidzący w stopniu znacznym najczęściej są ofiarami wypadków drogowych. Wyjaśnieniem tego może być fakt, iż są to osoby, które wciąż nie mogą się pogodzić z utratą wzroku, wciąż chcą być aktywne, dlatego czasami ich zachowania jako uczestników ruchu drogowego mogą być nieostrożne, zbyt pewne siebie, a może nawet zbyt brawurowe, co ostatecznie nie kończy się dla nich najlepiej. Ponadto osób z dysfunkcją wzroku właśnie z tą wadą jest najwięcej – według przeprowadzonych badań – zatem i oni są najczęstszymi uczestnikami ruchu drogowego, więc i stopień narażenia na bycie sprawcą bądź ofiarą wypadku jest również duży.

**Tabela 14.** Miejsce zamieszkania (według województwa) osób z dysfunkcją wzroku, które były ofiarami wypadków w komunikacji

Czy był Pan/i ofiarą wypadku w ciągu ostatnich 10 lat?	Województwo															
	dolnośląskie	kujawsko-pomorskie	lubelskie	lubuskie	łódzkie	mazowieckie	małopolskie	opolskie	podkarpackie	podlaskie	pomorskie	śląskie	świętokrzyskie	warmińsko-mazurskie	wielkopolskie	zachodniopomorskie
	%															
tak, jako pieszy	10	5	0	12,5	13,5	13,6	0	5,9	0	12,1	20	8,3	11,4	13,5	14,1	4
tak, jako pasażer	5	7,5	0	0	7,7	3,7	7,4	5,9	0	0	10	4,2	2,3	4,1	1,3	2
nie	85	87,5	100	87,5	78,8	82,7	92,6	88,2	100	87,9	70	87,5	86,4	82,4	84,6	94
<b>Ogółem</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Źródło: opracowanie własne.

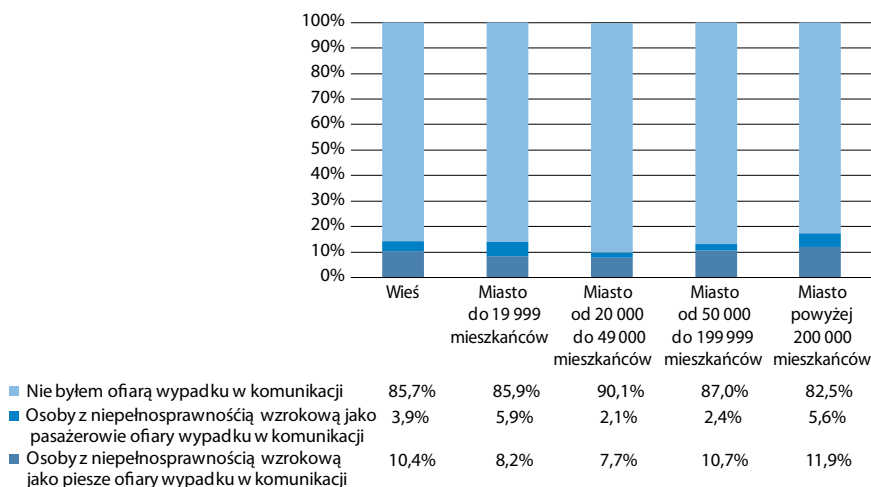
Z przedstawionej powyżej tabeli krzyżowej wynika, że w przypadku większości województw – za wyjątkiem kujawsko-pomorskiego – jest więcej ofiar wypadków drogowych będących pieszymi, aniżeli pasażerami. W województwach takich jak: dolnośląskie, lubuskie, mazowieckie, podlaskie, pomorskie, warmińsko-mazurskie, wielkopolskie, łódzkie, świętokrzyskie odsetek pieszych będących ofiarami wypadków w komunikacji jest większy niż 10%. Natomiast największy odsetek ofiar będących pasażerami – 5% i więcej – jest w województwach: dolnośląskim, kujawsko-pomorskim, małopolskim, opolskim, pomorskim i łódzkim. Porównując ogólną liczbę wypadków w poszczególnych województwach, do tych, w których ofiarami byli respondenci można zauważyć, że w województwach, gdzie doszło od 2003 r. do 2015 r. do dużej liczby wypadków, również było więcej tych, gdzie ofiarami byli przedstawiciele badanej populacji. Zależności te widoczne są w województwach: śląskim, łódzkim, wielkopolskim czy mazowieckim, z kolei np. województwo warmińsko-mazurskie nie wyróżnia się na tle ogólnych statystyk, aby było w nim dużo wypadków samochodowych, aż 14,3% wszystkich ofiar pośród niewidomych i słabowidzących pochodzi właśnie z tego obszaru Polski.

Duże nasilenie ruchu ulicznego i liczba samochodów w miastach powyżej 200 000 mieszkańców przyczynia się nie tylko do ogólnej dużej liczby zdarzeń na drogach, ale też niespełna 1/5 ich niepełnosprawnych wzrokowo mieszkańców, którzy wzięli udział w badaniu, była ofiarami wypadków w komunikacji: 11,9% jako piesi, a 5,6% jako pasażerowie. Najniższy odsetek ankietowanych, którzy zadeklarowali, że byli ofiarami wypadku jest w miastach od 20 000 do 49 999 mieszkańców. Tam 7,7% niepełnosprawnych respondentów było pieszą ofiarą, a 2,1% ofiarą jako pasażer. Nieco zaskakujący jest fakt, iż analizowana



zmienna nie była niska na wsi. Odpowiednio bowiem 10,4% badanych oświadczyło, że było pieszą ofiarą wypadku, a 3,9% – jako pasażer. Dowodzi to tego, iż wiejska infrastruktura nie jest bardzo często dostosowana do potrzeb niepełnosprawnych, brakuje tam również chodników, po których mogliby oni się bezpiecznie poruszać.

**Wykres 1.** Osoby z dysfunkcją wzroku jako ofiary wypadków drogowych a wielkość miejsca zamieszkania



Źródło: opracowanie własne.

Na podstawie przeprowadzonych badań ankietowych pośród członków Polskiego Związku Niewidomych możemy stwierdzić, że do wypadków w komunikacji najczęściej dochodzi na oznakowanych przejściach dla pieszych – aż 21,2%. Drugie, co do częstotliwości miejsce analizowanych zdarzeń drogowych to nieoznakowane przejścia dla pieszych – 12,9% oraz przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej – też 12,9%. Z kolei 4,7% wypadków wydarzyło się na przejściu dla pieszych z sygnalizacją świetlną i dźwiękową. Wynik ten można zestawzić z przytaczanymi powyżej utrudnieniami, jakie osoby niewidome i słabowidzące napotykały na przejściach dla pieszych. Otóż niejednolite systemy dźwiękowe, brak ścieżek dotykowych czy elementów kontrastujących powoduje, że osoby z dysfunkcją wzroku często wchodzą na przejście dla pieszych mając mylne wyobrażenie, iż sygnalizatory pokazują zielone światło. Należy podkreślić, że nie zawsze w okolicach przejścia dla pieszych znajdują się inni uczestnicy ruchu, którzy mogą pomóc osobie z niepełnosprawnością wzrokową. Co więcej, podczas wywiadu grupowego osoby mające problem ze wzrokiem wskazywały, iż brak wyczuwalnej struktury „zebrzy”, albo granic określających przejście dla pieszych jest przyczyną, iż wychodzą oni poza „zebrę”, gubiąc kierunek chodu i znajdując się niemalże na środku jezdni. Do takich sytuacji

dochodzi sporadycznie, niemniej jednak mają one miejsce, a przedstawione dane statystyczne dowodzą, że mogą kończyć się wypadkiem w komunikacji. Fakt, iż do wypadków drogowych z udziałem niepełnosprawnych wzrokowo dochodzi najczęściej na przejściach dla pieszych, odpowiada ogólnym danym statystycznym dotyczącym wypadków drogowych w Polsce, bowiem w naszym kraju ta część jezdni jest drugim – tuż po jezdni – miejscem, gdzie najczęściej dochodzi do analizowanych zdarzeń.

Część respondentów zadeklarowała także, że do wypadku doszło na przystanku komunikacji zbiorowej – 11,8% lub skrzyżowaniu – 9,4%. Najmniej wypadków stwierdzono w miejscach nieprzeznaczonych do przekraczania jezdni, co dowodzi, że osoby z dysfunkcją wzrokową starają się jednak przechodzić przez jezdnię w miejscach do tego przeznaczonych.

**Tabela 15.** Miejsca wypadków drogowych z udziałem osób z niepełnosprawnością wzrokową

Miejsce wypadku:	%
oznakowane przejście dla pieszych	21,2
nieoznakowane przejście dla pieszych	12,9
przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną	7,1
przejście dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej	12,9
przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną i dźwiękową	4,7
w miejscu nieprzeznaczonym do przekraczania jezdni	2,4
na skrzyżowaniu	9,4
na przystanku komunikacji zbiorowej	11,8
brak odpowiedzi	17,6
<b>Ogółem</b>	<b>100</b>

Źródło: opracowanie własne.

Z zestawienia miejsc wypadków w komunikacji z rodzajem niepełnosprawności wzrokowej wyprowadzono takie wnioski:

- wypadki drogowe z osobami całkowicie niewidomymi, w tym z poczuciem światła miały najczęściej miejsce na oznakowanych przejściach dla pieszych oraz na przystankach komunikacji zbiorowej,
- nieoznakowane przejścia dla pieszych oraz przejścia bez sygnalizacji świetlnej to miejsca, gdzie najczęściej dochodziło do zdarzeń drogowych z udziałem słabowidzących w stopniu znacznym,
- słabowidzący w stopniu umiarkowanym byli ofiarami wypadków, których typowym miejscem było oznakowane lub nieoznakowane przejście dla pieszych.

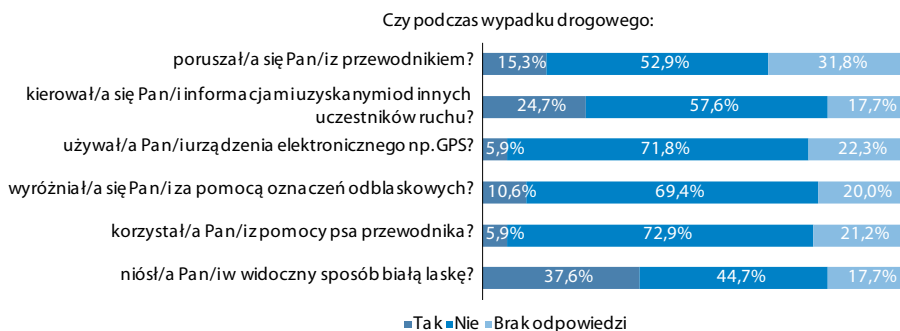
Z takiego samego zestawienia miejsca wypadku, ale ze zmienną jaką jest płeć osoby z dysfunkcją wzroku wynika, że do wypadków z udziałem kobiet dochodzi znacznie częściej w miejscach nieprzeznaczonych do przekraczania jezdni niż z udziałem mężczyzn. Sytuacja jest odwrotna, kiedy dochodzi do wypadków na przejściach dla pieszych z sygnalizacją świetlną i dźwiękową, na



przystankach komunikacji zbiorowej oraz oznakowanych przejściach dla pieszych – tam częściej niewidomi lub słabowidzący mężczyźni stawali się ofiarami. Mężczyźni – ze swej natury – mogą znacznie pewniej niż kobiety czuć się np. na przystankach z pełną sygnalizacją zarówno o charakterze świetlnym, jak i dźwiękowym, dlatego ich czujność na tego rodzaju przejściach może być uśpiona.

Połowa ankietowanych w wieku 17-24 lata zadeklarowała, że do wypadków z ich udziałem doszło na przystanku komunikacji miejskiej. Zauważyć należy, iż są to osoby młode, które uczęszczają do szkół ponadgimnazjalnych, studiują, w związku z tym dużo się przemieszczają, nie mając jeszcze w pełni wypracowanej umiejętności poruszania się w przestrzeni zurbanizowanej, bo np. dotychczasowa szkoła była blisko domu lub dowozili do niej rodzice. W momencie, kiedy osoby te zaczynają się usamodzielniać zamieszanie na przystankach np. miejskich, plus zasypane krawężniki tych przystanków w okresie zimowym (tego rodzaju utrudnienia wskazywali uczestnicy wywiadu grupowego) sprawiają, że trudno jest im odnaleźć się na przestrzeni przystanku. W efekcie czego mogą wyjść chociażby tuż przed nadjeżdżający autobus. Z kolei respondenci w wieku 25-35 lat oraz 65 lat i więcej przyznali, że uczestniczyli w wypadkach na oznakowanych przejściach dla pieszych, zaś ci z przedziału 26-64 lata – na nieoznakowanych przejściach dla pieszych.

**Wykres 2.** Okoliczności wypadków drogowych z udziałem osób z niepełnosprawnością wzrokową



Źródło: opracowanie własne.

Z danych zaprezentowanych na wykresie powyżej wynika, że w większości przypadków osoba z niepełnosprawnością wzrokową nie korzystała z udogodnień w postaci GPS czy odbłasków. Najrzadziej (5,9%) do wypadków dochodzi, kiedy osoby korzystają z systemu nawigacji satelitarnej GPS lub psa przewodnika. Najczęściej to całkowicie niewidomi, w tym z poczuciem światła deklarują, że mieli tego rodzaju urządzenie podczas wypadku – aż 20% spośród nich wybrało taką odpowiedź. W przypadku słabowidzących w stopniu znacznym było to odpowiednio 2,9%, zaś u słabowidzących w stopniu umiarkowanym –



4,8%. Przyjąć więc można, że to ci, którzy nie widzą już prawie nic najczęściej korzystają z urządzeń elektronicznych, ułatwiających poruszanie się, które jednak i tak nie ratują ich przed wypadkami. Należy zatem w tym miejscu przypomnieć, że nawigacja stanowi tylko dodatkową pomoc w orientacji dla osób z dysfunkcją wzroku, jest przeznaczona dla tych poruszających się samodzielnie oraz nie zastępuje białej laski. Wskazuje się, że dokładność GPS na otwartej przestrzeni w sprzyjających warunkach to około 5-10 metrów, dlatego podstawowym celem nawigacji jest poprowadzenie niepełnosprawnego wzrokowo w pobliże miejsca docelowego (np. budynku), ale już nie koniecznie wprost pod same drzwi. Ekspertiści<sup>30</sup> opisując korzyści dla ludzi z problemami wzrokowymi podkreślają, że GPS przyczynia się do lepszej orientacji przestrzennej, daje dostęp do informacji o otoczeniu, zwiększa poczucie pewności siebie oraz poprawia bezpieczeństwo.

Powyżej wspomniano także, że do niedużej liczby wypadków dochodzi wówczas, kiedy niewidomy lub słabowidzący poruszał się z psem asystującym. Wyjaśniając ten stan rzeczy można podać kilka powodów. Po pierwsze, niedużo jest osób posiadających psa przewodnika, z uwagi na fakt, iż ich zakup oraz utrzymanie nie są tanie<sup>31</sup>. Ponadto, należy im poświęcać czas i uwagę, odbywać razem szkolenia – zatem jest to nie tylko ułatwienie dla niewidomych, ale też rodzi pewne obowiązki, których nie każdy jest w stanie się podjąć. Po drugie, pies przewodnik jest bardzo dobrze wyszkolony, zatem na pewno przyczynia się do bezpieczniejszego korzystania z przestrzeni miejskiej. Pies przewodnik potrafi m.in.<sup>32</sup>: prowadzić prosto po chodniku; omijać przeszkody znajdujące się zarówno na ziemi, jak i nieco wyżej, czyli takie, których biała laska nie wychwyci; odszukiwać i wskazywać: przejścia dla pieszych, przystanki, schody, drzwi do budynków oraz do autobusów, tramwajów czy pociągów; odszukiwać i wskazywać miejsca siedzące w pomieszczeniach i środkach transportu; okazać tzw. wyuczone nieposłuszeństwo, polegające na odmówieniu wykonania komendy podanej przez właściciela, gdy ten np. nie usłyszy nadjeżdżającego samochodu. Co więcej, istnieje możliwość, by każdy niewidomy, pracując ze swoim psem, nauczył go wskazywania rzeczy zgodnych z jego potrzebami, np. bankomatów, automatów z napojami w miejscach użyteczności publicznej itp. Po trzecie, wskazuje się, że osoby korzystające z pomocy psa asystującego powinny również bardzo dobrze poruszać się z białą laską, co zapewne też wzmacnia poczucie bezpieczeństwa w ruchu

<sup>30</sup> M. Rotnicki, *Nawigacja satelitarna – pomoc w orientacji przestrzennej dla osób niewidomych i słabowidzących*, opracowanie dostępne pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.niepelnospawni.gov.pl](http://www.niepelnospawni.gov.pl).

<sup>31</sup> Pies kosztuje około 2 000 zł, natomiast koszt jego szkoleń jest znacznie większy, około 30 000 zł. Ceny wskazane w marcu 2015 r. przez Jolantę Kramarz – Prezes Zarząd Fundacji Vis Maior podczas wywiadu dla Państwowej Agencji Prasowej. Zob. *PFRON da pieniądze na szkolenia ...*, op. cit.

<sup>32</sup> *Pies Przewodnik – informacje ogólne*, opracowanie dostępne pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.piesprzewodnik.org.pl/21](http://www.piesprzewodnik.org.pl/21).



drogowym<sup>33</sup>. Warto też pamiętać, że pies przewodnik nie tylko ułatwia poruszania się w przestrzeni zurbanizowanej, ale też staje się „przyjacielem” osoby z niepełnosprawnością wzrokową, który bardzo często przyczyni się do tego, iż taka osoba zwiększa swoją aktywność społeczną, a nawet zawodową, staje się bardziej otwarta na innych oraz chętniej i z większą pewnością wychodzi z domu.

Niespełna 1/4 respondentów wskazała, że zanim doszło do wypadku kierowała się informacjami uzyskanymi od innych uczestników ruchu drogowego. Analizowana zmienna ukazuje, że albo osoba sprawna w nieodpowiedni sposób pokierowała niepełnosprawnym wzrokowo, np. wyznaczając jej trasę nieprzystosowaną do potrzeb ludzi niewidomych czy słabowidzących lub zbyt trudną, albo też osoby te mylnie zinterpretowały uzyskane wskazówki. Osoby współpracujące z ludźmi z dysfunkcją wzroku, jak też oni sami wskazują, że niezwykle ważna jest chęć niesienia pomocy ludziom niesamodzielnym, ale ta pomoc też powinna mieć odpowiedni charakter. Dlatego są pewne zasady dotyczące tego, jak należy zachowywać się jako „przewodnik” osoby z wadami wzroku, jakich informacji należy jej udzielać – wypowiedzenie ostrzeżenia *Uwaga schody!* jest niewystarczające, ponieważ trzeba jeszcze określić czy te schody są skierowane do dołu, czy do góry. Jest wiele reguł związanych z tym jak powinno trzymać się osobę prowadzoną, jak należy zachowywać się w wąskich przejściach, jak zmienia się strony, zawraca czy przechodzi przez drzwi, wchodzi lub schodzi ze schodów, podchodzi do krzesła i pomaga w siadaniu na nim itp. O tym jak ważne jest właściwe instruowanie niewidomych i słabowidzących mówili również członkowie białostockiego PZN podczas wywiadu – jeden z jego uczestników opisał taką oto sytuację: *Starszy mężczyzna wchodzi za mną do autobusu i mówi: „Panie, panie tu o, pan wsiadaj”. Wsiadłem więc do pojazdu, a mężczyzna dalej udziela mi wskazówek: „Proszę Pana ... Panie tu Pan masz miejsce, o tutaj o” i kieruje mną jakbym był jakąś lalką sterowaną czy zdalnie sterowaną zabawką. Po czym wreszcie zapytałem: „Proszę Pana, tu o – to gdzie to będzie? W bok, w prawo, w lewo czy w ogóle z drugiej strony?”. Dopiero wówczas mężczyzna zrozumiał, iż mimo jego dobrych chęci, dotychczasowe wskazówki były bezużyteczne i niezrozumiałe<sup>34</sup>.*

Niepokojący jest fakt, że do 37,6% wypadków w komunikacji z udziałem ludzi z dysfunkcjami wzroku doszło wówczas, kiedy mieli oni ze sobą białe laski. Oczywiście jest, że laska nie zapewni tym osobom 100% bezpieczeństwa, ale powinna ona stanowić ostrzeżenie dla innych uczestników ruchu drogowego. Dlatego biorąc pod uwagę fakt, że do wypadków w komunikacji z udziałem nie-

<sup>33</sup> J. Witkowska, *Biała laska a pies przewodnik – zbędna umiejętność czy pierwszy stopień wtajemniczenia?*, artykuł dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.piesprzewodnik.org.pl/biala-laska-a-pies-przewodnik-zbedna-umiejtnosc-czy-pierwszy-stopien-wtajemniczenia](http://www.piesprzewodnik.org.pl/biala-laska-a-pies-przewodnik-zbedna-umiejtnosc-czy-pierwszy-stopien-wtajemniczenia).

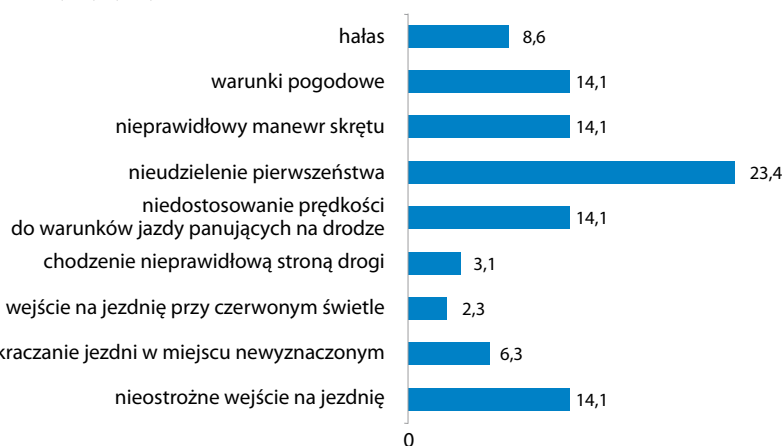
<sup>34</sup> Fragment transkrypcji wywiadu grupowego przeprowadzony wśród członków Podlaskiego Okręgu Polskiego Związku Niewidomych.

widomych lub słabowidzących dochodzi najczęściej na przejściach dla pieszych, a osoby te mają ze sobą jak opisują białą laskę, można stwierdzić, iż nie jest albo ona wystarczająco widoczna albo polskie społeczeństwo – a zwłaszcza kierowcy – nie są wyczuleni na ten atrybut niepełnosprawności wzrokowej. Zestawiając ze sobą dwie zmienne: posiadanie białej laski podczas wypadku w komunikacji oraz stopień niepełnosprawności wzrokowej, otrzymano takie oto wyniki:

- 72,2% całkowicie niewidomych – w tym z poczuciem światła – miało podczas wypadku białą laskę, zaś 27,8% – nie; na podstawie tych danych można stwierdzić również, że obowiązek noszenia białej laski podczas samodzielnego poruszania się przez osoby niewidome wynikający z art. 42 p.r.d. jest przestrzegany, skoro większość z nich miała ją podczas wypadku;
- 58,3% słabowidzących w stopniu znacznym – nie miało białej laski w trakcie zdarzenia, a 41,7% – miało,
- aż 76,2% nie miało atrybutu osób niewidomych spośród słabowidzących w stopniu umiarkowanym, zaś 23,8% miało go, kiedy dochodziło do wypadku drogowego.

Potwierdza się w tym miejscu postawiona wcześniej teza, że w początkach chorób związanych z utratą wzroku, kiedy osoby jeszcze szczątkowo widzą, czują się one na tyle pewnie, że nie chcą okazywać swojej dysfunkcji i nie poruszają się np. przy pomocy białej laski<sup>35</sup>. Dlatego podczas wypadków najczęściej ta grupa osób – według badań – nie miała ze sobą laski. Wraz z pogłębiającą się dysfunkcją, osoby te przekonują się do białej laski oraz jej przydatności podczas poruszania się, stąd też tak duży odsetek np. niewidomych, którzy podczas analizowanych zdarzeń mieli ją ze sobą.

**Wykres 3.** Przyczyny wypadków w komunikacji z udziałem osób z niepełnosprawnością wzrokową



Źródło: opracowanie własne.

<sup>35</sup> M. Pacholec, *Nie jest łatwo zaakceptować...*, artykuł dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.trakt.org.pl/nie-jest-latwo-zaakceptowac](http://www.trakt.org.pl/nie-jest-latwo-zaakceptowac).





Zastanawiający jest również fakt, że do 15,3% wypadków doszło, kiedy osobie z dysfunkcją wzrokową towarzyszył przewodnik. Zapytać zatem można, czy to po prostu przypadek czy też nieuwaga, a może brak odpowiednich kwalifikacji przewodnika, nieumiejącego się w wystarczająco bezpieczny i skuteczny sposób zaopiekować niepełnosprawnym. Autorka nie chciałaby stawiać tutaj pochopnych tez, bowiem zdarzenia drogowe są zależne od tak wielu okoliczności, że aby móc zbadać te właśnie przypadki oraz zrozumieć przyczyny ich powstania, należałoby do każdego z nich dotrzeć i przeprowadzić studium przypadku.

Powyższy diagram ukazuje, iż do większości wypadków w komunikacji, w których uczestniczą osoby z dysfunkcją wzroku dochodzi w wyniku nieudzielenia pierwszeństwa. W analizowanych sytuacjach wydaje się, iż należy rozumieć to w ten sposób, że nie został zrealizowany obowiązek z art. 26 ust. 7 prawa o ruchu drogowym. Zgodnie z tą podstawą prawną – jak opisano w rozdziale IV monografii – *w razie przechodzenia przez jezdnię osoby niepełnosprawnej, używającej specjalnego znaku, lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej, kierujący jest obowiązany zatrzymać pojazd w celu umożliwienia jej przejścia*. Takie rozumienie pierwszeństwa wydaje się bowiem tutaj najwłaściwsze, ponieważ wskazują na to inne zmienne, chociażby ta, że do wypadków dochodzi najczęściej na przejściach dla pieszych. Trudno bowiem byłoby w tym miejscu rozważać nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu jednemu pojazdowi przez inny, wskutek czego doszło do wypadku, w którym ucierpiała osoba niewidoma lub słabowidząca. Analizowana przyczyna może być dowodem na to, że kierujący pojazdami widząc osobę niepełnosprawną, używającą specjalnego znaku – w tym przypadku mowa o białej lasce – nie dopełniają obowiązku polegającego na zatrzymaniu pojazdu, celem umożliwienia jej przejścia przez jezdnię<sup>36</sup>.

Jednakże czy zawsze jest to niewłaściwe zachowanie kierowcy? Prawdopodobnie nie. Zapewne bywają i takie sytuacje, że niepełnosprawność nie jest widoczna, bo np. osoba niewidoma nie ma ze sobą białej laski, albo ta laska nie jest niesiona tak by była widoczna dla innych uczestników ruchu, zwłaszcza dla kierowców. Np. czekający niewidomy przed przejściem dla pieszych, trzymając laskę po swojej prawej stronie, będąc ubranym w długi płaszcz z torbą

<sup>36</sup> Jednakże oprócz nieprzestrzegania przepisów prawa o ruchu drogowym, niektórych kierowców charakteryzuje tak duży brak tolerancji, że aż trudno go skomentować. Taką sytuację z dnia 29 kwietnia 2015 r. opisał A. Koenig (osoba z niepełnosprawnością wzrokową) w jednym ze swoich artykułów: (...) *Przechodzę przez pierwszą część przejścia wchodzę na wysepkę oddzielającą pasy jezdni od siebie i ... wchodzę na samochód, który zatrzymał się na „pasach”. Zatrzymuję się przed nim, uderzając laską w samochód. Biała laska informuje o tym, że osoba idąca z nią jest osobą niewidomą, ociemniałą lub słabowidzącą. Czekam na reakcję kierowcy i tu szok... Kierowca uchyla drzwi, łapie laskę, podciąga ją pod samochód i przejeżdża po niej, wyginając ją tak, że wygląda jak biały kijek do gry w hokeja (...)*. Na szczęście znaleźli się inni kierowcy, którzy pomogli Panu A. Koenigowi, naprostowali białą laskę, a nawet podali namiary na owego kierowcę. Zob. więcej: A. Koenig, *Oczami niewidomego: kierowcy i „biała laska” jak... kijek do gry w hokeja*, artykuł dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.wiadomosci.ox.pl/wiadomosc,33765,oczami-niewidomego-kierowcy.html](http://www.wiadomosci.ox.pl/wiadomosc,33765,oczami-niewidomego-kierowcy.html).

lub plecakiem na ramieniu, zmniejsza znacznie możliwość zauważenia tego, co trzyma w prawej ręce. Dlatego najlepiej byłoby, by laska była niesiona przez osoby z dysfunkcją wzroku zawsze od strony potencjalnego zagrożenia, w tym przypadku od strony nadjeżdżających kierowców z lewej strony. Postulat ten zdaje się być właściwy w swej treści, jednakże należy wziąć pod uwagę, że nie zawsze osobom z problemami ze wzrokiem tak samo wygodnie jest nieść laskę zarówno w prawej, jak i lewej dłoni. Czasami też mają oni w rękę dodatkowo torbę, plecak czy smycz psa, co powoduje, iż trzymając wtedy białą laskę po tej stronie, po której jest im wygodniej. W tej sytuacji można rozważyć dwa rozwiązania. Po pierwsze należy zastanowić się, czy taki obowiązek – trzymania białej laski po lewej stronie od strony zagrożenia (np. od strony nadjeżdżających samochodów) chociażby w okolicach przejść dla pieszych i na tych przejściach nie powinien zostać prawnie uregulowany. Po drugie, edukacja osób z problemami ze wzrokiem, na temat tego, jak istotne jest w ruchu drogowym to, by biała laska była widoczna dla kierowców.

Zastrzec należy w tym miejscu, że w ankiecie skierowanej do członków PZN nie dzielono przyczyn wypadków na te, jakie leżą po stronie kierowcy, a jakie po stronie pieszego. W celu ułatwienia respondentom odpowiadania na pytania, stworzono tylko jedną, a w nim szeroko określoną kategoryę odpowiedzi. Łatwo jednakże wykazać, że innymi przyczynami leżącymi po stronie kierowców, na skutek których często dochodzi do wypadków w komunikacji z osobami z dysfunkcją wzroku są:

- niedostosowanie prędkości do warunków jazdy panujących na drodze – 14,1%,
- nieprawidłowy manewr skrętu – 14,1%.

Przyczyny te są koherentne z tymi, jakie są charakterystyczne dla wypadków drogowych w ogóle, jak też i z tymi, w których uczestniczą osoby niepełnosprawne (opisano je w rozdziale VII).

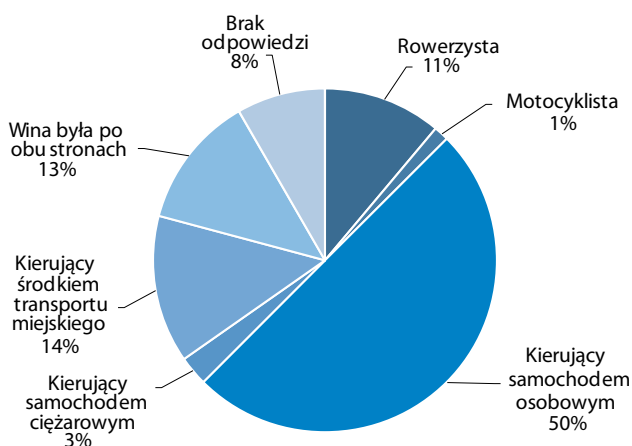
Z przyczyn leżących po stronie pieszych można wymienić jeszcze: nieostrożne wejście na jezdnię (14,1%), przekraczanie jezdni w miejscu niewyznaczonym (6,3%), chodzenie nieprawidłową stroną drogi (3,1%), wejście na jezdnię przy czerwonym świetle (2,3%). Pierwsza z tych przyczyn jest równie częstym powodem ogólnej liczby wypadków, jednakże np. wejście na jezdnię na czerwonym świetle w ogólnej klasyfikacji przyczyn zajmuje czwarte miejsce, zaś w przypadku wypadków z udziałem niewidomych i słabowidzących miejsce ostatnie. Domyślać się zatem można, że osoby z dysfunkcją wzroku starają się bacznie „obserwować” otoczenie, nasłuchiwać czy inni przechodzą przez przejście dla pieszych, czy w danym momencie jest ruch na przejściu czy z sygnalizatorów dźwiękowym wydobywa się sygnał pozwalający im na udanie się na drugą stronę „zebry”. Dopiero po dokładnym zapoznaniu się z sytuacją podejmują decyzję przejścia. Co więcej, osoby z niepełnosprawnością wzrokową deklarują, że często pytają innych o to, jakie w danym momencie pali się światło i czy ewentualnie mogliby pomóc im przejść na drugą stronę. Zdaje się zatem, że przejścia dla



pieszych jako najczęstsze miejsca wypadków z udziałem badanej grupy są miejscem newralgicznym, któremu oni sami poświęcają dużo uwagi, nawet wtedy, kiedy jest sygnalizacja świetlna.

Większość wypadków drogowych w Polsce ma miejsce podczas dobrych warunków atmosferycznych. Jednakże dane przedstawione powyżej wykazują, że w przypadku tego rodzaju zdarzeń z udziałem osób mających problemy ze wzrokiem kwestia zewnętrznej aury jest dosyć istotna. Mianowicie niesprzyjające warunki pogodowe przyczyniły się do 14,1% analizowanych wypadków, a hałas do 8,6%. Osoby niewidome i słabowidzące biorące udział w badaniu jakościowym w postaci wywiadu grupowego wskazywały, że noc oraz ciemność nie sprzyjają poczuciu ich bezpieczeństwa na drogach, ale też zbyt duże słońce może ich oślepić, a co za tym idzie – mogą czuć się mniej bezpiecznie. Co więcej, wiadomym jest, że niepełnosprawni wzrokowo nasłuchują szumu ulicy, dźwięków wydawanych przez silniki samochodów, by móc ustalić czy w danym momencie mogą bezpiecznie przejść przez przejście dla pieszych, czy też nie. W sytuacji, kiedy np. pada deszcz, na ulicy leży błoto pośniegowe, są kałuże, to wszystko przyczynia się do zwiększenia hałasu w przestrzeni miasta. Z jednej strony, kiedy są kałuże to niewidomi i słabowidzący na podstawie odgłosów samochodów przejeżdżających przez te kałuże identyfikują, czy pojazdy są w ich pobliżu czy też nie. Z drugiej jednak strony, kiedy pada deszcz i samochody przejeżdżają przez kałuże, jest znacznie głośniejsze na ulicy, a badana populacja ma problem z usłyszeniem np. sygnałów nadawanych przez sygnalizatory dźwiękowe. Dlatego też zarówno warunki pogodowe, jak i hałas mogą być przyczyną wypadku.

**Diagram 5.** Odpowiedź na pytanie *Kto był sprawcą wypadku?*



Źródło: opracowanie własne.



Sprawcami wypadków z udziałem osób niewidomych i słabowidzących są w 42,4% kierujący samochodami osobowymi, tuż za nimi plasują się kierujący środkami transportu miejskiego – 11,8%, kierowcy samochodów ciężarowych – 2,4% oraz motocykliści – 1,2%. Widać zatem, że kierowcy dominują jako osoby przyczyniające się do wypadków w komunikacji. Zmienna ta jest tożsama jeżeli chodzi o sprawców wszystkich wypadków w Polsce, którymi są sześć razy częściej kierowcy niż piesi. W opinii ankietowanych oni sami przyczynili się zaledwie do 15,3% wypadków, a w co dziesiątym wina była po obydwu stronach. Dane to dowodzą, że kierowcy powinni być bardziej czujnymi uczestnikami ruchu drogowego oraz zwracać jeszcze większą uwagę na osoby z niepełnosprawnością, chociaż w przypadku osób niewidomych i słabowidzących dokonanie oceny, że znajdują się oni np. tuż przed przejściem dla pieszych – szczególnie wtedy, kiedy nie mają białej laski – jest prawie niemożliwe, ponieważ osoby te nie wyróżniają się tak z tłumem, jak niepełnosprawni jeżdżący na wózkach inwalidzkich czy osoby poruszające się o kulach.

W niespełna 65% wypadków sprawcy byli trzeźwi. Prawie 5% sprawców było nietrzeźwych, nie wskazano też ani jednej sytuacji, kiedy byłby on odurzony np. narkotykami. Na pytanie o stan sprawcy, około 31% ankietowanych nie udzieliło odpowiedzi, zatem dokładne określenie tej zmiennej jest niemożliwe.

Następstwem wypadków, w których uczestniczyły osoby z dysfunkcją wzroku jest najczęściej uszczerbek na zdrowiu trwający od 7 dni do 6 miesięcy – 65,9%. Uszkodzenia trwające dłużej niż pół roku potwierdziło 4,7% badanych, zaś 29,4% nie udzieliło odpowiedzi na pytanie *Jakie były skutki wypadku?* Skutek w postaci naruszenia czynności narządu ciała lub rozstroju zdrowia trwającego dłużej niż 7 dni jest warunkiem pozwalającym zakwalifikować dane zdarzenie drogowe jako wypadek w komunikacji określony w Kodeksie karnym. Dlatego też w ankiecie skierowanej do członków PZN pytając o wypadki drogowe nie pytano o znamiona, które nie należą do znamion przestępstwa a do znamion wykroczenia – kolizji drogowej. Oczywiście jest, że nie zbadano w tej sytuacji liczby ofiar śmiertelnych, ponieważ ofiary tych wypadków były respondentami.

Ankietowani zostali zapytani także o to, czy znają osobiście inne osoby niewidome lub słabowidzące, które były ofiarą wypadku drogowego. Na to pytanie ponad 24% odpowiedziało pozytywnie, z czego 22% podkreśliło, że ofiara była pieszym, a 2,3% – pasażerem. Pozostali albo udzieliли negatywnej odpowiedzi – 73%, albo nie udzieliłi odpowiedzi na to pytanie – 2,7%. Analiza zebranych odpowiedzi o doświadczeniach innych osób potwierdziła, że wszystkie opisane zmienne powyżej są takie same, czyli powtórzyły się najczęstsze miejsca wypadków, ich okoliczności i sprawcy. Dodatkowo zbadano jak często dochodzi do śmiertelnych ofiar wypadków w komunikacji wśród niewidomych i słabowidzących, bowiem tutaj wskazywano – jak już wspomniano – doświadczenia innych osób, a nie własne.



**Tabela 15.** Skutki wypadków drogowych z udziałem osób z niepełnosprawnością wzrokową – na podstawie własnych doświadczeń i doświadczeń osób znanych ankietowanemu

Skutki:	Osobiste doświadczenia ankietowanego	Doświadczenia osoby znanej ankietowanemu
uszczerbek na zdrowiu trwający od 7 dni do 6 miesięcy	65,9%	47,0%
uszczerbek na zdrowiu trwający od 6 miesięcy	4,7%	15,9%
śmierć	n/d	9,9%
nie wiem	n/d	23,9%
brak odpowiedzi	29,4%	3,3%
<b>Ogółem</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Źródło: opracowanie własne.

Powyższa tabela pokazuje, jak rozkładają się procentowo skutki wypadków drogowych z udziałem osób z dysfunkcjami wzroku na podstawie ich własnych doświadczeń, a na podstawie doświadczeń osób znanych ankietowanemu. Zdecydowanie pośród konsekwencji dominują uszczerbki na zdrowiu trwające od 7 dni do 6 miesięcy. Jednakże mniej niż 20% niewidomych i słabowidzących zostało zabitych w wyniku wypadków drogowych. Fakt, iż więcej jest rannych aniżeli ofiar śmiertelnych jest zgodny z ogólną charakterystyką wypadków drogowych. Niemniej jednak odpowiedzi na pytanie o skutki są niekompletne, ponieważ jeżeli chodzi o bezpośrednie doświadczenie wiktymizacyjne, to niespełna 30% odmówiło określenia skutku, zaś w przypadku pytań o kogoś znajomego 23,9% ankietowych wskazało, iż nie wie a 3,3% nie udzieliło odpowiedzi.

Podsumowując rozważania dotyczące wypadków drogowych z udziałem osób niewidomych i słabowidzących na podstawie wyników badań przeprowadzonych wśród tej kategorii badanych, to należy wskazać, że ich przyczyny są podobne do przyczyn wszystkich innych wypadków w Polsce. Przedstawione powyżej analizy mają charakter pionierski i za wyjątkiem ogólnych danych statystycznych na temat wypadków w komunikacji, nie ma innych – tak kompletnych – materiałów, do których można byłoby je odnieść czy porównać. Wskazać jednak można, że niekiedy występują różnice w okolicznościach w jakich ogólnie dochodzi do wypadków, a kiedy dochodzi do nich, gdy uczestniczą w nich osoby z dysfunkcjami wzroku. Chociażby wymieniony hałas – dla sprawnych uczestników ruchu drogowego nie odgrywa, aż tak ważnej roli podczas oceny poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, zaś dla osób z problemami wzrokowymi jest to jedna ze zmiennych utrudniająca podjęcie decyzji, co do tego czy przejść przez przejście dla pieszych, czy też nie.

Wiele osób ankietowanych wskazywało jako trudność w ruchu drogowym niejednorodny system sygnałów dźwiękowych na przejściach dla pieszych. Problem ten był przedmiotem badań projektu badawczo-rozwojowego pt. *Opracowanie metody nauki orientacji przestrzennej dla osób niewidomych w dużym*

*mieście z wykorzystaniem dźwięków środowiska*, realizowanego w latach 2008-2010 przez zespół pracowników: Instytutu Akustyki UAM w Poznaniu, Zakładu Pojazdów Szynowych Politechniki Poznańskiej i Ośrodka Szkolno-Wychowawczego dla Dzieci Niewidomych w Owińskach pod Poznaniem. Jednym z wyników owego projektu było opracowanie parametrów akustycznych będących propozycją ujednolicenia sygnalizacji dźwiękowej na przejściach dla pieszych<sup>37</sup>. Zostały one dodane<sup>38</sup> do treści rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach<sup>39</sup>. Zmiany weszły w życie w dniu 8 października 2015 r., należy mieć zatem nadzieję, że zarządzający drogami jak najszybciej przepisy prawa wcielą w życie.

Co więcej, badając wypadkowość osób niepełnosprawnych wzrokowo poświęca się uwagę na aspekty bezpośrednio związane z tą dysfunkcją. W przypadku badanej populacji analizuje się czy osoby te niosły białą laskę, czy poruszały się przy pomocy psa towarzyszącego, a może pomagał im asystent. To właśnie te zmienne stanowią istotne cechy charakterystyczne opisów wypadków w komunikacji z udziałem osób niewidomych i słabowidzących, pozwalające na badanie nie tylko wypadkowości, ale również bezpieczeństwa tych osób jako uczestników ruchu drogowego oraz kwestii związanych z zapobieganiem niebezpiecznym zdarzeniom.

<sup>37</sup> A. Furmann, E. Bogusz, P. Perz, P. Pękala, H. Lubawy, M. Niewiarowicz, *Propozycja ujednolicenia sygnalizacji akustycznej na przejściach dla pieszych w Polsce*, (w:) K. Laskowska, W. Filipkowski, E. Glińska (red.), *Bezpieczeństwo osób niewidomych i słabowidzących w ruchu drogowym. Wybrane aspekty praktyczne*, Białystok 2014, s. 311-323.

<sup>38</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 ze zm.

<sup>39</sup> Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju 1 z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Dz. U. z 2015 r., poz. 1314.

## Rozdział IX.

Osoby niewidome i słabowidzące  
jako uczestnicy ruchu drogowego  
w świetle wyników badań  
empirycznych przeprowadzonych  
wśród funkcjonariuszy Policji  
jednostek ruchu drogowego

Niniejszy rozdział ma również charakter empiryczny. Składa się z dwóch paragrafów. Pierwszy ma na celu opisanie badanej populacji funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego, drugi zaś – wykazanie ich doświadczeń związanych z uczestnictwem w zdarzeniach drogowych z udziałem niewidomych i słabowidzących. Uzyskane tego rodzaju dane, pozwoliły skonfrontować i skontrolować dotychczas zaprezentowane wyniki badań.

## 1. Charakterystyka badanej populacji

Stworzenie warunków gwarantujących rzeczywistą ochronę każdego człowieka przed brutalnością, przemocą czy innymi zachowaniami naruszającymi dobra chronione przez prawo jest podstawowym obowiązkiem państwa, który został określony w Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.<sup>1</sup> W. Kotowski<sup>2</sup> wskazuje, że największe nadzieje związane z osiągnięciem tego właśnie celu pokładane są w Policji, z uwagi na fakt, iż powierzono jej najpoważniejsze zadania i uprawnienia.

Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji<sup>3</sup> w art. 1 ust. 1 stanowi, że Policja jest umundurowaną i uzbrojoną formacją, która ma służyć społeczeństwu. Co więcej, jest przeznaczona do ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz do utrzymywania zarówno bezpieczeństwa, jak i porządku publicznego. Zaś jednym z zadań tej jednostki – zgodnie z art. 1 ust. 2 pkt 2 u.o.p. – jest ochrona bezpieczeństwa oraz porządku publicznego, w tym zapewnienie spokoju w miejscach publicznych, w środkach publicznego transportu i komunikacji publicznej, w ruchu drogowym i na wodach przeznaczonych do powszechnego korzystania.

W związku z tym przyjęto, iż najbardziej odpowiednimi podmiotami, mogącymi wskazać oraz opisać poziom bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących w ruchu drogowym będą funkcjonariusze Policji jednostek ruchu drogowego. W tym miejscu należy przypomnieć już tylko, że celem przeprowadzenia badań ankietowych pośród tej grupy funkcjonariuszy nawiązano współpracę z Biurem Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji<sup>4</sup>. Zarządzenie nr 2 Komendanta Głównego Policji z dnia 1 kwietnia 2016 r. w sprawie regulaminu Komendy Głównej Policji<sup>5</sup> w § 20 ust. 1 wskazuje, iż owo Biuro winno zajmować się realizacją zadań związanych z tworzeniem warun-

<sup>1</sup> Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Dz. U. Nr 78, poz. 483 ze zm.

<sup>2</sup> W. Kotowski, *Ustawa o policji. Komentarz*, Warszawa 2012, s. 142.

<sup>3</sup> Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, Dz. U. z 2016 r., poz. 1782 t.j. ze zm. Dalej jako: u.o.p.

<sup>4</sup> Obecna nazwa Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji.

<sup>5</sup> Zarządzenie nr 2 Komendanta Głównego Policji z dnia 1 kwietnia 2016 r. w sprawie regulaminu Komendy Głównej Policji, Dz. Urz. KGP z 2016 r., poz. 13.





ków do sprawnego i skutecznego zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. W związku z tym do zadań tej jednostki należy m.in.:

- 1) monitorowanie stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym z uwzględnieniem przyczyn i okoliczności powstawania wypadków i kolizji drogowych oraz osób nieprzestrzegających przepisów prawa o ruchu drogowym;
- 2) gromadzenie i przetwarzanie danych na temat przyczyn i okoliczności powstawania wypadków i kolizji drogowych oraz udostępnianie tych informacji podmiotom współpracującym z Policją na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- 3) opracowywanie kierunków i prowadzenie działalności profilaktycznej w zakresie ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego w ruchu drogowym<sup>6</sup>.

Biuro to mając na uwadze szeroko rozumiane bezpieczeństwo użytkowników dróg, inicjuje, realizuje oraz koordynuje wiele zadań, których celem jest poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym m.in. w formie ogólnopolskich działań kontrolnych, kampanii społecznych, akcji profilaktycznych, programów prewencyjnych.

Za pośrednictwem ówczesnego kierownictwa Biura Prewencji i Ruchu Drogowego KGP przekazano ankiety do funkcjonariuszy jednostek ruchu drogowego<sup>7</sup> pełniących służbę w komendach wojewódzkich, miejskich i powiatowych. Funkcjonariusze ci zajmują się m.in.: koordynowaniem i nadzorowaniem ruchu drogowego na ulicach miast; zapobieganiem, zwalczaniem oraz prowadzeniem postępowań dotyczących wykroczeń drogowych; pilnowaniem porządku i bezpieczeństwa w ruchu drogowym podczas imprez, uroczystości oraz wydarzeń nadzwyczajnych oraz inicjowaniem i koordynowaniem programów prewencji kryminalnej, stali się badaną populacją policjantów.

Skierowany do tej populacji badanych kwestionariusz ankiety zatytułowany *Niewidomi i słabowidzący w ruchu drogowym i przestrzeni zurbanizowanej w opinii funkcjonariuszy Policji*, składał się z 15 pytań oraz metryczki. Czternaście pytań miało charakter zamknięty, ale w przypadku trzech pytań wybierając opcję „inna odpowiedź” funkcjonariusz miał możliwość podania opisowej odpowiedzi. Tylko jedno pytanie dotyczące sposobu podniesienia poziomu bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących w ruchu drogowym było otwarte.

<sup>6</sup> Badania wśród funkcjonariuszy Policji realizowano w 2013 r., kiedy obowiązywało zarządzenie nr 8 Komendanta Głównego Policji z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie regulaminu Komendy Głównej Policji (Dz. Urz. KGP z 2013 r., poz. 25 ze zm., akt archiwalny), jednakże cele i zadania opisywanej jednostki były tożsame.

<sup>7</sup> W 2013 r., kiedy przeprowadzono badanie pośród funkcjonariuszy jednostek ruchu drogowego stan etatowy wynosił 8 004 etaty, zaś zatrudnionych było 7 305 funkcjonariuszy. Dane pochodzą z Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji

**Tabela 1.** Województwo, w którym pełnił służbę funkcjonariusz Policji biorący udział w badaniu ankietowym

Województwo	Liczba	%
dolnośląskie	276	15,0
kujawsko-pomorskie	7	0,4
lubelskie	224	12,2
lubuskie	120	6,5
łódzkie	16	0,9
małopolskie	10	0,5
mazowieckie	334	18,1
opolskie	20	1,1
podkarpackie	218	11,8
podlaskie	93	5,0
pomorskie	191	10,4
śląskie	181	9,8
świętokrzyskie	120	6,5
warmińsko-mazurskie	6	0,3
wielkopolskie	8	0,4
zachodniopomorskie	11	0,6
brak danych	7	0,4
<b>Ogółem</b>	<b>1842</b>	<b>100</b>

Źródło: opracowanie własne.

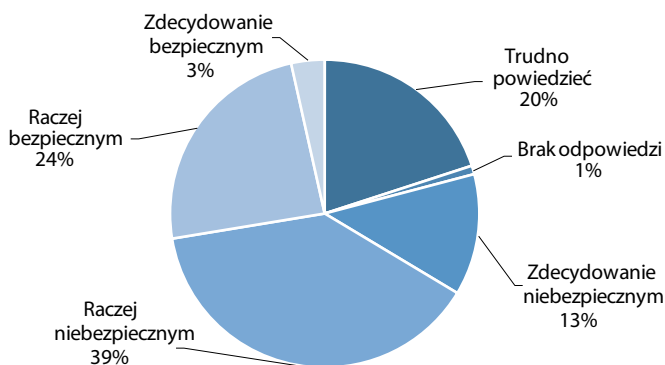
Zwrotnie otrzymano 1842 wypełnionych kwestionariuszy ankiet. Zdecydowanie najwięcej funkcjonariuszy, którzy wzięli udział w badaniu było z województwa mazowieckiego, stanowili oni 18,1% ogółu respondentów. Innymi licznie reprezentowanymi województwami były: dolnośląskie (15%), lubelskie (12,2%), podkarpackie (11,8%), pomorskie (10,4%). Zdecydowanie najniższy odzew i najmniej odesłanych ankiet było z województw: warmińsko-mazurskiego (0,3%), kujawsko-pomorskiego (0,4%), wielkopolskiego (0,4%), zachodniopomorskiego (0,6%), małopolskiego (0,5%), łódzkiego (0,9%). Ponadto prace badawcze uzupełniono o wywiad grupowy przeprowadzony z funkcjonariuszami Policji, pracującymi w wydziałach drogowych Komendy Miejskiej i Wojewódzkiej Policji w Białymstoku. Zrealizowane badania pozwoliły na określenie poziomu bezpieczeństwa osób z dysfunkcją wzroku uczestniczących w ruchu drogowym oraz doświadczenia funkcjonariuszy z wypadkami w komunikacji z udziałem tej grupy niepełnosprawnych.



## § 2. Wypadki w komunikacji z udziałem osób niewidomych i słabowidzących w świetle wyników badań ankietowych

W kwestionariuszu ankiety skierowanej do funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego zapytano czy ich zdaniem Polska jest krajem bezpiecznym dla osób niewidomych i słabowidzących. Większość z nich stwierdziła, że nasz kraj jest raczej niebezpieczny (38,8%) lub zdecydowanie niebezpieczny (12,7%) dla tej grupy osób. Niespełna co trzeci funkcjonariusz wskazał, że Polska jest krajem raczej lub zdecydowanie bezpiecznym. Pozostali (20%) nie potrafili określić tej sytuacji, udzielając odpowiedzi *trudno powiedzieć*, a niecały 1% funkcjonariuszy jednostek ruchu drogowego będących respondentami – nie udzielił żadnej odpowiedzi.

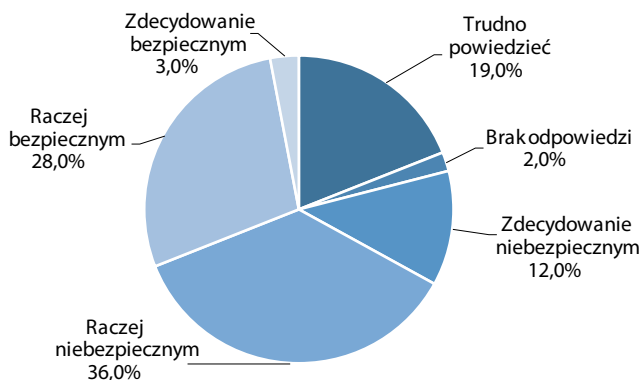
**Diagram 1.** Odpowiedzi funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego na pytanie *Czy Pa-  
na/i zdaniem Polska jest krajem bezpiecznym dla osób niewidomych i słabowidzących czy też nie?*



Źródło: opracowanie własne.

Podobne pytanie zadano odnośnie miejscowości, w której dany funkcjonariusz Policji pełni służbę. Prawie połowa policjantów wykazała, że owa miejscowość jest raczej lub zdecydowanie niebezpieczna, jedna trzecia pośród nich wybrała odpowiedzi *raczej bezpieczna* lub *zdecydowanie bezpieczna*, zaś część z nich (około 20%) stwierdziła, że trudno ocenić tę sytuację lub w ogóle nie udzieliła odpowiedzi. Dane te wykazują, że ogólny poziom bezpieczeństwa osób z dysfunkcją wzroku jest oceniany przez funkcjonariuszy jednostek ruchu drogowego dosyć nisko.

**Diagram 2.** Odpowiedzi funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego na pytanie *Czy miejscowość, gdzie Pan/i pełni służbę jest bezpieczna dla osób niewidomych i słabowidzących czy też nie?*



Źródło: opracowanie własne.

Pytania o ocenę poziomu bezpieczeństwa osób z chorobami i uszkodzeniami wzroku uczestniczących w ruchu drogowym w kwestionariuszu ankiety nie zadano. Niemniej jednak został opracowany szereg pytań dotyczących zdarzeń w ruchu drogowym z udziałem tej grupy osób. Otóż okazuje się, że większość policjantów z jednostek ruchu drogowego – aż 91% – nigdy nie uczestniczyła w czynnościach związanych ze zdarzeniem, w którym jedną ze stron była osoba z dysfunkcją wzrokową. Pośród tych, którzy udzielili pozytywnej odpowiedzi na pytanie, 2,7% brało udział w czynnościach związanych z wypadkiem drogowym, a 6,2% – z kolizją. Dowodzi to tego, że liczba czy to wypadków w komunikacji czy kolizji z udziałem niewidomych i słabowidzących jest nieduża. Te dane statystyczne są odzwierciedleniem danych opisywanych w poprzednich rozdziałach, wykazujących na nieduży udział procentowy zdarzeń drogowych z udziałem osób z niepełnosprawnością (w tym z niepełnosprawnością wzrokową) w ogólnej liczbie wypadków w Polsce.

**Tabela 2.** Aktywność funkcjonariuszy Policji w zdarzeniach drogowych z udziałem osób z dysfunkcją wzroku

Czy uczestniczył Pan/i w czynnościach w zdarzeniu, w którym brała udział osoba niewidoma lub słabowidząca?	Odpowiedź	%
		tak, przy wypadku drogowym
tak, przy kolizji drogowej		6,2
nie		91
brak danych		0,1
<b>Ogółem</b>		<b>100</b>

Źródło: opracowanie własne.



Funkcjonariusze jednostek ruchu drogowego, którzy wskazali, iż uczestniczyli w badanych zdarzeniach poproszono w ankiecie – poprzez przekierowanie do kolejnych pytań – o podanie dokładniejszych informacji związanych z wypadkiem.

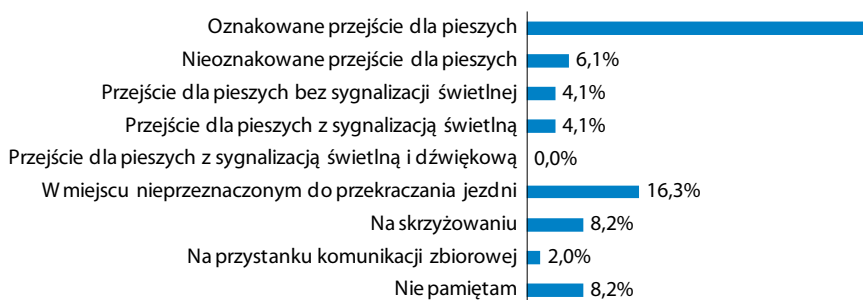
Policjanci wskazali, że do wypadków w komunikacji, w których brał udział niepełnosprawny wzrokowo najczęściej dochodziło na oznakowanych przejściach dla pieszych – aż 51%. Można zatem od razu wykazać, że jest to takie samo miejsce, jakie zostało określone na podstawie powyżej przeprowadzonych analiz danych statystycznych pozyskanych z Biura Ruchu Drogowego KGP czy z badań ankietowych wśród członków Polskiego Związku Niewidomych. Według policjantów nieco ponad 16% wypadków zdarzyło się w miejscach nieprzeznaczonych do przekraczania jezdni. Porównując te dane do poprzednio analizowanych wyników widać pewną zależność, otóż sami niewidomi i słabowidzący wskazywali bardzo rzadko to miejsce jako miejsce wypadku – zaledwie 2,4%. Jednakże badając wypadki z udziałem osób niepełnosprawnych, przekraczanie jezdni w miejscu niewyznaczonym stanowiło 18,7% przyczyn wypadków<sup>8</sup>, a pośród ogólnych przyczyn wszystkich wypadków w Polsce było to przyczyną średnio około 13% wypadków. Można zatem przyjąć, że osoby niewidome i słabowidzące, albo nie chcą przyznawać się do swoich słabości i faktu, że zdarza im się wejść na jezdnię w miejscu niedozwolonym, albo po prostu są nieświadomi tego.

Innymi miejscami wypadków w komunikacji z niepełnosprawnymi wzrokowo według policjantów są: skrzyżowania (8,2%), nieoznakowane przejścia dla pieszych (6,1%) oraz przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną oraz bez niej. Z zebranych podczas badań informacji wynika, że dla osoby niewidomej czy słabowidzącej miejscem, gdzie może dojść do niebezpiecznego zdarzenia może być zarówno oznakowane przejście dla pieszych, wyposażone w światła, jak też nieoznakowane przejście dla pieszych.

Warto również zwrócić uwagę, że z przeprowadzonych badań wynika, iż wypadkom w komunikacji ulegają osoby z dysfunkcją wzroku, które w momencie wypadku niosły w widoczny sposób białą laskę czy korzystały z psa przewodnika. Okazuje się więc, że nie zawsze elementy mające ułatwiać niewidomemu czy słabowidzącemu poruszanie się w przestrzeni miejskiej, a jednocześnie mające na celu ostrzegać pozostałych uczestników ruchu o tym, że jest to osoba z niepełnosprawnością wzrokową są w stanie zapewnić jej bezpieczeństwo. Wyprowadzone wnioski z uzyskanych danych statystycznych są potwierdzeniem tych wypracowanych na podstawie opisanych we wcześniejszych rozdziałach wyników badań empirycznych.

<sup>8</sup> Ze względu na otrzymane dane, raz wejście na jezdnię w miejscu do tego niewyznaczonym było opisywane jako miejsce zdarzenia, innym razem jako przyczyna, ale można je ze sobą porównywać z uwagi na fakt, iż skoro doszło do wypadku z powodu wkroczenia na jezdnię w miejscu niedozwolonym, to stało się ono automatycznie również miejscem zdarzenia.

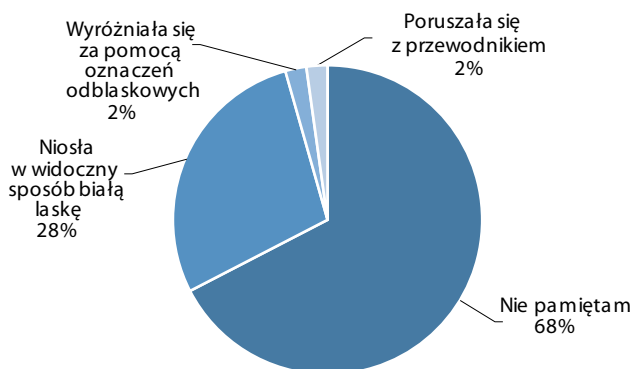
**Wykres 1.** Miejsce wypadku w komunikacji z udziałem osoby z niepełnosprawnością wzrokową na podstawie odpowiedzi funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego



Źródło: opracowanie własne.

Warto nadmienić, że aż 67,4% funkcjonariuszy Policji odpowiedziało, że nie pamięta, jakie były dokładne okoliczności wypadku. Tak duży odsetek braku szczegółowych informacji uzależniony jest prawdopodobnie od tego, że jak wskazywano już wcześniej, policjanci mają tylko jedną rubrykę poświęconą temu, by zaznaczyć czy uczestnik wypadku był osobą niepełnosprawną, czy też nie, w której nie ma miejsca na opisywanie tego czy dana osoba np. miała białą laskę lub korzystała z pomocy psa przewodnika. Co więcej, z danych statystycznych z KGP wynika, że maleje nie tylko ogólna liczba wypadków w Polsce, ale też tych z udziałem osób z niepełnosprawnością. Stąd też i wydarzenia, które opisywali w ankiecie funkcjonariusze mogli mieć miejsce kilka lat wcześniej. Prawdopodobnie dlatego nie pamiętali szczegółów dotyczących zdarzenia.

**Diagram 3.** Okoliczności wypadków drogowych z udziałem osób niewidomych i słabowidzących na podstawie odpowiedzi funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego



Źródło: opracowanie własne.

Na poziom bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących wpływa zachowanie innych uczestników ruchu drogowego. Z przeprowadzonych badań ankietowych wynika, że najczęstszymi sprawcami wypadków czy kolizji



drogowych są same osoby z niepełnosprawnością wzrokową<sup>9</sup> – 34%, jednakże drugą, co do wielkości grupą sprawców są kierujący samochodem osobowym – 29,8%. Dane te wykazują zatem, że kierowcy pojazdów mechanicznych nie zawsze zwracają uwagę na osoby znajdujące się w otoczeniu drogi i nie dostrzegają m.in. atrybutów osób niewidomych, jakimi są białe laski, przez co też ich czujność oraz ostrożność nie są wzmożone. Porównując te zmienne z danymi wskazującymi sprawców wypadków w Polsce, to przy tych ogólnych zmiennych, to kierowcy są najczęstszymi sprawcami wypadków w komunikacji, zaś piesi zajmują kolejne miejsce.

Warto w tym miejscu wskazać, że według policjantów, aż 34% sprawców wypadków to osoby z dysfunkcjami wzroku, z kolei z badań przeprowadzonych wśród tej populacji wynika, że oni sami powodują ponad połowę mniej wypadków, bo 15,3%. Różnica ta może być podyktowana faktem, że nikt chętnie nie przyznaje się do własnych błędów, podobnie i osoby z niepełnosprawnością wzrokową.

**Tabela 3.** Sprawcy wypadków w komunikacji z udziałem osób z dysfunkcją wzroku

Sprawca wypadku	%
osoba niewidoma lub słabowidząca	34,0
rowerzysta	4,3
motocyklista	0,0
kierujący samochodem osobowym	29,8
kierujący samochodem ciężarowym	2,1
kierujący środkiem transportu miejskiego	0,0
wina była po obu stronach	2,1
nie pamiętam	21,3
nie wiem – rozstrzygał sąd	6,4
<b>Ogółem</b>	<b>100,0</b>

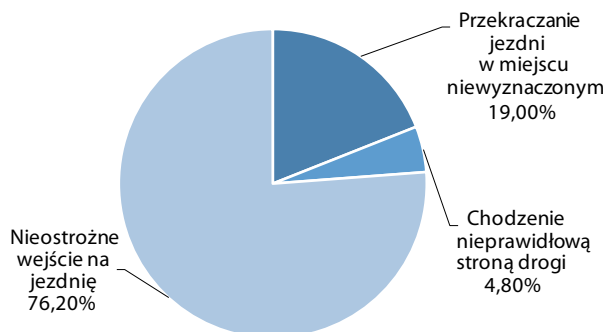
Źródło: opracowanie własne.

Funkcjonariusze Policji jednostek ruchu drogowego zostali zapytani w ankiecie także o to czy sprawca wypadku z udziałem osoby z dysfunkcją wzroku był: trzeźwy, znajdował się w stanie nietrzeźwości lub po użyciu alkoholu lub był pod wpływem środka odurzającego. Zdecydowana większość sprawców, bo 76,6% była trzeźwa, zaś 2,1% znajdowała się w stanie nietrzeźwości lub po użyciu alkoholu. Podobnie jak sami niewidomi i słabowidzący z Polskiego Związku Niewidomych, uczestniczący w ankiecie, tak też i policjanci, nie wykazali, by któryś ze sprawców znajdował się pod wpływem środka odurzającego. Nieco ponad 1/5 respondentów z jednostek ruchu drogowego nie pamiętała, w jakim stanie był sprawca.

<sup>9</sup> W ogólnych statystykach piesi tuż po kierowcach, znajdujących się na pierwszym miejscu, zaliczani są do najczęstszych sprawców wypadków w komunikacji.

Więcej niż połowa przyczyn wypadków w komunikacji z udziałem niewidomych i słabowidzących w opinii policjantów leży po stronie kierujących – 53,1%. Po stronie pieszych leży – 42,8% przyczyn, a 2,1% to inne przyczyny, takie jak: warunki pogodowe, hałas<sup>10</sup>.

**Diagram 4.** Przyczyny wypadków drogowych z udziałem niepełnosprawnych wzrokowo, leżące po stronie pieszych



Źródło: opracowanie własne.

Funkcjonariusze Policji jednostek ruchu drogowego uczestniczący w czynnościach po wypadkach drogowych z udziałem niepełnosprawnych wzrokowo w swoich odpowiedziach zaznaczali, iż najczęstszą przyczyną tych zdarzeń, leżącą po stronie pieszych było nieostrożne wejście na jezdnię – stanowi ono 76,2% spośród wszystkich przyczyn leżących po stronie tych uczestników ruchu. Na drugim miejscu znajdują się wypadki spowodowane przekraczaniem jezdni w miejscu niewyznaczonym do tego, na trzecim zaś chodzenie nieprawidłową stroną drogi. Udział procentowy poszczególnych przyczyn ukazuje powyższy diagram.

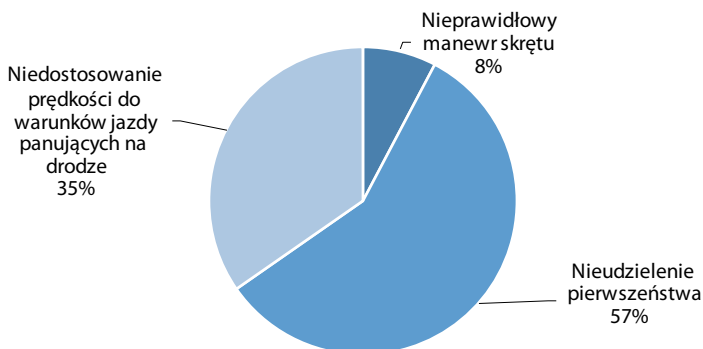
Z analiz wyników badań ankietowych wynika, że do zdarzeń drogowych z udziałem ludzi z niepełnosprawnością wzrokową często dochodzi z przyczyn generowanych przez kierujących pojazdami. W przypadku wypadków drogowych najczęstszą przyczyną jest nieudzielenie pierwszeństwa wynikającego m.in. z art. 26 ust. 7 p.r.d. Stanowi ona 57,7% spośród wszystkich przyczyn leżących po stronie kierowcy. Nieco rzadziej – funkcjonariusze Policji jednostek ruchu drogowego – wskazywali jako przyczynę niedostosowanie przez kierowców prędkości do warunków jazdy panujących na drodze czy nieprawidłowy manewr skrętu. Opisane zależności przedstawiono w poniższym diagramie.

<sup>10</sup> Pośród przyczyn 2% nie zostało określone, ponieważ funkcjonariusze Policji nie pamiętali jakie zachowanie przyczyniło się do wypadku.





**Diagram 5.** Przyczyny wypadków drogowych z udziałem niepełnosprawnych wzrokowo, leżące po stronie kierujących



Źródło: opracowanie własne.

Jako skutki wypadków drogowych z udziałem osób niepełnosprawnych wzrokowo policjanci wskazywali uszczerbki na zdrowiu trwające od 7 dni do 6 miesięcy. Bardzo rzadko jako efekt wypadku wspomniano o uszczerbkach trwających dłużej niż 6 miesięcy czy o skutkach śmiertelnych. Prawie co trzeci policjant nie pamiętał, jaki był efekt wypadku.

Obowiązek wynikający z art. 42 p.r.d., polegający na tym, że niewidomy podczas samodzielnego poruszania się po drodze jest obowiązany nieść białą laskę w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu w opinii ankietowanych został oceniony jako niewystarczające zabezpieczenie ludzi z dysfunkcją wzroku poruszających się po drodze (takie samo stanowisko przyjęli uczestniczący w wywiadzie grupowym funkcjonariusze Policji z białostockich jednostek ruchu drogowego). Dokładnie 65,5% respondentów wskazało, taką odpowiedź, pozostali w 33,1% opowiedzieli się za tym, że jest on jednak wystarczający, a 1,4% nie wyraziło w tym zakresie swojego zdania.

Warto zatem zwrócić uwagę, że funkcjonariusze Policji podkreślali zarówno w wywiadzie grupowym, jak i w kwestionariuszu ankiety, że osoby z dysfunkcją wzroku powinny być lepiej oznaczone jako uczestnicy ruchu drogowego. W ankiecie na pytanie *Czy uważa Pan/i, że osoby niewidome powinny być oznaczone w szczególny sposób podczas uczestniczenia w ruchu drogowym, np. opaską na przedramieniu?*, prawie 70% respondentów stwierdziło, iż osoby te powinny oznaczać się szczególnym elementem, informującym, że jest to osoba niepełnosprawna wzrokowo, który dodatkowo winien być widoczny z daleka. W wywiadach grupowych policjanci podkreślali, że tego rodzaju oznaczenia są niezbędne, albowiem zwiększyłyby one bezpieczeństwo osób z niepełnosprawnością. Zdaniem funkcjonariuszy Policji nie jest potrzebna nowelizacja prawa o ruchu drogowym, ale kampanie społeczne uświadamiające uczestników ruchu drogowego – w tym również osoby z dysfunkcją wzroku – o korzyściach noszenia np. kamizelek odbłaskowych.

Funkcjonariusze Policji jednostek ruchu drogowego podając przykładowe propozycje związane ze szczególnym oznaczeniem osób z niepełnosprawnością wzrokową na drodze najczęściej wskazywali: kamizelki bądź opaski odblaskowe, z zaznaczeniem, że miałyby być one w konkretnym kolorze dedykowanym wyłącznie osobom niewidomym i słabowidzącym. Podczas wywiadu grupowego policjanci jednostek ruchu drogowego wskazali również na potrzebę umieszczania większej ilości elementów odblaskowych na laskach dla niewidomych, które zwiększyłyby widoczność takich osób. Wydaje się jednak – jak już zostało w monografii zauważone – że współcześnie produkowane białe laski mają wystarczającą liczbę elementów odblaskowych. Co najwyżej, można rozważyć przeprowadzenie akcji edukacyjnych na temat noszenia – zwłaszcza kiedy zapada zmrok – elementów odblaskowych np. przy odzieży. Niemniej jednak propozycja ta nie dotyczy wyłącznie osób niewidomych czy słabowidzących, ale wszystkich uczestników ruchu drogowego. O tym, jak ważne są owe elementy świadczy chociażby zmiana prawa o ruchu drogowym, która weszła w życie 31 sierpnia 2014 r. Art. 11 ust. 4a p.r.d. nakłada obowiązek używania przez pieszych elementów odblaskowych w sposób widoczny wówczas, kiedy poruszają się po drodze po zmierzchu poza obszarem zabudowanym (chyba że porusza się po drodze przeznaczonej wyłącznie dla pieszych lub po chodniku).

**Tabela 5.** Propozycje funkcjonariuszy Policji dotyczące oznaczeń osób niewidomych i słabowidzących będących uczestnikami ruchu drogowego

Propozycje oznaczeń	%
elementy odblaskowe	5,8
biała, odblaskowa laska	0,9
kamizelka odblaskowa lub w kolorze przypisanym jedynie dla osób niewidomych	11,0
opaska odblaskowa lub w kolorze przypisanym jedynie dla osób niewidomych	4,8
elementy w kolorze, wzorze dobranym jedynie dla osób niewidomych, niedowidzących	1,3
druga biała laska	0,1
odzież z elementami odblaskowymi	0,9
elementy odblaskowe z odpowiednim napisem	0,1
GPS	0,1
brak danych	75,0
<b>Ogółem</b>	<b>100,0</b>

Źródło: opracowanie własne.

Co więcej, policjanci w swoich odpowiedziach podkreślali również, że niewidomi poruszający się z psem asystującym w trakcie uczestniczenia w ruchu drogowym powinni nosić białą laskę. Pogląd ten wyraziło 80% funkcjonariuszy Policji.

Niższy odsetek funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego (62,1%) uznał, że opisany powyżej obowiązek powinien również być nałożony na uczestniczące w ruchu drogowym osoby niewidome lub słabowidzące, które porusza-



ją się z pomocą przewodnika. Wydaje się, że wówczas jest to niepotrzebne obciążanie osób niepełnosprawnych wzrokowo. W momencie, kiedy ludzie ci korzystają z pomocy asystentów, przewodników czy wolontariuszy, należy wziąć pod uwagę, że coraz częściej są to osoby wykwalifikowane, umiejące poruszać się np. z niewidomymi. W związku z tym, jeżeli taki przewodnik czy asystent we właściwy sposób informuje osobę z dysfunkcją wzroku o przeszkodach znajdujących się na torze chodu, zbędne jest jeszcze sprawdzanie podłoża białą laską. Niemniej jednak wydaje się, że to zależy już od osób niewidomych i ich relacji czy stopnia zaufania np. względem asystenta.

Ankietowani funkcjonariusze Policji zostali poproszeni również o wskazanie sposobów, jakie mogłyby podnieść poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym osób z dysfunkcją wzroku. Pośród propozycji pojawiły się takie pozycje działań jak:

- wyposażanie osób niepełnosprawnych wzrokowo w elementy odblaskowe (noszenie odzieży z elementami odblaskowymi),
- edukacja kierujących i niepełnosprawnych wzrokowo oraz kampanie społeczne na rzecz udzielania pomocy tej kategorii osób,
- stosowanie ujednoliconej na przejściach dla pieszych sygnalizacji dźwiękowej,
- noszenie kamizelek odblaskowych lub w kolorze przypisanym jedynie dla osób niewidomych,
- specjalne oznaczanie miejsc, gdzie często pojawiają się osoby z niepełnosprawnością wzrokową celem zwiększenia ostrożności u innych uczestników ruchu drogowego,
- umożliwienie wszystkim osobom niewidomym i słabowidzącym korzystania z psa przewodnika lub opiekuna (przewodnika),
- dostosowywanie infrastruktury drogowej do potrzeb niepełnosprawnych wzrokowo.

Reasumując badania przeprowadzone pośród funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego wskazać należy, że nie uczestniczą oni często w zdarzeniach, w których biorą udział osoby niewidome lub słabowidzące. Niska liczba wypadków z udziałem tej grupy jest pocieszająca, niemniej jednak powinny być podejmowane działania o charakterze prewencyjnym i informacyjnym, mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa osób z niepełnosprawnością wzrokową w ruchu drogowym. Z przeprowadzonych analiz wyników badań ankietowych oraz wywiadu grupowego można wyprowadzić wnioski, że w opinii policjantów – pracujących w tzw. drogówkach – poziom bezpieczeństwa niepełnosprawnych wzrokowo nie jest zbyt wysoki. Świadczy chociażby o tym fakt, iż funkcjonariusze ci celem zwiększenia bezpieczeństwa niewidomych oraz słabowidzących uczestniczących w ruchu drogowym, proponowali wprowadzenie obowiązku noszenia białej laski niezależnie od tego czy korzystają z pomocy innego człowieka – przewodnika czy też psa przewodnika.



W opinii badanych bezpieczeństwo niepełnosprawnych wzrokowo mogłoby zostać zwiększone poprzez lepsze ich oznaczanie w sytuacjach, kiedy są uczestnikami ruchu drogowego. Wskazywali oni m.in. kamizelki, opaski na ramię, które ostrzegałyby pozostałych uczestników przestrzeni miejskiej, iż w pobliżu znajduje się osoba niepełnosprawna. Niemniej jednak współcześnie tego rodzaju rozwiązania, a zwłaszcza opaski na ramię, z uwagi na zaszłości historyczne są bardzo dyskusyjne i stanowią newralgiczny punkt dyskusji. Dlatego rozważania na temat tego, w jaki sposób osoby z niepełnosprawnością wzrokową powinny wyróżniać się w tłumie (np. celem udzielenia im odpowiedniego wsparcia i pomocy podczas katastrofy w komunikacji wówczas, kiedy nie mają ze sobą albo w ogóle nie korzystają z białej laski) co jakiś czas powracają w debacie publicznej.

## Rozdział X.

Zapobieganie wypadkom  
w komunikacji z udziałem  
osób z niepełnosprawnością  
ze szczególnym uwzględnieniem  
osób niewidomych  
i słabowidzących  
w Polsce

W literaturze przedmiotu<sup>1</sup> związanej z kryminologią działalność zmierzającą do eliminowania określonego zjawiska lub jego skutków uznawanych za niepożądane przez podmiot podejmujący tę działalność, określa się zamiennie zapobieganiem przestępczości lub profilaktyką. Profilaktyka może mieć charakter uprzedzający, czyli dochodzi do niej wówczas, kiedy jest podejmowana przed pojawieniem się zjawiska, a tym samym jego skutków. Może też być profilaktyką objawową, która jest z kolei nastawiona na usuwanie skutków lub przyczyn już zaistniałego zjawiska. Niemniej jednak wiele działań może być skierowanych na realizację tych dwóch celów, tak też jest w przypadku działalności o charakterze zapobiegawczym skierowanej ku zwiększeniu bezpieczeństwa na polskich drogach, a tym samym na zmniejszenie ogólnej liczby wypadków drogowych w Polsce, w tym również wypadków z udziałem osób z niepełnosprawnością.

Kryminologia wypracowała etapy działań nastawionych na zapobieganie przestępczości. Pierwszym z nich są tzw. działania pierwotne, których celem jest eliminacja warunków sprzyjających popełnianiu przestępstw. Mowa tu o działaniach mających na celu rozwijanie szkolnictwa, właściwe projektowanie przestrzeni czy dobrą organizację ruchu drogowego. Działania wtórne to drugi etap – jego zadaniem jest usuwanie warunków sprzyjających popełnianiu przestępstw oraz tworzenie utrudnień ich popełniania. Przykładowymi aktywnościami podejmowanymi w ramach tego etapu jest chociażby eliminowanie tzw. czarnych punktów jako miejsc częstych wypadków w ruchu drogowym, regularne kontrole oraz akcje policyjne (np. trzeźwy poranek). Do trzeciego etapu zaliczane są działania następcze, obejmujące reakcje na popełnione przestępstwa. Jest on nastawiony na zapobieganie ponownemu popełnieniu przestępstwa przez tego samego sprawcę bądź inne osoby – mowa tu o działalności sformalizowanych agend kontroli społecznej, takich jak: policja, prokuratura, sądy<sup>2</sup>.

## 1. Działalność organizacji rządowych i pozarządowych na rzecz efektywnego zapobiegania wypadkom w komunikacji

Prowadząc badania nad działalnością organizacji rządowych i pozarządowych na rzecz efektywnego zapobiegania wypadkom w komunikacji z udziałem osób z niepełnosprawnością – ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących, zauważono, że nie ma akcji o charakterze prewencyjnym dedykowanych wyłącznie bezpieczeństwu niepełnosprawnych w ruchu drogowym. Takie same działania mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa

<sup>1</sup> J. Błachut, A. Gaberle, K. Krajewski, *Kryminologia*, Gdańsk 2004, s. 459 i n.

<sup>2</sup> Ibidem, s. 471.



uczestników ruchu drogowego są skierowane do wszystkich, niezależnie od tego czy komuś towarzyszy niepełnosprawność, czy też nie. Co więcej, podejmowane akcje na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a tym samym zmniejszenie liczby wypadków drogowych są skierowane zarówno do kierowców, jak i pieszych. We wspólnym osiągnięciu tychże celów wspierają się dwa sektory: rządowy i pozarządowy.

Dążąc do zachowania spójności czasowej w przedkładanej pracy, opisane zostaną wybrane działania, które były realizowane w latach 2003-2015<sup>3</sup>. Ich charakterystykę należy rozpocząć od *Krajowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce – GAMBIT 2000*<sup>4</sup>. Wskazano w nim, że *wszyscy jesteśmy uzależnieni od jakości funkcjonowania systemu transportu – zarówno pojedynczy obywatel, jak i całe społeczeństwo, i tak będzie w najbliższej, dającej się dziś przewidzieć przyszłości. Można nawet zaryzykować tezę, że jakość transportu jest jednym z najważniejszych wyznaczników jakości życia. Obecnie obserwujemy wiele problemów wynikających ze złego funkcjonowania systemu transportu. Wypadki drogowe i ich ofiary stanowią najważniejszy z nich, jako że nawet zagadnienia ochrony środowiska zeszły już na drugi plan. Wagę tego problemu podkreślają dodatkowo prognozy socjoekonomiczne, opracowane przez Światową Organizację Zdrowia, które wskazują, że wypadki drogowe, będące dziś na 7 miejscu na liście największych zagrożeń zdrowia i życia ludzkiego, za 25 lat znajdą się już na drugim, tuż po chorobach słuchu występujących na tle nerwicowym. Te zresztą też będą wywołane w części hałasem powodowanym przez środki transportu*<sup>5</sup>.

Powyższa diagnoza przyczyniła się do określenia celów *Programu GAMBIT*, którymi stało się ukierunkowanie działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym w taki sposób, aby osiągnąć znaczące efekty głównie w obszarach, które zostały zdefiniowane jako problemy najwyższej rangi. Zaliczono do nich: nadmierną prędkość jazdy, młodych kierowców, niechronionych użytkowników dróg, nietrzeźwych użytkowników dróg, ciężkość wypadków (liczba zabitych na 100 wypadków), przejścia dróg przez małe miejscowości, miejsca koncentracji wypadków drogowych. Warto w tym miejscu wykazać, że podczas opisywania problemu dotyczącego niechronionych użytkowników dróg, czyli: pieszych, rowerzystów i motocyklistów poczyniono wzmiankę o niepełnosprawnych. Zaznaczono już wówczas, że trudno jest oszacować jaki procent uczestników wypadków drogowych stanowią osoby z niepełnosprawnością. Wskazano, iż powodem

<sup>3</sup> Jak zostało już wcześniej wskazane, w rozdziałach VIII i IX przedstawiono wyniki badań empirycznych realizowanych w 2013 r., w których to pytano o doświadczenia respondentów (członków Polskiego Związku Niewidomych i funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego) za okres ostatnich 10 lat, a zatem od 2003 r. do 2013 r. Natomiast w rozdziale VII, gdzie opisano etiologię wypadków w komunikacji ujęto lata 2003-2015 celem przedstawienia jak najbardziej aktualnych danych dotyczących badanego zagadnienia.

<sup>4</sup> Dalej jako: *Program GAMBIT*.

<sup>5</sup> *Krajowy Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w Polsce – GAMBIT 2000*, s. 4.

takiego stanu rzeczy jest brak informacji w polskich statystykach wypadków o ewentualnej dysfunkcji uczestników wypadku drogowego związanej z niepełnosprawnością lub podeszłym wiekiem. Co więcej, zauważono, że niezwykle rzadko dokonuje się analiz wpływu rozwoju motoryzacji na jakość życia osób niepełnosprawnych.

Znając problemy określono cele programu, które podzielono na ilościowe i jakościowe. W ramach tych pierwszych określono:

- cel krótkoterminowy: zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 5500 w roku 2003,
- cel długofalowy: zmniejszenie liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 4000 w roku 2010.

Z kolei za cele o charakterze jakościowym przyjęto:

- wdrożenie środków bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarach siedmiu zidentyfikowanych problemów, w których należy zmniejszyć liczbę ofiar wypadków drogowych: związanych z nadmierną prędkością; w które uwikłani byli niechronieni użytkownicy dróg (piesi, dzieci, osoby starsze, rowerzyści, niepełnosprawni); powodowanych przez młodych kierowców czy przez nietrzeźwych użytkowników dróg; na drogach przechodzących przez małe miejscowości; w miejscach koncentracji tych zdarzeń;
- stworzenie podstaw dla prowadzenia skutecznej i długofalowej polityki w zakresie bezpieczeństwa na drogach;
- zdobycie społecznego wsparcia dla idei bezpieczeństwa na drogach.

Już w *Programie GAMBIT 2000* zauważono, że prawidłowy system prewencyjny powinien obejmować prawne i organizacyjne podstawy funkcjonowania administracji rządowej, samorządów, organizacji pozarządowych i osób prywatnych działających na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach. Założenia przyjęte w tym *Programie* potraktowano jako program działań administracji rządowej w zakresie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, których realizacja miała stwarzać strukturom samorządowym warunki dla skutecznego działania na rzecz zmniejszenia zagrożeń na drogach. W związku z tym opracowano dwie grupy zadań. Do pierwszej zaliczono zadania o charakterze systemowym, czyli przede wszystkim rozwój systemu bezpieczeństwa ruchu drogowego: usprawnianie struktury zarządzania bezpieczeństwem na drogach w Polsce, rozbudowa systemu informacji, wdrożenie systemu audytu oraz ustawicznego kształcenia kadry. Do drugiej zaś wdrożenie środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, związanych z: prędkością jazdy (Program *Prędkość*), ochroną niechronionych użytkowników dróg (Program *Pieszcy i rowerzysta*), z młodymi kierowcami (Program *Kierowca*), poprawą bezpieczeństwa w miejscach szczególnego zagrożenia (Program *Droga*).

Jednakże stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce oraz nowe wyzwania wynikające z przystąpienia Polski do Unii Europejskiej wymusiły konieczność weryfikacji *Programu GAMBIT 2000* i opracowanie nowego, pod nazwą





*Krajowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2005-2007-2013 – GAMBIT 2005.* W dokumencie tym podsumowano poprzedni *Program*, wykazując, iż przyniósł on widoczne efekty, takie jak:

- zwiększenie aktywności na poziomie regionalnym i lokalnym,
- budowa i wdrożenie systemu monitorowania wybranych zachowań uczestników ruchu drogowego (prędkość, pasy bezpieczeństwa) we wszystkich województwach,
- przygotowanie programu szkolenia kadr na poziomie centralnym i regionalnym,
- finansowe wspieranie działań centralnych (drogi krajowe, policja, ratownictwo) i regionalnych (drogi wojewódzkie i powiatowe),
- wzrost świadomości społecznej w zakresie zagrożeń związanych z ruchem drogowym,
- wzrost zaangażowania organizacji pozarządowych w działania na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W ocenie poprzedniego programu wskazano nie tylko sukcesy, ale też podkreślono, że pomimo wielu zadań podjętych zgodnie z *Programem GAMBIT 2000*, nadal podstawową niedoskonałością systemu dotyczącego bezpieczeństwa na drogach jest brak:

- inspektorów i specjalistów oraz dostatecznej ilości przeszkolonej kadry w instytucjach rządowych, samorządowych i sektorowych, na poziomie krajowym, wojewódzkim i powiatowym,
- odpowiednich uregulowań prawnych w zakresie organizacji skutecznych struktur i audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- odpowiednich uregulowań prawnych dotyczących jednolitego systemu szkoleń rowerzystów i motorowerzystów oraz doskonalenia nauczycieli w tym zakresie,
- lokalnych baz danych o zdarzeniach drogowych (wojewódzkich, powiatowych i gminnych) dostępnych dla analiz i monitorowania realizacji programów,
- zorganizowanego wsparcia dla idei bezpiecznego ruchu na drogach przez prasę, radio i telewizję, propagowania dobrych wzorców,
- wsparcia naukowego dla realizacji działań na rzecz zmniejszania zagrożeń na drogach.

Misja nowego *Programu GAMBIT 2005* brzmiała: *Polska to kraj przyjazny, bo bezpieczny*, a do głównych problemów określonych w nim zaliczono:

- niebezpieczne zachowania uczestników ruchu związane m. in. z nieprzestrzeganiem przepisów ruchu, w tym: jazdę z nadmierną prędkością, nietrzeźwość użytkowników dróg, niski stopień stosowania urządzeń bezpieczeństwa (pasy, urządzenia zabezpieczające dzieci, kaski ochronne) oraz brak poszanowania praw innych uczestników ruchu,
- niską jakość infrastruktury drogowej.



Celem strategicznym *Krajowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego GAMBIT 2005* było zmniejszenie do 2013 r. liczby ofiar śmiertelnych o ponad 50% w stosunku do roku 2003, tj. nie więcej niż 2800 ofiar śmiertelnych rocznie<sup>6</sup>, było to kontynuowanie *Wizji ZERO* określonej już w 2000 r. Cele szczegółowe zaś były skierowane na stworzenie podstaw do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań na rzecz bezpieczeństwa na drogach; kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego; ochronę pieszych, dzieci i rowerzystów; budowanie oraz utrzymanie bezpiecznej infrastruktury oraz zmniejszenie ciężkości konsekwencji wypadków drogowych. Dla prowadzonych w niniejszej monografii rozważań istotne jest, że już w 2005 r. autorzy *Programu* widzieli, że piesi są grupą największego ryzyka śmierci w ruchu drogowym, dlatego należy zintensyfikować działania mające na celu zwiększenie ich bezpieczeństwa. Pośród opisów aktywności mających służyć osiągnięciu tego założenia kilkakrotnie wspomniano o osobach niepełnosprawnych i o tym, że należy uwzględniać ich potrzeby oraz dostosowywać do nich infrastrukturę.

W dniu 20 czerwca 2013 r. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przyjęła *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020* będący kompleksowo opracowaną strategią poprawy bezpieczeństwa na polskich drogach w latach 2013-2020. *Program* ten bazuje na pięciu filarach: bezpieczny człowiek, bezpieczna droga, bezpieczna prędkość, bezpieczny pojazd, ratownictwo medyczne i opieka powypadkowa. Treści zawarte w tym dokumencie są skierowane do wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce, a więc m.in. do parlamentu, rządu, samorządów, zarządców dróg, projektantów dróg, służb nadzoru, a także wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Tak jak to było w poprzednich programach, tak i ten, zanim przedstawił aktualne cele i zadania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa w ruchu drogowym, dokonał podsumowania zrealizowanych założeń z poprzedniego *Programu GAMBIT 2005*. Wnioski z tej oceny są następujące:

- strategia i plany działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego były właściwie przygotowywane w ramach programów GAMBIT,
- prowadzone szkolenia kadr bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększyły liczbę profesjonalistów w tym zakresie na różnych poziomach,
- istniejące regionalne programy GAMBIT, były właściwie przygotowane jednak skuteczna realizacja działań w ramach tych programów wymaga wsparcia z poziomu centralnego, usprawnień baz danych i wykonywania ocen realizacji tych programów,
- identyfikacja agencji wiodących w strukturach rządowych (liderów), prowadzących zadania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazywała na niedostateczną polityczną wolę działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu

<sup>6</sup> Dziś już wiadomo, iż cel ten nie został osiągnięty, ponieważ liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w 2013 r. wynosiła 3 357.



drogowego (brak lidera politycznego i operacyjnego oraz problemy instytucjonalne w zakresie współpracy).

Podsumowując, można wskazać, że zawsze oceny poprzednio obowiązującego programu są pozytywne, niemniej jednak podkreśla się pewne niedociągnięcia i cele, które nie zostały zrealizowane. Programy na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce należy oceniać pozytywnie, bowiem są to impulsy do podejmowania kolejnych kroków, planów zmierzających do zmniejszenia zagrożeń na drogach. Tym bardziej, że prognozy związane z analizowanym zagadnieniem nie są korzystne. Prognozy demograficzne i motoryzacji w naszym kraju wskazują, że w latach 2011–2020 liczba mieszkańców może zmniejszyć się od 1% do 4%, zaś może wzrosnąć zarówno liczba pojazdów – o kolejne 15–25%, jak i ruchliwość mieszkańców – o 30–35%. Dlatego, jakkolwiek stagnacja tudzież ograniczenie działań prewencyjnych w najbliższych latach może doprowadzić do zatrzymania tendencji spadkowej liczby wypadków drogowych i ich ofiar. Konieczne jest zatem podejmowanie skutecznych i efektywnych działań na rzecz ochrony życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego.

Aktualnie obowiązujący *Program* opiera się na pięciu filarach, do których zalicza się: bezpieczne zachowania uczestników ruchu (*bezpieczny człowiek*), bezpieczna infrastruktura drogowa (bezpieczne drogi), bezpieczna prędkość, bezpieczne pojazdy, system ratownictwa i pomocy medycznej. Każdy z nich ma określone priorytety i kierunki działań. Biorąc pod uwagę podjęte w pracy rozważania, należy pochylić się nad filarem pt. *bezpieczny człowiek*. W opisie tego celu znajdują się okoliczności sprzyjające ryzyku potrącenia pieszego. Pośród nich wymieniono:

- niski poziom edukacji pieszych i kierowców,
- nieprzestrzeganie przepisów ruchu drogowego przez pieszych oraz kierujących pojazdami,
- brak partnerstwa na drodze, przejawiający się okazywaniem wyższości kierowców pojazdów w stosunku do niechronionych uczestników ruchu,
- nieodpowiednie planowanie i organizacja przestrzeni miejskiej i osiedlowej, niekorzystna lokalizacja obiektów generujących ruch pieszy,
- duża prędkość pojazdów w miejscach przebywania pieszych, a także mała liczba zastosowanych środków inżynierskich służących ochronie pieszego (chodniki, azyle, sygnalizacja świetlna),
- mała widoczność pieszych, szczególnie w warunkach ograniczonej widoczności (noc, mgła, opady deszczu lub śniegu) spowodowana nieużywaniem elementów odblaskowych lub niedostatecznym oświetleniem miejsc poruszania się pieszych (m.in. przejść dla pieszych).

W ramach filaru *bezpieczny człowiek* określono dwa priorytety. Pierwszy z nich to kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego mające na celu wychowanie świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego i szanującego prawa innych. Podkreślono, że priorytet ten ma charakter działań prewencyjnych, służących zniechęceniu do po-

dejmowania niebezpiecznych zachowań na drodze (np. poprzez świadomość nieuchronności kary). Ochrona uczestników ruchu drogowego to drugi z przyjętych priorytetów. Ma na celu prowadzenie działań o charakterze zabezpieczającym poprzez działania inżynierskie (kształtowanie bezpiecznych dróg i ich otoczenia), rozwój nowoczesnej technologii (systemy bezpieczeństwa w pojazdach), działania kontrolno-nadzorcze oraz informacyjne.

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego podjęła decyzję, że od 2013 r. będą wydawane programy realizacyjne zawierające zestaw działań realizujących priorytety i kierunki określone w *Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020*. W związku z tym w 2013 r. opracowano *Program Realizacyjny 2013*<sup>7</sup>, który był programem jednorocznym i zawierał szczegółowy plan działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa na dany rok. Kolejne programy realizacyjne zgodnie z przyjętym założeniem powstają na okres dwóch lat, wyznaczając szczegółowe plany działań na rok pierwszy oraz zarys działań na rok następny. W dniu 27 marca 2014 r. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przyjęła *Program Realizacyjny na lata 2014-2015*, w którym wyznaczono dwa obszary wymagające interwencji: ochronę pieszych i zarządzanie prędkością. Uzasadniając skupienie działań na tychże priorytetach wskazano, że niedostosowanie prędkości to najczęstsza przyczyna wypadków ze skutkiem śmiertelnym, których ofiary stanowią 1/3 wszystkich wypadków w komunikacji. Te same priorytety zostały wyznaczone w *Programie Realizacyjnym na lata 2015-2016*.

Warto mieć na uwadze, że impulsem do działań na rzecz zapobiegania wypadkom drogowym w Polsce są nie tylko programy poświęcone *stricte* bezpieczeństwu w ruchu drogowym, ale też i inne. Można pośród nich wymienić m.in.: *Narodowe Programy Zdrowia, Narodowe Programy Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych, Strategie Rozwoju Kraju, Strategie Rozwoju Transportu*.

Różnego rodzaju programy ukazują na jak wielu płaszczyznach życia codziennego obywateli, jak i funkcjonowania państwa są dokonywane analizy, pozwalające budować prognozy, a następnie określać cele i działania na najbliższą przyszłość, po to by zwiększyć m.in. bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Zadowalający jest fakt, że działalność rządowa nie kończy się wyłącznie na tworzeniu opracowań, zestawień i dokumentów, ale zarówno przez jej agendy, jak i organizacje pozarządowe podejmowane są działania prewencyjne, do których impulsem są zapewne opisane powyżej dokumenty.

Pozostając przy Krajowej Radzie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego<sup>8</sup> należy opisać działania podejmowane przez nią właśnie na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach. Upřednio jednak krótki opis tego podmiotu – otóż jego prze-

<sup>7</sup> Programy realizacyjne są dostępne na stronie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (data odczytu: maj 2017 r.): [www.krbrd.gov.pl/pl/narodowy-program-brd.html](http://www.krbrd.gov.pl/pl/narodowy-program-brd.html).

<sup>8</sup> Dalej jako: KRBRD.



wodniczącym jest minister właściwy do spraw transportu, zaś jego zastępcami są: sekretarz lub podsekretarz stanu w ministerstwie właściwym do spraw wewnętrznych oraz sekretarz lub podsekretarz stanu w ministerstwie właściwym do spraw transportu. Członkami Rady są przedstawiciele Ministra Obrony Narodowej, Ministra Sprawiedliwości oraz ministrów właściwych do spraw: administracji publicznej, budżetu, finansów publicznych, gospodarki, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej, oświaty i wychowania, środowiska, transportu, wewnętrznych, pracy oraz Komendanta Głównego Policji, Komendanta Głównego Straży Pożarnej, Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz wskazani przez Premiera wojewodowie. Głównym celem KRBRD jest określanie kierunków i koordynowanie działania administracji rządowej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Do zadań KRBRD w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego należy m.in.: proponowanie kierunków polityki państwa, opracowywanie programów; zlecanie badań naukowych, oraz inicjowanie i opiniowanie aktów prawnych; inicjowanie współpracy zagranicznej, jak też działalności edukacyjno-informacyjnej; współpraca z organizacjami społecznymi i instytucjami pozarządowymi; analizowanie i ocena podejmowanych działań.

Wśród kampanii<sup>9</sup> przygotowanych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego nie ma takiej, która byłaby poświęcona wyłącznie niepełnosprawnym uczestnikom ruchu drogowego. Zaś pośród tych, skierowanych do ogółu można wyróżnić np. kampanię *Pileś – nie prowadź!* (rozpoczęła się ona w dniu 6 lipca 2006 r.). Jej celem było wykształcenie u kierowców nawyku nie prowadzenia samochodu po spożyciu alkoholu i nakłonienie do wybierania alternatywnych środków transportu, np. taksówki, transportu miejskiego. W ramach kampanii *Pileś – nie prowadź!* przygotowano spot kinowy, billboardy oraz plakaty i ulotki o charakterze edukacyjnym.

Inna kampania *Ostatni wyskok*, która ruszyła z dniem 15 września 2006 r. była pierwszą w Polsce ogólnopolską kampanią edukacyjną dotyczącą zapinania pasów bezpieczeństwa. Celem tej inicjatywy było zwiększenie liczby osób regularnie zapinających pasy bezpieczeństwa podczas podróży samochodem. Kampanii towarzyszyły działania wspierające Policji, Krajowego Duszpasterza Kierowców oraz warszawskich taksówkarzy.

W dniu 15 grudnia 2007 r. rozpoczęła się kolejna kampania z cyklu *Pileś? Nie jedź! Włącz myślenie!*, której wiodącym założeniem było przekonanie kierowców do tego, by nie prowadzili pojazdów pod wpływem alkoholu. Inicjatorem akcji była Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, a partnerem została Komenda Główna Policji – Biuro Ruchu Drogowego. Kampania została przygotowana przy współpracy i zaangażowaniu Polskiego Przemysłu Spirytusowego, trwała do dnia 15 stycznia 2008 r.

<sup>9</sup> Opisy kampanii społecznych pochodzą ze strony Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (data odczytu: maj 2017 r., [www.krbrd.gov.pl](http://www.krbrd.gov.pl)) oraz z serwisu informacyjnego o kampaniach społecznych (data odczytu: maj 2017 r., [www.kampaniespoeczne.pl](http://www.kampaniespoeczne.pl)).

Kampania *Prędkość zabija. Włącz myślenie* realizowana była na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury, Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i ruszyła w dniu 3 czerwca 2011 r. Założenie podejmowanych działań było bardzo podobne, jak do tych opisanych już wcześniej, mianowicie chodziło o doprowadzenie do trwałej zmiany zachowań zarówno kierowców, jak i samych pasażerów. Dodatkowym celem działań prowadzonych w ramach tej kampanii było kształtowanie postaw świadomego i kulturalnego uczestnika ruchu drogowego, respektującego prawo innych jego uczestników. Kampania ta trwała do końca sierpnia, czyli do końca okresu wakacyjnego, charakteryzującego się wzmożoną liczbą wypadków w komunikacji.

Z kolei w dniu 20 czerwca 2011 r. rozpoczęto kampanię społeczną *Zapnij pasy. Włącz myślenie*, ostrzegającą przed skutkami niezapięcia pasów bezpieczeństwa. Głównym celem było przekonanie Polaków, by zawsze zapinali pasy bezpieczeństwa, a przede wszystkim – by korzystali z nich pasażerowie podróżujący na tylnej kanapie samochodu. Tego samego roku, tylko dzień później – dokładnie 21 czerwca KRBRD rozpoczęła ogólnopolską kampanię społeczną o charakterze edukacyjno-informacyjnym *Nie jedź na kacu. Włącz myślenie*. Próbowano uświadomić polskie społeczeństwo, że prowadzenie pojazdu „na kacu”, to po prostu jazda pod wpływem alkoholu. Co więcej, podjęto próbę obalenia mitu, że nawet po hucznej imprezie, gdy następnego dnia rano weźmie się prysznic, wypije mocną kawę, zje pożywne śniadanie oraz nie ma się bólu głowy, to można bezpiecznie prowadzić auto. Tymczasem podczas kampanii wykazywano, że do większości wypadków z udziałem osób nietrzeźwych dochodzi w weekendy, głównie do południa, gdy sprawcy nie pili alkoholu przed jazdą, tylko stan nietrzeźwości jest efektem dnia poprzedniego.

W dniu 17 czerwca 2014 r. rozpoczęła się II edycja, zapoczątkowanej w 2013 r. przez KRBRD, kampanii społecznej na rzecz ograniczania zjawiska nadmiernej prędkości oraz zwiększenia bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu pt. *10 mniej. Zwolnij!* Na potrzeby kampanii przygotowano spot pod taką samą nazwą, przedstawiający fakty dotyczące przebiegu wypadku w komunikacji, w którym bierze udział niechroniony uczestnik ruchu – pieszy. Celem pobudzenia wyobraźni porównano w spocie skutki wypadku drogowego jakie odczuwa pieszy potrącony przez pojazd jadący z prędkością 60 km/h i 50 km/h.

W październiku 2015 r. przygotowano kampanię pod hasłem *Nauki mistrza Zgazu Tanoga*. Skierowana ona była do młodych kierowców celem promowania wśród nich odpowiedzialnej jazdy samochodem. W tym samym czasie KRBRD opracowała spot skierowany nie do kierowców, a do ich otoczenia, a więc ludzi mogących być świadkami próby jazdy po użyciu alkoholu. Spot pt. *Alkohol i kluczyki? Wykluczone!* został przygotowany po tym, jak w 2014 r. aż 29% respondentów badania na temat postaw względem bezpieczeństwa ruchu drogowego zadeklarowało, że większości ich znajomych zdarza się jeździć po użyciu alkoholu, a 12% nie zgodziło się z tym, iż prowadzenie w takim sta-



nie istotnie zwiększa ryzyko spowodowania wypadku. Spot przedstawia sceny z różnych spotkań towarzyskich, podczas których spożywany jest alkohol, ale jego uczestnicy celem powstrzymania kierowców przed jazdą po wypiciu, wymyślają rozmaite sposoby na uniemożliwienie im dostępu do kluczyków.

Opisane powyżej kampanie społeczne ukazują, że często KRBRD podejmuje działania na rzecz podniesienia poziomu bezpieczeństwa na polskich drogach wraz z innymi podmiotami. Większość tych akcji skierowana jest do kierowców pojazdów, którymi mogą być również osoby z niepełnosprawnością. Dlatego też, osoby te powinny pamiętać, że pomimo pewnego rodzaju przywilejów w ruchu drogowym, mają oni przede wszystkim takie same obowiązki, jak pozostali uczestnicy.

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego podejmuje również inne działania, np. o charakterze edukacyjnym, mające na celu podnoszenie świadomości o ruchu drogowym. Prowadzone są więc szkolenia dla samorządowców z zasad uspokajania ruchu, których celem jest wspieranie samorządów w zakresie planowania działań o charakterze organizacyjnym, budowlanym i prawnym, służących zmniejszeniu negatywnego wpływu ruchu samochodowego na lokalne otoczenie, a tym samym na bezpieczeństwo mieszkańców. KRBRD zajmuje się także szkoleniem zarządców dróg, osób nadzorujących ruch, ratowników czy samorządowców w ramach *Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy*. Założeniem takich szkoleń jest zaprezentowanie szwajcarskich rozwiązań służących zapewnianiu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, które są najskuteczniejsze w Europie.

Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego obejmuje również patro-nem honorowym różnego rodzaju wydarzenia, jak np. tego zorganizowanego pod hasłem *Bezpieczeństwo idzie w ruch!* z okazji obchodów Światowego Dnia Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych, które zawsze przypada w trzecią niedzielę listopada.

Wiele działań o charakterze prewencyjnym jest realizowanych lub wspiera-nych przez polską Policję. Od wielu lat<sup>10</sup> organizowana jest przez Policję w całej Polsce akcja *Znicz*, której działania ukierunkowane są głównie na zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim odwiedzającym groby bliskich w związku z Dniem Wszystkich Świętych. Funkcjonariusze ruchu drogowego czuwają wówczas nad bezpieczeństwem podróżujących na cmentarze. Policjanci sprawdzają nie tylko stan trzeźwości kierujących, ale też stan techniczny pojazdów oraz prędkość z jaką poruszają się po drogach. Z kolei funkcjonariusze prewencji patrolują okolice cmentarzy i tereny przykościelne, gdzie w razie potrzeby wskazują drogę, kierują ruchem oraz służą wszelką pomocą kierowcom i pieszym. Natomiast policjanci pionów operacyjnych obejmują swoim nadzorem miejsca, w których mogłoby dochodzić do kradzieży mienia.

<sup>10</sup> Statystyki udostępniane na stronie internetowej Komendy Głównej Policji prowadzone są od 1993 r., materiały dostępne pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/dlugie-weekendy-i-swie/76569,Akcja-quotZniczquot.html](http://www.statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/dlugie-weekendy-i-swie/76569,Akcja-quotZniczquot.html).

**Tabela 1.** Akcja Znicz (31 października – 1 listopada) – dane statystyczne za lata 2003-2014<sup>11</sup>

Rok	Wypadki	Zabici (na miejscu)	Ranni
2003	319	29	406
2004	227	37	326
2005	226	28	313
2006	271	28	338
2007	306	35	354
2008	335	32	419
2009	286	18	261
2010	173	15	241
2011	169	9	238
2012	221	15	275
2013	180	20	215
2014	160	16	213

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Głównej Policji (data odczytu: maj 2017 r., [www.statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/dlugie-weekendy-i-swie/76569,Akcja-quotZniczquot.html](http://www.statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/dlugie-weekendy-i-swie/76569,Akcja-quotZniczquot.html)).

Działania o podobnym charakterze są podejmowane w okresach, kiedy gwałtownie rośnie liczba uczestników ruchu drogowego, którzy w wyniku okoliczności wówczas zaistniałych są niekiedy nietrzeźwi, zmęczeni, spieszący się itp. Mowa tu o Świątach Wielkanocnych, weekendach majowym i sierpniowym, Święcie Bożego Ciała, Świętach Bożego Narodzenia, Nowym Roku oraz Święcie Trzech Króli. Jak bardzo istotny jest to czas na polskich drogach dowodzi chociażby fakt, że dla tych długich weekendów i świąt prowadzone są odrębne zestawienia statystyczne, mające ukazać skalę problemu oraz skuteczność podejmowanych akcji.

Komenda Główna Policji jest również partnerem kampanii społecznej *Bezpieczny przejazd – Zatrzymaj się i żyj!*<sup>12</sup>, która została wdrożona w 2005 r., od tego czasu nieprzerwanie prowadzona jest przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.<sup>13</sup> Przez pierwsze cztery lata kampania była prowadzona w miesiącach

<sup>11</sup> Brak danych za 2015 r.

<sup>12</sup> Więcej o kampanii na stronie internetowej (data odczytu: maj 2017 r.): [www.bezpieczny-przejazd.pl](http://www.bezpieczny-przejazd.pl).

<sup>13</sup> Celem ukazania, jak współcześnie wymagana jest współpraca podmiotów zarówno tych o charakterze rządowym, jak i pozarządowym, należy wymienić podmioty będące partnerami tej akcji: Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej, Ministerstwo Edukacji Narodowej, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Komenda Główna Policji, Komenda Główna Straży Granicznej, Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej, Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej, Związek Harcerstwa Polskiego, Clear Channel Poland Sp. z o.o., PKP Intercity S.A., Polskie Radio S.A., Koleje Wielkopolskie, Yanosik.pl, e-gory.info, Proscenium, „Koleje Mazowieckie-KM” Sp. z o.o., Europejski Instytut Bezpieczeństwa, REAGO Training Sp. z o.o., Wspieram Biznes, Tines SA, TELE 5, Ratea, Emergency Portal Ratowniczy, PKN Orlen S.A., TVP Info, Urząd Transportu Kolejowego, Polski Czerwony Krzyż, Główny Inspektor Transportu Drogowego, Flotis.pl, Klub Motoryzacyjny Ściganci, Infrastruktura Transportu, UANGA Afrykańska Szkoła Ruchu i Tańca, Fundacja Zielony Liść, „Użyj dzwonka, poczuć się pewniej” – kampania ZDM w Warszawie, Transinfo.pl – portal transportu publicznego, e-powiat24.pl – portal regionalny, ARRIVA RP, Portal Ratownik-med.pl, Osinski Transport, Darmowa Mapa UMP, brd24.pl, Instytut Transportu Samochodowego, Przemysłowy Instytut Motoryzacji, Radio Akadera, Szkoła Jazdy DRIFT w Białymstoku.





letnich, mając na celu zmianę postawy uczestników ruchu drogowego. Ambasadarami kampanii byli m.in. Krzysztof Hołowcyc (w 2005 i 2006 r.), Tomasz Stockinger (2007 r.). Od 2009 r. kampania trwa przez cały rok – prowadzone są akcje na przejazdach, spotkania w szkołach i przedszkolach, emitowane są spoty w radiu i telewizji. Od października 2012 r. kampania została rozszerzona o zagadnienie wypadków związanych z przechodzeniem przez tory w miejscach niedozwolonych. Od 2014 r. akcja przeprowadzana jest pod nowym hasłem *Szlaban na ryzyko!*

Biuro Ruchu Drogowego jako jednostka działająca w ramach Komendy Głównej Policji było wielokrotnie pomysłodawcą, organizatorem czy partnerem działań mających na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa na drogach i zniwelowanie liczby wypadków w komunikacji. Przykładowymi kampaniami, jakie zrealizowało Biuro są:

- *Duchy na drodze*, kampania społeczna realizowana wraz z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Powszechnym Zakładem Ubezpieczeń PZU SA – pod hasłami: *Daj szansę pieszym – zwolnij* oraz *Daj szansę kierowcom – niech Cię zobaczą*,
- *Samochód to nie zabawka*, kampania mająca na celu poprawę bezpieczeństwa i wzrost świadomości najbardziej zagrożonych użytkowników dróg, której partnerami byli Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Powszechny Zakład Ubezpieczeń PZU SA, hasło akcji brzmiało: *Prawo jazdy to nie licencja na zabijanie*,
- *Idź w wiosna – będą warzywa*, kampania realizowana m.in. pod takimi hasłami: *Twoja śmierć dotyka nie tylko Ciebie*, *Jeśli przy prędkości 200 km/h kichniesz, przejedziesz dystans 100 metrów*, partnerami podobnie jak innych akcji byli Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i Powszechny Zakład Ubezpieczeń PZU SA, a jej działania realizowano w trzech blokach tematycznych: bezpieczeństwo motocyklistów (w okresie od kwietnia do czerwca), młodzi kierowcy (w okresie od czerwca do sierpnia), piesi (w okresie jesienno-zimowym).

Warto również wspomnieć, że z doświadczeń Szwajcarów korzysta nie tylko Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, ale też Biuro Ruchu Drogowego KGP, które od lipca 2012 r. do czerwca 2016 r. realizowało projekt współfinansowany ze środków *Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy*. W ramach projektu przeprowadzono kampanię społeczną *Kieruj się rozsądkiem*. Jej przekaz adresowany był do wszystkich uczestników ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem: motocyklistów, osób starszych (+60) i pieszych. Kampania miała uświadamiać uczestnikom ruchu drogowego, że prawidłowe zachowania na drodze, życzliwość, brak agresji oraz przestrzeganie przepisów prawa to czynniki wpływające na jakość ich życia, ponieważ dzięki takim postawom staną się bezpieczniejsi, co pozwoli im uniknąć wielu kłopotów życiowych, jak też i tragedii. Działania tego typu służą wyrabianiu nawyków przewidywania

niebezpiecznych sytuacji na drodze, które mogą wynikać nie tylko z przyczyn subiektywnych, ale też obiektywnych, np. warunków atmosferycznych czy widoczności.

Opisanie wszystkich działań, akcji i kampanii organizowanych czy współorganizowanych przez Policję nie sposób wymienić, ponieważ wiele np. komend wojewódzkich podejmuje działania na własnym terenie, uwzględniając potrzeby przeprowadzenia profilaktyki w zakresie ruchu drogowego.

Podmiotem angażującym się w poprawę bezpieczeństwa na drogach jest również spółka akcyjna Stalexport Autostrada Małopolska, która w 2014 r. przeprowadziła kampanię edukacyjną pod hasłem *Bądź #smA4rt, jedź bezpiecznie!*, jej celem było zwiększenie świadomości kierowców w kwestii użytkowania telefonów komórkowych podczas prowadzenia pojazdu i minimalizacja niekorzystnego wpływu skutków tej czynności na bezpieczeństwo. Kampanię wspierała Małopolska Komenda Wojewódzka Policji. Z kolei w 2013 r. spółka ta zainicjowała kampanię *A+B=Absolutnie Bezpieczni* promującą właściwe zachowania na drodze wśród kierowców samochodów osobowych i motocyklistów, jako współużytkowników dróg. W 2011 r. pod hasłem *To nie sen, Ty prowadzisz* spółka uwarżliwiała kierowców na zagrożenie spowodowane przemęczeniem podczas prowadzenia pojazdu. W 2010 r. zrealizowała akcję *Rekordowo bezpieczni z A4 Katowice-Kraków*, której hasło podkreślało rekordową statystykę: przez 20 miesięcy na koncesyjnym odcinku A4 nie wydarzył się żaden śmiertelny wypadek. Wcześniej, w latach 2005-2007 prowadziła akcję *Droga życia*.

Wszystkie te akcje i kampanie społeczne mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, również tych niepełnosprawnych. W polskiej rzeczywistości ciężko znaleźć przykłady ogólnopolskich akcji skierowanych wyłącznie do osób z dysfunkcjami lub skierowanych szczególnie na ich potrzeby. Wspomnieć można o działaniach Stowarzyszenia SPiNKa<sup>14</sup>, którego podstawowymi celami są m.in.:

- wszechstronna pomoc niepełnosprawnym członkom Stowarzyszenia w sprawach związanych z motoryzacją,
- integracja środowiska kierowców z niepełnosprawnością,
- wspieranie aktywizacji zawodowej i społecznej niepełnosprawnych kierowców,
- budowanie powszechnej świadomości społecznej o naturalnym współistnieniu, współpracy i poszanowaniu praw osób o różnym poziomie ułomności fizycznych.

Stowarzyszenie to opracowało kilka obszarów programów dedykowanych kierowcom z niepełnosprawnością, pośród których możemy wyróżnić działania mające na celu naukę jazdy, specjalistyczną adaptację pojazdów samocho-

<sup>14</sup> Podstawowe informacje o stowarzyszeniu SPiNKa dostępne są pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.spinka.org.pl](http://www.spinka.org.pl).



dowych, aranżację pojazdów do potrzeb osób z dysfunkcjami oraz udzielanie finansowego wsparcia dla beneficjentów. W związku z tym powstało kilka inicjatyw:

- *Kierowca bez barier*, celem tego programu jest stworzenie osobom niepełnosprawnym podejmowania kursów z zakresu nauki,
- *Bezpieczne auto*, założeniem tego programu jest stworzenie ogólnopolskiej sieci serwisów adaptacyjnych oraz profesjonalna adaptacja pojazdów,
- *Auto na zlecenie*, to program, dzięki któremu udzielana jest pomoc niepełnosprawnym przy zakupie czy to nowego czy używanego auta,
- *Pakiet równych szans*, to możliwość uzyskania preferencyjnego kredytu na zakup samochodu oraz pomoc gotówkowa przy jego zakupie,
- *Autonomy* jest programem realizowanym przez koncern Fiata w całej Europie, stwarza możliwość otrzymania przez klienta, legitymującego się orzeczeniem o niepełnosprawności, rabatu przy zakupie auta marki Fiat,
- *Przyjazne auto* ma podobne cele jak program opisany powyżej, ale jest realizowany przez Skodę,
- *Mobility* to program, który pomaga w zakupie auta marki Toyota ze specjalnym oprzyrządowaniem, mającym na celu dostosowanie samochodu do potrzeb niepełnosprawnego kierowcy,
- *Peugeot bez barier*, marka samochodów Peugeot, podobnie jak te wymienione powyżej, również podjęła działania pozwalające na dostosowanie samochodu do oczekiwań kierowców z dysfunkcjami.

Opisane powyżej działania mają bezpośredni za zadanie umożliwić niepełnosprawnym prowadzenie samochodów, pośrednio zaś dostosowując je do ich potrzeb zwiększają bezpieczeństwo korzystania z auta przez tę grupę kierowców. Co więcej, osoby z dysfunkcjami posiadając własne auto, stają się bardziej niezależne i samodzielne, mogą podjąć pracę poza domem. Programy realizowane przez stowarzyszenie SPiNKa są kompletne, bo służą niepełnosprawnym od samego początku, czyli od momentu podjęcia decyzji o zakupie samochodu, poprzez zajęcia doszkalające umiejętności związane z prowadzeniem samochodu, po proces jego użytkowania – ze wskazaniem, jak należy go serwisować.

Analizując sytuację niepełnosprawnych kierowców wspomnieć należy również o kampaniach, których założeniem jest uświadamianie społeczeństwa na temat tego, kto może parkować na tzw. kopertach. Akcje o takim charakterze są potrzebne, albowiem polscy kierowcy mimo braku odpowiedniego dokumentu (karty parkingowej) uprawniającego do parkowania na kopercie nagminnie zajmują miejsca przeznaczone kierowcom z dysfunkcjami. W związku z tym Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji i Fundacja Integracja od 2003 r. organizuje ogólnopolską kampanię pod hasłem *Czy naprawdę chciałbyś być na naszym miejscu?*<sup>15</sup> Ma ona na celu zmianę postaw pełnosprawnych kierowców parku-

<sup>15</sup> Podstawowe informacje o kampanii znajdują się pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.integracja.org/co-robimy/zmieniamy-swiadomosc/czy-naprawde-chcialbys-byc-na-naszym-miejscu](http://www.integracja.org/co-robimy/zmieniamy-swiadomosc/czy-naprawde-chcialbys-byc-na-naszym-miejscu).

jących na miejscach przeznaczonych dla pojazdów osób z niepełnosprawnością oraz zwrócenie uwagi przechodniów i służb porządkowych na problem bezprawnego parkowania. Akcją aktywnie wspierają samorządy z całego kraju. Organizatorzy w opisie akcji informują, że włączyło się do niej już ponad 200 miast z całej Polski, w tym urzędy miast, organizacje pozarządowe, supermarkety i centra handlowo-rozrywkowe, jednostki Straży Miejskiej i Policji oraz media, które wspierają działania kampanii poprzez organizację konferencji prasowych i happeningów ulicznych, dystrybucję ulotek i plakatów, emisję spotów telewizyjnych i radiowych. W 2014 r. kampania zyskała nową odsłonę została bowiem poświęcona rozpowszechnianiu informacji o utracie ważności dotychczasowych kart parkingowych i zasad wydawania nowych dokumentów.

Niezwykłe intensywne akcje na rzecz osób z niepełnosprawnością realizowane są przez Instytut Transportu Samochodowego<sup>16</sup>. Pośród przykładowych działań można wyróżnić:

- seminarium *Niepełnosprawni kierowca i pasażer w Polsce*<sup>17</sup>, które miało miejsce w dniu 4 października 2007 r. i było to pierwsze ogólnopolskie spotkanie, w którym wzięli udział przedstawiciele środowiska osób niepełnosprawnych, członkowie Parlamentu, przedstawiciele koncernów samochodowych, banków oraz towarzystw ubezpieczeniowych,
- wystawę w Senacie RP pod hasłem *Uwolnić chodniki*, zorganizowaną w dniach od 1 do 7 grudnia 2008 r.,
- konferencję pt. *Niepełnosprawni w podróży* zorganizowaną w dniu 2 grudnia 2008 r. z okazji Międzynarodowego Dnia Osób Niepełnosprawnych<sup>18</sup>,
- akcję *Niewidomy za kierownicą*, jaka miała miejsce w dniach 9 września 2013 r. i 9 lipca 2014 r., w trakcie której stworzono osobom z dysfunkcją wzroku możliwość sprawdzenia się w niedostępnej dla siebie roli – kierowcy,
- wydarzenie *Bezpieczeństwo od małego* zorganizowane w dniu 9 maja 2015 r. na zakończenie III Światowego Tygodnia Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ONZ 2015, w trakcie którego przeprowadzono warsztaty z zakresu bezpieczeństwa osób niewidomych jako uczestników ruchu drogowego,
- ogólnopolską konferencję podsumowującą wyniki projektu *Kompleksowy system wsparcia mobilności osób niepełnosprawnych ruchowo w oparciu o Auto Mobility Center (AMC-2)*, jaka w dniu 21 maja 2015 r. odbyła się wraz z inauguracją Centrum Usług Motoryzacyjnych dla Osób Niepełnosprawnych<sup>19</sup>,

<sup>16</sup> Dalej jako: ITS.

<sup>17</sup> Seminarium współorganizowali: Instytut Transportu Samochodowego, Komenda Główna Policji, Państwowy Fundusz Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, Stowarzyszenie Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom SPiNKA.

<sup>18</sup> Współorganizowali ją: Instytut Transportu Samochodowego, Senackie Komisje Rodziny i Polityki Społecznej oraz Prawa Człowieka i Praworządności, Polskie Towarzystwo Stwardnienia Rozsianego, Polski Związek Głuchych, Polski Związek Niewidomych, Towarzystwo Pomocy Głuchoniewidomym, Stowarzyszenie Pomocy Niepełnosprawnym Kierowcom SPiNKA, Grupa Robocza „Widziane z chodnika”.

<sup>19</sup> Zob. więcej: [www.cum.its.waw.pl](http://www.cum.its.waw.pl).



- integracyjny piknik naukowy *Razem dla motomobilności: turystyka, podróże, wypoczynek*, który odbył się w dniu 18 czerwca 2016 r.,
- program edukacyjny dla dzieci z niepełnosprawnością intelektualną *Bezpiecznie i radośnie na drodze*,
- wydanie książeczko-kolorowanki dla uczniów przedszkoli i pierwszych klas szkół specjalnych pt. *Podróżowanie jest super*,
- publikowanie w kwartalniku *Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego* artykułów poruszających tematykę niepełnosprawności ruchowej, intelektualnej, psychicznej, osób głuchych i niewidomych, dostępności publicznej przestrzeni miejskiej.

Projekt o skali ogólnopolskiej, który dotyczył sytuacji osób niewidomych i słabowidzących jako uczestników ruchu drogowego zrealizowany był przez Polski Związek Niewidomych i współfinansowany ze środków Państwowego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych. Tytuł tego przedsięwzięcia to *Chcemy zobaczyć żółte pasy, usłyszeć numery autobusów*. Cele tego projektu skupiały się wokół:

- stworzenia materiałów informacyjno-edukacyjnych na temat dysfunkcji wzroku osób słabowidzących oraz barier doświadczanych przez osoby niewidome i słabowidzące,
- opracowania standardów likwidacji barier na przykładzie oznaczania przestrzeni miejskiej,
- informacji i edukacji skierowanej do samorządów na temat rodzajów dysfunkcji, sposobu likwidacji barier doświadczanych przez osoby niewidome i słabowidzące,
- lobbowania na rzecz likwidacji barier poprzez umieszczanie żółtych pasów i udźwiękawianie komunikacji miejskiej.

Kampania ta była skierowana przede wszystkim na dostosowanie przestrzeni miejskiej do potrzeb osób z dysfunkcją wzroku, ale wiadomym jest, że wszelkiego rodzaju udogodnienia, nawet te architektoniczne przyczyniają się do zwiększenia bezpieczeństwa. Chociażby chodniki ze ścieżkami dotykowymi doprowadzającymi do przejścia dla pieszych i ostrzegającymi automatycznie przed tym, że przed osobą znajduje się miejsce wymagające wzmożonej uwagi.

Warto jednak pamiętać, że niema gotowych recept na skuteczne i efektywne kampanie czy działania zwiększające bezpieczeństwo ruchu drogowego<sup>20</sup>. Często bowiem zmiana myślenia uczestników ruchu czy wyuczenie nowych nawyków potrzebuje czasu. Dlatego też należy mieć nadzieję, że mimo iż nie ma kampanii wprost dedykowanych zwiększeniu poczucia bezpieczeństwa osób z niepełnosprawnościami – w tym niewidomych i słabowidzących – w ruchu drogowym, to jednak coraz większe zainteresowanie potrzebami tych osób oraz kampanie o ogólnym charakterze przyczynią się do zwiększenia tego bezpieczeństwa.

<sup>20</sup> J. Wacowska-Słezak, *Ewaluacja kampanii*, (w:) I. Leśniakowska-Matusiak, *Bezpieczeństwo ruchu drogowego. Teoria i praktyka. Edukacja*, Warszawa 2012, s. 256-257.

## 2. Propozycje zmian w ustawie – Prawo o ruchu drogowym dotyczące osób niewidomych i słabowidzących

Badania kryminologiczne charakteryzują się przede wszystkim tym, że pozwalają poznać dane zjawisko i jego przyczyny oraz sposoby zapobiegania. To z kolei skłania do refleksji nad ustawodawstwem i zastanowienia się czy np. aktualne rozwiązania prawne w wystarczający sposób służą zapobieganiu czy minimalizowaniu negatywnych skutków badanego zjawiska przestępczego. Dlatego też analiza przedstawionych w pracy danych statystycznych oraz wyprowadzone na ich podstawie wnioski pozwalają opracować propozycje zmian prawa o ruchu drogowym, służące podniesieniu bezpieczeństwa niepełnosprawnych, a przede wszystkim niewidomych i słabowidzących uczestników ruchu drogowego. Przede wszystkim należy zwiększyć poziom widoczności tych osób na drodze. Dlatego dodanie ust. 4a do art. 11 prawa o ruchu drogowym o treści: *Pieszy poruszający się po drodze po zmierzchu poza obszarem zabudowanym jest obowiązany używać elementów odblaskowych w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu, chyba że porusza się po drodze przeznaczonej wyłącznie dla pieszych lub po chodniku należy ocenić pozytywnie. Dzięki temu, że obowiązek ten dotyczy wszystkich pieszych, to też automatycznie obejmuje swoim zakresem niepełnosprawnych. Można rozważyć w tej sytuacji jednak dodanie kolejnego zdania w tym ustępie: *Piesi z niepełnosprawnością obowiązani są używać elementów odblaskowych o kolorze pomarańczowym.* Kolor w tej sytuacji jest najmniej istotny – mógłby być każdy inny – bowiem intencją takiego przepisu miałyby być dedykowanie osobom z niepełnosprawnością jednego z kolorów w jakich są produkowane elementy odblaskowe. Służyć miałyby to informowaniu pozostałych uczestników o tym, że w ruchu drogowym uczestniczy osoba z niepełnosprawnością, a zatem jeszcze bardziej należy zwiększyć swoją ostrożność. Oczywiście samo wprowadzenie owej nowelizacji nie byłoby wystarczające, niezbędne byłoby kampanie społeczne wyjaśniające ideę owego przepisu.*

Prawo o ruchu drogowym – jak wykazano w rozdziale IV – nie nakłada na pieszych z niepełnosprawnościami szczególnych obowiązków. Wyjątek stanowi art. 42 p.r.d. wskazujący, że niewidomy podczas samodzielnego poruszania się po drodze jest obowiązany nieść białą laskę w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu. Obowiązek ten jak wskazuje przepis dotyczy osób niewidomych. Ustawodawca posłużył się pojęciem, które nie posiada definicji legalnej. Zatem należy postawić pytanie czy obowiązek ten dotyczy również osób słabowidzących? Odpowiedź na nie jest prosta. S. Kotowski<sup>21</sup> wskazuje: *Obowiązek noszenia białej laski jest szczególnie trudny do zaakceptowania dla osób słabowidzących. Większość tych osób widzi za dużo, aby mogły uznać się*

<sup>21</sup> S. Kotowski, *Prawo o samodzielnym poruszaniu się niewidomych*, artykuł dostępny pod adresem (data odczytu: maj 2017 r.): [www.tyflouserwus.trakt.org.pl/viewpage.php?page\\_id=85](http://www.tyflouserwus.trakt.org.pl/viewpage.php?page_id=85).



za niewidomych, a jednocześnie za mało, żeby zapewniało to bezpieczeństwo na drogach. Pamiętajmy, że osoby słabowidzące zaliczone do I i II grup inwalidów (znaczny i umiarkowany stopień niepełnosprawności) prawnie uznane są za niewidome. Dlatego, one również zobowiązane są do noszenia białej laski. Jednakże czy każda osoba słabowidząca dokona takiej interpretacji owego przepisu. Celem zwiększenia bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących, może należałoby wprost w art. 42 p.r.d. wskazać: *Osoby ze znacznym i umiarkowanym stopniem niepełnosprawności wzrokowej podczas samodzielnego poruszania się po drodze są obowiązane nieść białą laskę w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu*. Zapewne wprowadzenie tejże zmiany wymagałoby przeprowadzenia badań z zakresu samodzielności osób o umiarkowanym stopniu niepełnosprawności wzrokowej w ruchu drogowym. Jednakże wydaje się, że w tej sytuacji kwestie bezpieczeństwa zarówno ich samych, jak i pozostałych uczestników ruchu drogowego są najważniejsze.

Inną wątpliwość w analizowanym przepisie budzi zwrot *w sposób widoczny dla innych uczestników ruchu drogowego*. W pracy przytaczano już przykład sytuacji, kiedy to osoba niewidoma stoi przed przejściem dla pieszych w długim płaszczu, białą laskę trzyma w prawej dłoni a samochody nadjeżdżają z lewej. Czy w takiej sytuacji ta laska jest widoczna dla kierowcy? Można przypuszczać, że jednak nie. Dlatego rozważyć można zmianę brzmienia art. 42 dodając do niego zdanie (lub nowy ustęp): *Osoby te zbliżając się do przejścia dla pieszych zobowiązane są do trzymania białej laski od strony nadjeżdżających pojazdów*. Rozwiązanie te może przyczynić się do potrzeby przekładania białej laski podczas przechodzenia przez przejścia na drogach dwujezdniowych dwukierunkowych. Niemniej jednak wydaje się, że ów dyskomfort nie powinien przeważać nad bezpieczeństwem tych osób uczestniczących w ruchu drogowym.

Często pojawiają się również idee czy dyskusje, podczas których prezentowany jest pomysł dotyczący wprowadzenia obowiązkowego noszenia przez osoby niepełnosprawne lub niepełnosprawne wzrokowo odbłaskowych opasek na ramionach. Takie rozwiązanie obowiązywało na podstawie § 14 archiwalnego już rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych<sup>22</sup>. Wówczas ustawodawca nałożył na niewidomych, korzystających samodzielnie z dróg, obowiązek używania białej laski, a ponadto wskazał, że mogą oni nosić na ramionach żółte opaski o szerokości 15 cm z ułożonymi w trójkąt trzema czarnymi kropkami. Co więcej, w kolejnym ustępie podkreślił, że w opaski określone w ust. 2 mogą zaopatrzyć się również inne niż *niewidome osoby upośledzone, jeżeli zechcą zwrócić uwagę innym użytkownikom drogi na konieczność zachowania w stosunku do nich większej ostrożności*. Współcześnie jednak w Polsce owo roz-

<sup>22</sup> Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych, Dz. U. z 1968 r. Nr 27, poz. 183 (akt archiwalny). Zob. też: J. Kochanowski, W. Tomczyk, (w:) J. Bafia (red.), *Kodeks drogowy z komentarzem*, Warszawa 1976, s. 149.

wiązanie z uwagi na możliwość wywołania przykrych podtekstów historycznych oraz pojawienia się stanowisk wskazujących na stygmatyzację – jest nie do zaakceptowania.

Do ustawy – Prawo o ruchu drogowym zostało uchwalonych wiele aktów wykonawczych. Z punktu widzenia prowadzonych rozważań należy na zakończenie przytoczyć przepisy rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego<sup>23</sup>. Zgodnie z załącznikiem do tego aktu zawierającym wykaz naruszeń przepisów ruchu drogowego i określającym liczbę punktów odpowiadających tym naruszeniom – za niezatrzymanie pojazdu w razie przechodzenia przez jezdnię osoby niepełnosprawnej, używającej specjalnego znaku, lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej w celu umożliwienia jej przejścia – kierowca karany jest 10 punktami karnymi, co jest najwyższą możliwą stawką. Jednakże za niezastosowanie się do znaku przewidującego miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej przewidzianych jest tylko 5 punktów. Jest to stałe zagrożenie, jeżeli chodzi o wykroczenia związane z niestosowaniem się do znaków i sygnałów drogowych. Wydaje się, że jednak w tym przypadku zwiększenie liczby punktów karnych znajdowałoby przede wszystkim społeczne uzasadnienie, bowiem jak wykazują wyniki badań przeprowadzanych wśród kierowców, często ukaranie ich za dane zachowanie powoduje, iż w przyszłości unikają sytuacji, w których mogliby być ponownie za nie ukarani. Za każde z wymienionych wykroczeń grzywny w postaci mandatów karnych są wystarczająco wysokie. W przypadku niedostosowania się do nakazu wynikającego z art. 26 ust. 7 p.r.d. kierowca może być ukarany grzywną w drodze mandatu karnego w wysokości 350 zł, zaś w przypadku zaparkowania na miejscu przeznaczonym osobom niepełnosprawnym od 11 kwietnia 2015 r.<sup>24</sup> – 800 zł<sup>25</sup>. Nadmienić w tym miejscu należy, że to działania w ramach kampanii społecznych przyczyniły się do wzrostu kwoty mandatu za wykroczenie, jakim jest nieuprawnione zajmowanie tzw. koperty. Pamiętać jednak należy, że oprócz wysokości kary, bardzo istotnym elementem jest jej nieuchronność.

Celem podniesienia poziomu bezpieczeństwa osób niepełnosprawnych na drogach oraz zmniejszenia liczby wypadków drogowych z ich udziałem ważne są nie tylko odpowiednie przepisy prawa ruchu drogowego, ale też te związane z szeroko rozumianym prawem budowlanym, planowaniem przestrzennym. Bowiem odpowiednie regulacje w zakresie np. szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu

<sup>23</sup> Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego, Dz. U. z 2012 r., poz. 488.

<sup>24</sup> Na mocy rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 9 kwietnia 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości grzywnien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz. U. z 2015 r., poz. 506) zmieniono wysokość mandatu karnego z 500 zł na 800 zł.

<sup>25</sup> Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywnien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń, Dz. U. z 2013 r., poz. 1624 t.j. ze zm.





drogowego i warunków ich umieszczania na drogach są nie mniej ważne, jednakże nie były przedmiotem badań w ramach prac nad niniejszą monografią.

Założeniem tego rozdziału było dopełnienie badań kryminologicznych. Mianowicie, podjęto próbę nie tylko opisanie zjawiska wypadków drogowych z udziałem osób z niepełnosprawnością, ze szczególnym uwzględnieniem niewidomych i słabowidzących, ale też przedstawienia okoliczności, w jakich dochodzi do tego typu zdarzeń, opisanie sprawców oraz skutków, ale też działań prewencyjnych. Jak wynika z przedstawionych powyżej charakterystyk kampanii społecznych, akcji oraz programów realizowanych zarówno przez instytucje rządowe, jak i pozarządowe bardzo mało jest tych, które są skierowane wyłącznie na podniesienie poziomu bezpieczeństwa ludzi z dysfunkcjami. W projektach o charakterze zapobiegawczym przyjmuje się bowiem, że wszystkich np. pieszych uczestników ruchu drogowego powinno chronić się tak samo, albowiem nie można dokonywać wartościowania życia ludzkiego, bo każde z nich jest bezcenne. Zaproponowane zaś zmiany w prawie o ruchu drogowym są jedynie pomysłami nowelizacji przepisów, jakie zrodziły się podczas prowadzenia prac badawczych. Można by dokonać ich oceny i rozważyć nad słusznością, niemniej jednak każda zmiana mogąca ocalić chociażby kilka żyć warta jest wprowadzenia, tym bardziej, iż przedłożone propozycje nie wiążą się z dodatkowymi kosztami jakie musiałby ponieść Skarb Państwa. Jednakże zanim którakolwiek z nich zostałaby wprowadzona, należałoby skonsultować je ze środowiskiem osób z niepełnosprawnością – w tym niewidomych i słabowidzących.



# Podsumowanie



Niezbywalnym prawem osób niewidomych i słabowidzących jest ich samodzielność. Architekci, specjaliści organizując estetyczną przestrzeń, często zapominają o respektowaniu praw i potrzeb tych, którym dane rozwiązanie może znacznie utrudnić egzystencję. Efektem takich działań, jak podkreśla P. Rybicki<sup>1</sup>, są nieporozumienia, przyczyniające się do niemożliwości bezproblemowego i bezpiecznego współistnienia osób z zaburzeniami widzenia oraz tych, które owych problemów ze wzrokiem nie mają. Działania zatem na rzecz poprawy bezpieczeństwa osób z dysfunkcjami wzroku uczestniczących w ruchu drogowym, charakteryzują się nie tylko humanitaryzmem, ale również w perspektywie zwiększają bezpieczeństwo wszystkich osób. Dlatego wszelkiego rodzaju regulacje prawne, badania wypadkowości ludzi niepełnosprawnych czy działania prewencyjne, przyczyniają się nie tylko do podniesienia wiedzy na ten temat, ale przede wszystkim bezpieczeństwa osób z dysfunkcjami, którymi może stać się każdy z nas – chociaż dziś jest silny, sprawny i zdrowy.

Przeprowadzone badania wykazały potrzebę monitorowania wypadków drogowych z udziałem osób z niepełnosprawnością, w tym niewidomych i słabowidzących, ponieważ do momentu rozpoczęcia prac nad dysertacją, będącą bazą teŹe monografii, owo zjawisko nie było badane. Szczegółowych informacji nie posiadają ani Komenda Główna Policji, ani teŹ instytucje działające na rzecz niepełnosprawnych. Co więcej, prowadzone badania wykazały jak trudno jest aktualnie w Polsce ustalić liczbę osób z dysfunkcjami, jak teŹ chorobami i uszkodzeniami wzroku. RozbieŹne dane statystyczne gromadzone m.in. przez Główny Urząd Statystyczny okazały się niespójne i zależne od metod w danym badaniu. Niemniej jednak po ustaleniu liczebności populacji osób niepełnosprawnych, a przede wszystkim niewidomych i słabowidzących – dzięki uprzejmości Polskiego Związku Niewidomych, Autorce udało się przeprowadzić w ramach projektu badawczego na rzecz obronności pt. *Opracowanie systemu wykrywania zagroŹeń bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Aspekty prawno-kryminologiczne i technologiczne*, badania empiryczne pozwalające ustalić jak często osoby niewidome i słabowidzące ulegają wypadkom drogowym.

Przeprowadzone badania, mimo uzyskania duŹej liczby odpowiedzi – ponad 600 wypełnionych ankiet, wykazały jak trudną grupę badawczą wyłoniła Autorka. Fakt ten spowodował, iż kwestionariusze ankiet były wypełniane dwiema drogami, zarówno przy udziale ankietowców, jak teŹ udostępniono go w Internecie. Działania te podjęto celem uzyskania większej liczby odpowiedzi.

Zgromadzony materiał badawczy pozwolił zweryfikować liczbę wypadków drogowych w Polsce z udziałem osób z niepełnosprawnością, w tym osób niewidomych i słabowidzących. Zakładane na początku hipotezy badawcze, stanowiące o tym, iż prawdopodobnie liczba wypadków drogowych w Polsce z udziałem

<sup>1</sup> P. Rybicki, *Niewidomi i niedowidzący uczestnicy ruchu drogowego*, Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego 2008, Nr 3, s. 17-18.



łem tej grupy osób jest duża – nie potwierdziły się. Wyniki badań ankietowych doprowadziły do falsyfikacji tak postawionej hipotezy. Niemniej jednak wypadki z udziałem osób z niepełnosprawnością, w tym również tych z dysfunkcją wzroku są niepokojącym zjawiskiem, z uwagi na fakt, iż są to z reguły osoby rzadziej uczestniczące w ruchu drogowym, poruszające się w sposób ostrożny.

Osoby niewidome, które poruszają się samodzielnie, tradycyjnie posługują się białymi laskami. Coraz częściej pomoc stanowią także psy asystujące i urządzenia zaawansowane technologicznie, przede wszystkim odbiorniki nawigacji satelitarnej. Zdecydowana większość niewidomych oraz słabowidzących w ruchu ulicznym dużych miast wciąż używa wyłącznie białej laski, o czym należy pamiętać rozważając uwarunkowania przestrzenne ich mobilności. Zbliżanie się osoby niewidomej wśród setek otaczających nas przechodniów możemy usłyszeć z daleka po miarowym stukaniu białej laski o trotuar. Niewidomy przechodzień porusza się z białą laską wyciągniętą wprzód i półkolistymi, ukośnymi ruchami uderza w podłoże, po którym kroczy rozpoznając w ten sposób przestrzeń w odległości około metra przed sobą mniej więcej na szerokości własnego ciała. Takim pewnym krokiem osoby niewidome poruszają się z reguły w otwartych, prostych i najczęściej dobrze im znanych ciągach pieszych. Zupełnie inaczej zachowują się w miejscach o podwyższonym poziomie zagrożenia, np. na wąskich przystankach tramwajowych i stacjach metra lub w okolicy schodów, które znają słabo lub wcale. W takich miejscach poruszają się wolniej, a białą laskę przesuwają po podłożu rozpoznając krawędzie i uskoki. Należy zwrócić uwagę, że biała laska nie może poinformować użytkownika o przeszkodach wiszących, np. elementach rusztowań sterczących na wysokości głowy.

Wiele osób z problemami wzroku korzysta z pomocy psa przewodnika. Taki pies pozwala wspomaganą osobie iść prosto w obranym kierunku omijając przeszkody. Psy asystujące potrafią odnajdywać przystanki i stacje metra kierując się na dostrzeżony piktogram (także schody, wiatę przystanku) lub prowadzić wprost do okienka w banku, na pocztę, w aptecę. Wskazują osobom niewidomym zagrożenia np. w postaci wykopów i innych elementów prac remontowych, budowlanych, zatrzymując się przed krawężnikami, przed schodami, albo kolejnymi sekwencjami schodów. Niektóre psy potrafią nawet rozróżniać bramki przeznaczone do wchodzenia na stację metra od bramek przeznaczonych do wychodzenia ze stacji. Jednakże pies przewodnik nie potrafi podpowiedzieć nazw mijanych przystanków autobusowych, ani odczytać tablic z nazwami ulic. Dlatego nowoczesne technologie informacyjno-komunikacyjne w przypadku zbłądzenia w zakamarkach uliczek, kamienic i podwórzy starego miasta lub rozległych arterii dzielnicy podmiejskiej stają się niezastąpione. Technologie elektroniczne wspomagające orientację przestrzenną nie są rozwiązaniami substytucyjnymi wobec wsparcia białej laski i psa przewodnika, lecz stanowią ich uzupełnienie zwiększające samodzielność w mobilności osób z dysfunkcjami wzroku.

Opisane pokrótce powyższe ułatwienia w poruszaniu się osób z dysfunkcjami wzroku są niezwykle istotnym elementem podejmowanego tematu badawczego, albowiem samodzielność tej grupy osób przyczynia się do ich bezpieczeństwa w komunikacji, a tym samym do zmniejszenia wypadków drogowych z ich udziałem. Niemniej jednak nie jest to grupa, która byłaby wykluczona z ryzyka bycia ofiarą lub sprawcą wypadku drogowego. Reasumując, wypadki drogowe z osobami niepełnosprawnymi są pokłosiem zachowań zarówno samych niepełnosprawnych, jak też i kierowców. W przypadku kierowców przyczyną jest nadmierna prędkość oraz nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, zaś nieostrożnie wchodzenie na jezdnię i przekraczanie jej w miejscach niedozwolonych – to przyczyny leżące po stronie pieszych.

W pracy przeprowadzono nie tylko analizy o charakterze kryminologicznym, związane z wypadkami w komunikacji w ogóle, ale też tymi, w których uczestniczą osoby z niepełnosprawnością, w tym niewidome i słabowidzące, ale również i społecznym, ponieważ wiele poruszonych kwestii dotyczy relacji ludzi „zdrowych” z niepełnosprawnymi oraz ich wzajemnego zrozumienia. Powinno ono towarzyszyć nam każdego dnia, albowiem nigdy nie wiadomo, kiedy to my sami możemy się stać osobą z dysfunkcją życiową. Część pracy posiada charakter dogmatyczno-teoretyczny. Rozważania takowe poczyniono głównie w celu ukazania znamion przestępstwa wypadku w komunikacji oraz przedstawienia zasad ruchu drogowego.

Przeprowadzone badania oraz ich analiza pozwoliły wyprowadzić wniosek, iż wypadki z udziałem osób z niepełnosprawnością – w tym niewidomych i słabowidzących, jak dotąd nie były przedmiotem szczegółowych analiz, jednakże mimo dużej liczby tej grupy osób w polskim społeczeństwie – nie dochodzi często do tego rodzaju zdarzeń. Przyczyn takiego stanu rzeczy może być kilka, m.in. policjanci w kartach z miejsca zdarzenia mogą wypełnić tylko jedną rubrykę poświęconą temu, czy osoba uczestnicząca w nim była niepełnosprawna. Funkcjonariusze Policji jednostek ruchu drogowego wypełniają ją często na podstawie własnego uznania, które może być mylne, zwłaszcza wówczas, gdy dysfunkcja nie jest widoczna na „pierwszy rzut oka” (np. osoby słabowidzące z przyznanym stopniem niepełnosprawności mogą mieć okulary, a funkcjonariusz Policji może odczytać to jako zwykłą wadę wzroku, niebędącą podstawą do przyznania analizowanego statusu). Inną przyczyną jest po prostu fakt, iż osoby z różnymi niepełnosprawnościami nie są tak aktywnymi uczestnikami ruchu drogowego jak osoby bez nich, stąd też nie są tak licznymi uczestnikami analizowanych zdarzeń.

Podsumowując przeprowadzone rozważania, należy dokonać weryfikacji postawionych hipotez. W zakresie hipotezy ogólnej o charakterze prawnym: *Rozwiązania prawne o charakterze międzynarodowym w nieznacznym stopniu służą zapewnieniu bezpieczeństwa w ruchu drogowym osób niepełnosprawnych, a prawo krajowe – w stopniu znacznym* – można stwierdzić, że potwierdziła



się. Podstawą takiego wniosku jest fakt, że prawo międzynarodowe oraz wszelkiego rodzaju opracowania czy dokumenty instytucji międzynarodowych są jedynie pewnego rodzaju zarysem, dają bazę do dalszych działań, realizowanych w poszczególnych krajach. Tak też jest w prawie polskim, które stara się poruszać kwestie bezpieczeństwa niepełnosprawnych nie tylko na gruncie szeroko rozumianego prawa budowlanego, ale też na gruncie prawa o ruchu drogowym. Hipoteza szczegółowa: *Większość regulacji prawnych definiując niepełnosprawność odwołuje się do kryterium obniżenia sprawności funkcji fizycznych, psychicznych, intelektualnych lub sensorycznych* znalazła potwierdzenie w rzeczywistości, czego dowodzi treść zawarta w rozdziale II i III pracy, gdzie zaprezentowano różne rozumienia niepełnosprawności. Co więcej, wykazano, że współcześnie nie należy skupiać się na dysfunkcjach osoby z niepełnosprawnością, a na fakcie niedostosowania otoczenia do jej potrzeb. Kolejna hipoteza: *Prawo polskie w ograniczony sposób reguluje sytuację osób z niepełnosprawnością (w tym niewidomych i słabowidzących) jako uczestników ruchu drogowego* również się potwierdziła. Świadczy chociażby o tym fakt, że Autorka przedłożyła w ostatnim rozdziale kilka propozycji zmian ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Rozważania prowadzone na temat znamion czynu zabronionego, jakim jest wypadek w komunikacji pozwalają potwierdzić również treść kolejnej hipotezy szczegółowej, brzmiącej: *Najczęściej podnoszone przez przedstawicieli doktryny wątpliwości interpretacyjne dotyczą kwestii przedmiotu ochrony, przedmiotu, który może dopuścić się popełnienia przestępstwa wypadku w komunikacji na podstawie art. 177 k.k. oraz strony przedmiotowej i wątpliwości dotyczących zasad ruchu drogowego.*

Falsyfikacji doznała główna hipoteza o charakterze kryminologicznym, zakładająca, że: *Specyfika tego rodzaju wypadku związana jest z dysfunkcjami tych osób, utrudniającymi im dokładne i szybkie rozpoznanie sytuacji na drodze.* Fakt ten był dla Autorki dużym zaskoczeniem, jednakże w części empirycznej pracy wykazała, iż przyczyny wypadków w komunikacji z udziałem niepełnosprawnych, w tym niewidomych i słabowidzących, oraz ich okoliczności nie posiadają wyjątkowych cech, które pozwoliłyby stwierdzić, że tego rodzaju zdarzenia różnią się od ogółu zdarzeń na polskich drogach. Niemniej jednak prawdziwa okazała się hipoteza, że: *Sprawcami wypadków w komunikacji z udziałem niewidomych i słabowidzących najczęściej są kierujący pojazdem.* Kolejna hipoteza: *Osoby niewidome i słabowidzące przyczyniają się do wypadków w komunikacji najczęściej poprzez wtargnięcie na przejście dla pieszych* jest teżą prawdziwą. Mowa tu nie o głównej przyczynie tego rodzaju wypadków – czyli o nieudzieleniu pierwszeństwa – a o tym, co sprawia, że to niewidomy lub słabowidzący stał się sprawcą danego zdarzenia. Takie wtargnięcia oczywiście nie są celowymi, niemniej jednak mają miejsce wówczas, kiedy osoba z dysfunkcją wzroku źle zinterpretuje sygnał dźwiękowy nadawany przez sygnalizator świetlny. Hipoteza: *Najczęściej następstwa wypadków w komunikacji z udziałem osób niewi-*



*domych i słabowidzących stanowią poważne obrażenia ciała* jest prawdziwa, ponieważ gros respondentów będących ofiarami tych zdarzeń, wybrało odpowiedź, że uszkodzenia ciała trwały od 7 dni do 6 miesięcy. Ostatnia ze szczegółowych hipotez o charakterze kryminologicznym: *Proponowane zmiany powinny polegać głównie na wprowadzeniu przepisów doprecyzowujących obowiązki osób niewidomych i słabowidzących uczestniczących w ruchu drogowym* swoją słuszność znalazła w wynikach badań zamieszczonych w § 2 rozdziału X opracowania.

Reasumując, wypadki z udziałem osób z niepełnosprawnością będą coraz częstszym przedmiotem badań, ponieważ coraz więcej uwagi poświęca się tej właśnie populacji. Dzieje się tak dlatego, że polskie społeczeństwo starzeje się, w populacji dość szybko rośnie liczba ludzi starszych, a w konsekwencji rośnie też liczba osób z dysfunkcją wzroku. Aspekty związane z zapewnianiem im możliwości swobodnego przemieszczania się, uczestniczenia w ruchu drogowym będą zyskiwały na ważności. Celem zapewnienia im bezpieczeństwa na drogach będzie potrzeba dokonywania analiz, ukazujących, dlaczego dochodzi np. do wypadków w komunikacji z tymi osobami. Można zatem mieć nadzieję, że przedkładane badania to jedynie skromny początek prac badawczych, służących określonym założeniom – w tym przypadku mających na celu zminimalizowanie liczby niebezpiecznych zdarzeń na drogach z udziałem niepełnosprawnych. Tym bardziej, że nawet Organizacja Narodów Zjednoczonych opracowując ostatnio dokument pt. *Plan Globalny dla Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020*, przyjęła, że każdy kraj powinien przyczynić się m.in. do poprawienia jakości zbierania danych o bezpieczeństwie ruchu drogowego oraz kształtować bezpieczne zachowania uczestników ruchu. Wydaje się zatem, że niniejszą pracę można uznać za pośrednią realizację postulatów ONZ.



# Bibliografia



## **Piśmiennictwo:**

- Andrejew I., *Ustawowe znamiona przestępstwa*, Warszawa 1959.
- Andrejew I., (w:) I. Andrejew, W. Świda, W. Wolter, *Kodeks karny z komentarzem*, Warszawa 1973.
- Andrejew I., *Kodeks karny. Krótki komentarz*, Warszawa 1988.
- Andrejew I., *Podstawowe pojęcia nauki o przestępstwie*, Warszawa 1988.
- Andrejew I., *Polskie prawo karne w zarysie*, Warszawa 1989.
- Andrejew I., *Sprawstwo według polskiego prawa karnego*, Studia Prawnicze 1988, Nr 1-2.
- Andrejew I., Świda W., Wolter W., *Kodeks karny z komentarzem*, Warszawa 1973.
- Antonów K. (red.), *Ustawa o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych. Komentarz*, Warszawa 2009.
- Antonów K., *Sprawy z zakresu ubezpieczeń społecznych. Pojęcie oraz właściwości postępowań przedsądowych i ochrony cywilnosądowej*, Warszawa 2011.
- Apanowicz J., *Metodologiczne uwarunkowania pracy naukowej. Prace doktorskie. Prace habilitacyjne*, Warszawa 2005.
- Babbie E., *Podstawy badań społecznych*, Warszawa 2008.
- Bachrach A., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z 5 sierpnia 1970 r., sygn. akt: IV KRN 130/70*, Państwo i Prawo 1971, Nr 7.
- Bachrach A., *Nowe wytyczne Sądu Najwyższego w sprawach o przestępstwa drogowe (zagadnienia wykładni prawa)*, Państwo i Prawo 1976, z 8-9.
- Bachrach A., *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim*, Warszawa 1974.
- Bachrach A., *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980.
- Bachrach A., *Ryzyko i nieostrożność w komunikacji drogowej a oceny prawnokarne*, Wrocław-Warszawa-Karków 1965.
- Bafia J., (w:) Bafia J., Mioduski K., Siewierski M., *Kodeks karny. Komentarz. Tom II – część szczególna*, Warszawa 1987.
- Bafia J., (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 1971.
- Bafia J., *Ochrona bezpieczeństwa ruchu lądowego, wodnego i powietrznego w projekcie Kodeksu karnego i w projekcie Prawa o wykroczeniach*, Nowe Prawo 1969, Nr 2.
- Bafia J., *Polskie prawo karne*, Warszawa 1989.
- Bafia J., *Problemy kryminologii. Dialektyka sytuacji kryminogennej*, Warszawa 1978.
- Banaszak B., *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, Warszawa 2012.
- Banaszak B., *Prawa człowieka i obywatela w nowej Konstytucji RP*, Przegląd Sejmowy 1997, nr 5.
- Banaszak B., *Zasada równości w orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego* (w:) L. Garlicki, A. Szymt (red.), *Sześć lat Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Doświadczenia i inspiracje*, Warszawa 2003.
- Barnes C, Mercer G., *Niepełnosprawność*, Warszawa 2008.
- Benoît-Rohmer F, Klebes H., *Prawo Rady Europy. W stronę ogólnoeuropejskiej przestrzeni*, Warszawa 2006.
- Bierzanek R., Symonides J., *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2005.
- Błachut J., Gaberle A., Krajewski K., *Kryminologia*, Gdańsk 2004.



- Błaszczak A. (red. merytoryczna), *Realizacja przez Polskę zobowiązań wynikających z Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych. Sprawozdanie Rzecznika Prawa Obywatelskich*, Warszawa 2015.
- Błaszczak M., Przybylski Ł., *Rzeczy są dla ludzi. Niepełnosprawność i idea uniwersalnego projektowania*, Warszawa 2010.
- Bodio J., *Komentarz aktualizowany do art. 600 Kodeksu postępowania cywilnego*, (w:) A. Jakubecki (red.), *Komentarz aktualizowany do ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego*.
- Bogdan G., (w:) A. Zoll (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz LEX. Tom II*, Warszawa 2013.
- Bogusz E., Furmann A., Lubawy H., Niewiarowicz M., Perz P., Pękala P., *Propozycja ujednolicenia sygnalizacji akustycznej na przejściach dla pieszych w Polsce*, Tyfloświat 2010, Nr 3 (9).
- Bojarski M., (w:) M. Bojarski, J. Giezek, Z. Sienkiewicz, *Prawo karne materialne. Część ogólna i szczególna*, Warszawa 2012.
- Bojarski T., (w:) T. Bojarski (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2006.
- Bojarski T., *Kwalifikowane i uprzywilejowane typy przestępstw w nowym kodeksie karnym*, (w:) O. Górniok (red.), *U progu nowych kodyfikacji karnych. Księga pamiątkowa ofiarowana profesorowi Leonowi Tyszkiewiczowi*, Katowice 1999.
- Bojarski T., *Odmiany podstawowych typów przestępstw w polskim prawie karnym*, Warszawa 1982.
- Borucka-Arctowa M., *Badania socjologiczno-prawne a dogmatyka prawa*, (w:) J. Wróblewski (red.), *Zagadnienia metodologicznej prawoznawstwa. Materiały z sesji naukowej. Łódź 27-28 marca 1980 r.*, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk-Łódź 1982.
- Bownik S. J., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 1985 r., sygn. akt: V KRN 175/85*, Palestra 1989, Nr 9-10.
- Bożyczko Z., *Metodyczne wskazówki do pisania pracy magisterskiej z kryminalistyki i kryminologii oraz innych dyscyplin nauk penalnych*, Wrocław 1974.
- Buchała K., (w:) A. Zoll (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do art. 177-277 Kodeksu karnego*, Zakamycze 1999.
- Buchała K., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 11 lipca 1968 r. sygn. akt: V KRN 337/68*, Państwo i Prawo 1970, z. 3-4.
- Buchała K., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 26 września 1972 r.*, OSPiKA 1973, Nr 12, poz. 253.
- Buchała K., Kubicki L., *Sprawstwo pośrednie w polskiej nauce prawa karnego i orzecznictwie sądowym*, Studia Prawnicze Instytutu Państwa i Prawa Polskiej Akademii Nauk 1988, z. 1-2.
- Buchała K., *Kumulatywna kwalifikacja przestępstw komunikacyjnych*, NP 1972, Nr 11.
- Buchała K., *Niektóre problemy wykładni znamion przestępstw przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Prokuratura i Prawo 1998.
- Buchała K., *Odpowiedzialność za przestępstwa kwalifikowane przez następstwa czynu*, Wojskowy Przegląd Prawniczy 1972, Nr 1.
- Buchała K., *Ogólna problematyka naruszenia zasad bezpieczeństwa ruchu z art. 145 k.k.*, Palestra 1971, Nr 2.
- Buchała K., *Prawo karne materialne*, Warszawa 1989.



- Buchała K., *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz*, Bydgoszcz 1997.
- Buchała K., *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej*, Warszawa 1973.
- Buchała K., *Przestrzeganie zasad ostrożności – problem bezprawności, czy winy*, Państwo i Prawo 1963, z. 7.
- Buchała K., *Wina przy przestępstwach spowodowania powszechnego niebezpieczeństwa*, Warszawa 1960.
- Buchała K., *Wybrane problemy odpowiedzialności za popełnienie przestępstwa komunikacyjnego*, Palestra 1974, Nr 2.
- Buchała K., *Wytyczne wymiaru sprawiedliwości w sprawie przestępstw drogowych*, Państwo i Prawo 1964, z. 4.
- Buchała K., Zoll A., *Kodeks karny. Część ogólna, Komentarz do art. 1-116 Kodeksu karnego*, Kraków 1998.
- Budyn-Kulik M., (w:) M. Mozgawa (red.), *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, Warszawa 2012.
- Cieślak M., *Polskie prawo karne. Zarys systemowego ujęcia*, Warszawa 1994.
- Citowicz R., (w:) M. Królikowski, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Tom I. Komentarz – art. 117-221*, Warszawa 2013.
- Cyprian T., *Wypadek drogowy spowodowany przez zmęczenie*, (w:) J. Fiema, W. Gutekunst, S. Hubert, *Studia prawnicze. Księga Pamiątkowa ku czci prof. dra Witolda Świdry*, Warszawa 1969.
- Cyprian T., *Wypadki drogowe spowodowane w 1968 r. przez autobusy i samochody ciężarowe*, Problemy Kryminalistyki 1970, Nr 84.
- Cyprian T., *Wypadki drogowe w świetle prawa karnego*, Warszawa 1963.
- Cyprian T., *Zmęczenie kierowcy jako przyczyna wypadków*, Problemy Kryminalistyki 1968, Nr 71.
- Czapliński W., Wyrozumska A., *Prawo międzynarodowe publiczne. Zagadnienia systemowe*, Warszawa 2014.
- Dąbrowska-Kardas M., Kardas P., *Kryminalizacja ucieczki sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia w świetle nowelizacji k.k. z 12 lipca 1995 r. Część I*, Palestra 1996, Nr 3-4.
- Dąbrowska-Kardas M., Kardas P., *Kryminalizacja ucieczki sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia. Część II*, Palestra 1996, Nr 5-6.
- Dąbrowski J., *Zasady ruchu pieszych. Analiza normatywna*, Paragraf na Drodze 2014, Nr 4.
- Dębski R., (w:) R. Dębski (red.), *System Prawa Karnego. Nauka o przestępstwie. Zasady odpowiedzialności*, Warszawa 2013.
- Dolecki H., (w:) H. Dolecki, T. Sokołowski (red.), *Kodeks rodzinny i opiekuńczy. Komentarz*, Warszawa 2013.
- Domańska K., *Orientacja przestrzenna osób niewidomych i słabowidzących w XXI wieku*, (w:) H. Liberska, A. Malina, D. Suwalska-Barancewicz (red.), *Współcześni ludzie wobec wyzwań i zagrożeń XII wieku*, Warszawa 2014.
- Dral A., *Prawo do renty socjalnej osób całkowicie niezdolnych do pracy w wyniku doznania naruszenia sprawności organizmu przed ukończeniem 18 roku życia lub nauki*, Administracja 2010, Nr 1.



- Drexler Z., *Przepisy ruchu drogowego z ilustrowanym komentarzem*, Warszawa 2010.
- Dudziak A., Żejmo A., *Redagowanie prac dyplomowych. Wskazówki metodyczne dla studentów*, Warszawa 2008.
- Duś A., *Z problematyki kwalifikacji prawnej czynu*, Wojskowy Przegląd Prawniczy 2000, Nr 2.
- Dyka Z., *W sprawie nietrzeźwości i jej progu*, Palestra 1974, Nr 5.
- Dziak J., *Dostępność bibliotek akademickich dla użytkowników niepełnosprawnych w kontekście inicjatyw Unii Europejskiej na rzecz tworzenia Europy bez barier*, (w:) *Polskie biblioteki akademickie w Unii Europejskiej. Materiały konferencyjne*, opracowanie: Biblioteka Główna Politechniki Łódzkiej, Łódź 2004.
- Esmein A., *Prawo konstytucyjne*, Warszawa 1921.
- Fabisiak A., *Zasady adaptacji środowiska fizycznego do potrzeb osób niewidomych i słabowidzących*, (w:) *Osoby niewidome i słabowidzące w przestrzeni publicznej. Zalecenia, przepisy, dobre praktyki*, opracowanie: Polski Związek Niewidomych, Warszawa 2009.
- Falski J., *Ewolucja wykładni zasady równości w orzecznictwie Trybunału Konstytucyjnego*, Państwo i Prawo 2000, z. 1.
- Florek L., *Konstytucyjne gwarancje uprawnień pracowniczych*, Państwo i Prawo 1997, z. 11–12.
- Fołta T., *Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 15 grudnia 2005 r.*, sygn. akt: I KZP 45/05, Paragraf na Drodze 2007, Nr 3.
- Frankfort-Nachmias Ch., Nachmias D., *Metody badawcze w naukach społecznych*, Poznań 2001.
- Furmann A., Bogusz E., Perz P., Pękala P., Lubawy H., Niewiarowicz M., *Propozycja ujednoczenia sygnalizacji akustycznej na przejściach dla pieszych w Polsce*, (w:) K. Laskowska, W. Filipkowski, E. Glińska (red.), *Bezpieczeństwo osób niewidomych i słabowidzących w ruchu drogowym. Wybrane aspekty praktyczne*, Białystok 2014.
- Gaj K., *Zastosowanie nowych rozwiązań elektronicznych w samodzielnym poruszaniu się osób głuchoniewidomych i niewidomych jako rozwiązanie alternatywne*, (w:) E. M. Guzik-Makaruk (red.), *Możliwości wykorzystania i wdrożenia nowoczesnych technologii do budowy narzędzi wspomagających codzienne funkcjonowanie osób niewidomych*, Kraków-Białystok-Poznań 2011.
- Galasiński D., *Osoby niepełnosprawne czy z niepełnosprawnością?*, Niepełnosprawność – zagadnienia, problemy, rozwiązania 2013, Nr IV (9).
- Gałecki H., Solarz A., *Stan bezpieczeństwa na drogach publicznych*, (w:) R. Zelwiański, *Wypadki drogowe. Rola medycyny, kryminalistyki i nauk pokrewnych w zapobieganiu i dochodzeniu przyczyn wypadków drogowych*, Warszawa 1963.
- Garbat M., *Historia niepełnosprawności. Geneza i rozwój rehabilitacji, pomocy technicznych oraz wsparcia dla osób z niepełnosprawnościami*, Gdynia 2015.
- Gardocki L., *Prawo karne*, Warszawa 2011.
- Gardocki L., *Prawo karne*, Warszawa 2013.
- Garlicki L., *Komentarz do art. 32 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej* (w:) L. Garlicki (red.), *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, t. III, Warszawa 2003.
- Garlicki L., *Polskie prawo konstytucyjne. Zarys wykładu*, Warszawa 2014.
- Garlicki L., *Polskie prawo konstytucyjne. Zarys wykładu*, Warszawa 2006.



- Gawroński T., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego – Izba Wojskowa z dnia 7 maja 1970 r., sygn. akt: Rw 389/70*, OSPiKA 1971, Nr 7-8, poz. 150.
- Gimbut A., *Następstwa czynu od których zależy wyższa karalność w prawie polskim na tle porównawczym*, Warszawa 1966.
- Glińska E., *Specyfika metodologiczna nauk społecznych*, (w:) B. Poskrobko (red.), *Metody badań naukowych z przykładami ich zastosowania*, Białystok 2012.
- Golinowska S., (w:) S. Golinowska (red.), *Instytucjonalne, zdrowotne i społeczne determinanty niepełnosprawności*, Warszawa 2012.
- Goździewicz G., Zieliński T., (w:) L. Florek (red.), *Kodeks pracy. Komentarz*, Warszawa 2011.
- Góral R., *Kodeks karny. Orzecznictwo i piśmiennictwo*, Warszawa 1974.
- Góral R., *Kodeks karny. Praktyczny komentarz*, Warszawa 1996.
- Góralczyk W., Sawicki S., *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, Warszawa 2016.
- Górniok O., (w:) O. Górniok (red.), *Kodeks karny. Komentarz. Tom II*, Gdańsk 2005.
- Grabowski H., *Wykłady z metodologii badań empirycznych*, Kraków 2013.
- Grzeszczyk W., *Kodeks postępowania karnego. Komentarz*, Warszawa 2014.
- Grześkowiak A. (red.), *Prawo karne*, Warszawa 2012.
- Guzik E., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 5 grudnia 1995 r., sygn. akt: WR 186/95*, Przegląd Sądowy 1997, Nr 4.
- Guzik-Makaruk E. M., E. Jurgielewicz-Delegacz, *Niepełnosprawność w Szwajcarii – wybrane aspekty prawne i społeczne*, (w:) E. M. Guzik-Makaruk, E. W. Pływaczewski, E. Zatyka (red.), *Bezpieczeństwo osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Wybrane aspekty prawne i kryminologiczne*, Białystok 2014.
- Guzik-Makaruk E. M., Jurgielewicz E., *Actions To Improve the Safety of Blind and Visually Impaired Persons in Road Traffic – the Case of the Research Project Funded by the National Centre for Research and Development Carried Out by the University of Białystok*, (w:) E. W. Pływaczewski (ed.), *Current Problems of The Penal Law and Criminology*, Warszawa 2014.
- Guzik-Makaruk E. M., Jurgielewicz-Delegacz E., *Badania nad bezpieczeństwem osób z niepełnosprawnościami, w tym osób niewidomych i słabowidzących, uczestniczących w ruchu drogowym*, Niepełnosprawność – zagadnienia, problemy, rozwiązania 2015, Nr I (18).
- Guzik-Makaruk E. M., *Wstęp*, (w:) E. M. Guzik-Makaruk (red.), *Poczucie bezpieczeństwa obywateli w Polsce. Identyfikacja i przeciwdziałanie współczesnym zagrożeniom*, Warszawa 2011.
- Hałas R. G., (w:) A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2012.
- Hałas R. G., (w:) A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2014.
- Hałas R. G., (w:) A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2015.
- Herzog A., *Stan nietrzeźwości czy stan po użyciu alkoholu?*, Paragraf na Drodze 2011, Nr 5.
- Hładki W., *Niepełnosprawność w następstwie mnogich obrażeń ciała. Ocena późnych następstw*, Kraków 2004.
- Hoc S., *Glosa do Wyroku Sądu Najwyższego z dnia 15 marca 2001 r., sygn. akt: III KKN 492/99*, Wojskowy Przegląd Prawniczy 2002, Nr 1.
- Hołyst B., *Kryminologia na świecie*, Warszawa 1979.
- Hołyst B., *Kryminologia*, Warszawa 2016.



- Huminiak T., *Stan „pod wpływem środków odurzających” i stan „po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu” u kierującego pojazdem*, Paragraf na Drodze 2004, Nr 3.
- Hypś S., (w:) A. Grześkowiak, K. Wiak (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2014.
- Indecki K., Liszewska A., *Prawo karne materialne. Nauka o przestępstwie, karze i środkach penalnych*, Warszawa 2002.
- Jackowiak U., „*Niezdolność do pracy*” zastąpi „*inwalidztwo*”, Przegląd Ubezpieczeń Społecznych i Gospodarczych 1997, Nr 7.
- Jankowska M., *Prawa osób niepełnosprawnych w międzynarodowych aktach prawnych*, Niepełnosprawność – zagadnienia, problemy, rozwiązania 2011/2012, Nr 1/2011 (1), 1/2012(2).
- Jankowski W., (w:) T. Grzegorzczak (red.), *Kodeks wykroczeń. Komentarz LEX*, Warszawa 2013.
- Jezierski A., *Prawo o ruchu drogowym z komentarzem oraz aktami szczegółowymi*, Warszawa 2010.
- Joachimiak S., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 4 października 2013 r., sygn. akt: IV KK 136/13*, Paragraf na Drodze 2014, Nr 9.
- Jurgielewicz E., Perkowska M., *Kierunki badań prawnokarnych i kryminologicznych prowadzonych w Zakładzie Prawa Karnego i Kryminologii Wydziału Prawa Uniwersytetu w Białymstoku*, (w:) *Interdyscyplinarność badań w naukach penalnych*, I. Sepioło (red.), Warszawa 2012.
- Kaczmarek T., *Materialna istota przestępstwa i jego ustawowe znamiona*, Acta Universitatis Wratislaviensis Nr 100, Prawo XXVI, Wrocław 1968.
- Kaczmarek T., *Recenzja książki P. Kardasa „Teoretyczne podstawy odpowiedzialności za przestępne współdziałanie”*, Kantor Wydawniczy Zakamycze, Kraków 2001, Prokuratura i Prawo 2002, Nr 5.
- Kalbarczyk M., Szklarczuk M., *Tyflorehabilitacja dla wszystkich. Również dla widzących*, Warszawa 2012.
- Kardas P., *Teoretyczne podstawy odpowiedzialności karnej za przestępne współdziałanie*, Zakamycze 2001.
- Kasprzyk K., *Niewidomi, szcztąkowowidzący, słabowidzący. Klasyfikacje uszkodzeń. Uwagi terminologiczne*, (w:) E. M. Guzik-Makaruk, E. W. Pływaczewski, E. Zatyka (red.), *Bezpieczeństwo osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Wybrane aspekty prawne i kryminologiczne*, Białystok 2014.
- Kenig-Witkowska M. M. (red.), *Prawo instytucji Unii Europejskiej*, Warszawa 2011.
- Kirenko J., *Indywidualna i społeczna percepcja niepełnosprawności*, Lublin 2007.
- Klinik A. (red.), *W stronę podmiotowości osób niepełnosprawnych. Tom IV serii: Problemy edukacji, rehabilitacji i socjalizacji osób niepełnosprawnych*, Kraków 2008.
- Kochanowski J., *Przestępstwa drogowe w praktyce i orzecznictwie Sądu Najwyższego w latach 1970-1980*, Studia Prawnicze (Instytutu Państwa i Prawa Polskiej Akademii Nauk) 1982, Nr 3-4.
- Kochanowski J., *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 1991.
- Kochanowski J., *Przestępstwa kwalifikowane przez następstwa w kodeksie karnym*, Państwo i Prawo 1972, z. 1.
- Kochanowski J., Tomczyk W., (w:) J. Bafia (red.), *Kodeks drogowy z komentarzem*, Warszawa 1976.



- Kochanowski J., *Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Warszawa 1990.
- Kociucki L., *Pieczna nad ludźmi starymi w polskim prawie cywilnym i opiekuńczym na tle porównawczym*, *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny* 1999, z. 1.
- Kolman R., Szczepańska K., *Doktoraty i habilitacje. Poradnik realizacji*, Toruń 2011.
- Kołaczek B., *Zakaz dyskryminacji osób niepełnosprawnych*, *Polityka Społeczna* 2008, Nr 8.
- Kołodziej S., *Omówienie wyroku SN z dnia 12.VIII.1981 r., sygn. V KRN 146/81 (dot. kwalifikacji prawnej podżegania i pomocnictwa do przestępstwa drogowego)*, *Problemy Praworządności* 1981, Nr 11.
- Kopczyk R., *Zakaz dyskryminacji w sporcie w prawie Unii Europejskiej*, Warszawa 2013.
- Kosz-Koszewska M., *Niewidomy na przejściu dla pieszych*, *Gazeta Wyborcza* z dnia 5 lutego 2016 r. – *Magazyn Białostocki*.
- Kotowska M., *Pozbawienie sprawców owoców przestępstwa w standardach międzynarodowych*, (w:) E. M. Guzik-Makaruk (red.), *Przepadek przedmiotów i korzyści pochodzących z przestępstwa*, Warszawa 2012.
- Kotowski K., *Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2005.
- Kotowski W., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 1 marca 2011 r., sygn. akt: V KK 284/10, w sprawie zbiegnięcia z miejsca wypadku*, *Paragraf na Drodze* 2011, Nr 11.
- Kotowski W., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 3 września 2008 r., sygn. akt: WA 34/08, w sprawie relacji między obowiązkiem zachowania szczególnej ostrożności a zasadą ograniczonego zaufania*, *Paragraf na Drodze* 2010, Nr 10.
- Kotowski W., *Granice „szczególnej ostrożności” przy zmianie kierunku ruchu*, *Palestra* 2014, Nr 5-6.
- Kotowski W., *Podstawowe zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Rys historyczny*, *Palestra* 2008, Nr 11-12.
- Kotowski W., *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2011.
- Kotowski W., *Ustawa o kierujących pojazdami. Komentarz*, Warszawa 2013.
- Kotowski W., *Ustawa o policji. Komentarz*, Warszawa 2012.
- Kotowski W., *Zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego w świetle prawa*, *Wojskowy Przegląd Prawniczy* 2013, Nr 4.
- Kowal E., *Problemy życia codziennego osób niepełnosprawnych*, (w:) H. Ochonczenko, A. Nowicka, *Potrzeby osób niepełnosprawnych w warunkach globalnych przemian społeczno-gospodarczych*, Kraków 2006.
- Krajewski K., *Pojęcie środka odurzającego na gruncie kodeksu karnego*, *Państwo i Prawo* 2003, z. 11.
- Krawczyk-Pasłowska E., *Niepełnosprawność. Bariery i szanse*, Kraków 2010.
- Królikowski M., Ostrowski M., *Prawo karne – cześć szczególna. Orzecznictwo*, Warszawa 2012.
- Krzysztofik E., *Wsparcie pokoju we współczesnych stosunkach międzynarodowych*, Warszawa 2009.
- Kulesza J., *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 28 czerwca 2006 r., sygn. akt: II KK 285/05*, *Prokuratura i Prawo* 2008, Nr 4.
- Kulesza J., *Ucieczka sprawcy wypadku drogowego z miejsca zdarzenia a przestępstwo nieudzielania człowiekowi pomocy w niebezpieczeństwie na gruncie obowiązującego kodeksu*





- karnego*, (w:) K. Indecki, S. Lelental (red.), *Aktualne zagadnienie litewskiego i polskiego prawa karnego*, Łódź 2007.
- Kulik M., (w:) M. Mozgawa (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2012.
- Kunze E., *Przestępstwo prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego (art. 178a k.k.)*, (w:) B. Janiszewski (red.), *Nauka wobec współczesnych zagadnień prawa karnego w Polsce. Księga pamiątkowa ofiarowana Prof. A. Tobisowi*, Poznań 2004.
- Kurowski K., *Ewolucja regulacji prawnych Organizacji Narodów Zjednoczonych w zakresie problematyki praw osób niepełnosprawnych*, (w:) D. Podgórska-Jachnik (red.), *Problemy orzecznictwa i reprezentacji osób niepełnosprawnych. Ruch na rzecz lepszej przyszłości osób niepełnosprawnych. Tom II*, Łódź 2010.
- Kurowski K., *Wolności i prawa człowieka i obywatela z perspektywy osób z niepełnosprawnościami*, Warszawa 2014, s. 14.
- Kwapisz K., *Ustawa o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych. Komentarz*, Warszawa 2013.
- Lach D. E., *Koszyk świadczeń gwarantowanych w systemie opieki zdrowotnej*, *Praca i Zabezpieczenie Społeczne* 2009, Nr 12.
- Lach D. E., *Zasada równego dostępu do świadczeń opieki zdrowotnej*, Warszawa 2011.
- Lam S., *Słownik wyrazów obcych*, Warszawa 1939.
- Latoszek E., Proczek M., *Organizacje międzynarodowe we współczesnym świecie*, Warszawa 2006.
- Lipowicz I., *O mądre i wrażliwe państwo*, Warszawa 2013.
- Liszewska A., *Współdziałanie przestępne w polskim prawie karnym – analiza dogmatyczna*, Łódź 2004.
- Liszewska A., *Współdziałanie w odniesieniu do przestępstw nieumyślnych w polskim prawie karnym*, (w:) T. Bukiet-Nagórska (red.), *Zagadnienia współczesnej polityki kryminalnej*, Bielsko-Biała 2006.
- Lubawy H., *Sygnalizacja na przejściach dla pieszych*, *Tyfloświat* 2008, Nr 1 (1) 2008.
- Łabno A., *Zasada równości i zakaz dyskryminacji* (w:) L. Wiśniewski (red.), *Wolności i prawa jednostki oraz ich gwarancje w praktyce*, Warszawa 2006.
- Łazowski A., Zawadzka-Łojek A., *Prawo międzynarodowe publiczne*, Warszawa 2011.
- Maciejko W., Zaborniak P., *Ustawa o pomocy społecznej. Komentarz*, Warszawa 2013.
- Majchrzak J., Mendel T., *Metodyka pisania prac magisterskich i dyplomowych*, Poznań 1999.
- Majewski J., (w:) A. Zoll (red.), *Kodeks karny. Część ogólna. Komentarz LEX. Tom I*, Warszawa 2012.
- Makarewicz J., *Kodeks karny z komentarzem*, Lwów 1938.
- Makarewicz J., *Kodeks karny z komentarzem. Wydanie na podstawie publikacji Wydawnictwa Zakładu Narodowego Imienia Ossolińskich – Lwów 1938*, A. Grześkowiak, K. Wiak (red. nauk.), Lublin 2012.
- Makowski W. (red.), *Encyklopedia podręczna prawa karnego. Tom III*, Warszawa 1936.
- Makowski W., *Kodeks karny obowiązujący tymczasowo w Rzeczypospolitej Polskiej na ziemiach b. zaboru rosyjskiego*, Warszawa 1921.
- Makowski W., *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 1937.



- Makowski W., *Prawo karne. O przestępstwach w szczególności. Wykład porównawczy prawa karnego austriackiego, niemieckiego i rosyjskiego, obowiązującego w Polsce*, Warszawa 1924.
- Małek R., *Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 27 lutego 2007 r., sygn. akt: I KZP 36/06*, *Wojskowy Przegląd Prawniczy* 2007, Nr 4.
- Marciniak K. (red.), *Poradnik niepełnosprawnego kierowcy i pasażera*, Warszawa 2013.
- Marcinkowski W., *Kilka zagadnień z obszarów wspólnych przestępstw i wykroczeń*, *Prokurator* 2001, Nr 2-3.
- Marcinkowski W., *Koncepcja odpowiedzialności zredukowanej w świetle art. 177 § 3 k.k.*, *Prokuratura i Prawo* 1999, Nr 6.
- Marcinkowski W., *Zbieg przestępstw i wykroczeń drogowych*, *Wojskowy Przegląd Prawniczy* 2004, Nr 1.
- Marek A., *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2010.
- Marek A., *Prawo karne*, Warszawa 2011.
- Marek A., *Prawo karne. Część ogólna*, Bydgoszcz 1993.
- Mąciór W., *Odpowiedzialność podżegacza i pomocnika za przestępstwa z winy nieumyślnej*, *Państwo i Prawo* 1962, z. 3.
- Mąciór W., *Postacie zjawiskowe przestępstwa w ujęciu kodeksu karnego PRL z 1969 r.*, *Państwo i Prawo* 1971, z. 11.
- Mąciór W., *Problem podżegania i pomocnictwa do przestępstw nieumyślnych*, *Nowe Prawo* 1959, Nr 9.
- Mąciór W., *Problem przestępstw nieumyślnych na tle aktualnych wymagań teorii i praktyki*, *Zeszyty naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego: Prace prawnicze* 1968, z. 35.
- Mendel T., *Metodyka pisania prac doktorskich*, Poznań 2002.
- Mieczkowska D., *Odpowiedzialność karna sprawcy wypadku komunikacyjnego przy zbiegnięciu z miejsca zdarzenia*, *Przegląd doktryny i orzecznictwa*, *Paragraf na Drodze* 2013, Nr 5.
- Mikołajczyk B., *Międzynarodowa ochrona praw osób starszych*, Warszawa 2012.
- Mirgos Z., *Przestępstwa drogowe w prawie polskim*, *Zeszyty Naukowe Akademii Spraw Wewnętrznych* 1990, Nr 58.
- Młynarska-Sobaczewska A., *Wolności i prawa człowieka i obywatela*, (w:) D. Górecki (red.), *Polskie prawo konstytucyjne*, Warszawa 2012.
- Mrugalska K., *Wstęp*, (w:) A. M. Waszkielewicz (red.), *Polska droga do Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych ONZ*, Kraków 2008.
- Nowak S., *Metodologia badań społecznych*, Warszawa 2010.
- Nowicka I., *Rozbój drogowy jako przejaw zorganizowanej działalności przestępczej*, *Zakamycze* 2004.
- Nowicki M. A., *Wokół Konwencji Europejskiej. Komentarz do Europejskiej Konwencji Praw Człowieka*, Warszawa 2013.
- Olszewski M., *Ochrona bezpieczeństwa drogowego w nowym kodeksie karnym*, *Palestra* 1970, Nr 4.
- Oniszczyk J., *Równość – najpierwsza z zasad i orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego*, Warszawa 2004.



- Paluszkiwicz M., (w:) M. Włodarczyk (red.), *Ustawa o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych. Komentarz*, Warszawa 2015.
- Paprzycki L. K., *Kursant czy instruktor? Kto sprawcą występku drogowego?*, Paragraf na Drodze 2010, Nr 12.
- Paprzycki L. K., *Kierowca trzeźwy, czy nietrzeźwy?*, Paragraf na Drodze 2011, Nr 5.
- Paprzycki L. K., *Pieszy idący w nocy środkiem jezdni*, Paragraf na Drodze 2014, Nr 3.
- Paprzycki L. K., *Zbiegł, czy nie zbiegł z miejsca wypadku drogowego?*, Paragraf na Drodze 2012, Nr 8.
- Pawelec K. J., *Glosa do Wyroku Sądu Najwyższego z dnia 15 marca 2001 r., sygn. akt: III KKN 492/99*, Jurysta 2002, Nr 1.
- Pawelec K. J., *Przyczynienie się pokrzywdzonego do wypadku drogowego (zestawienie tez z orzecznictwa)*, Monitor Prawniczy 2000, Nr 10.
- Peiper L., *Komentarz do Kodeksu karnego*, Kraków 1933.
- Peiper L., *Komentarz do Kodeksu karnego, Prawa o wykroczeniach, przepisów wprowadzających obie te ustawy oraz do Rozporządzenia Prezydenta R. P. o niektórych przestępstwach przeciw bezpieczeństwu państwa z dnia 24 października 1934 r. (Dz. U. Nr 94, poz. 851), z uwzględnieniem Ustawy karnej skarbowej, Ordynacji podatkowej, Kodeksu karnego wojskowego, Ustaw dodatkowych, orzecznictwa Sądu Najwyższego*, Kraków 1936.
- Piasecki M. (red.), *Osoby niepełnosprawne w Unii Europejskiej. Akty prawne*, Lublin 2009.
- Piekarzewska M., Zajenkowska-Kozłowska A., *Niepełnosprawność w świetle badań GUS*, (w:) K. Marciniak (red.), *Poradnik niepełnosprawnego kierowcy i pasażera*, Warszawa 2013.
- Pieprzny S., *Ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego w prawie administracyjnym*, Rzeszów 2007.
- Piórkowska-Flieger J., (w:) T. Bojarski (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2013.
- Piórkowska-Flieger J., (w:) T. Bojarski (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2016.
- Pływaczewski E. W., Laskowska K., Szczygieł G. B., Filipkowski W., Guzik-Makaruk E. M., Zatyka E., *Polskie kierunki badań kryminologicznych nad bezpieczeństwem obywateli*, Prokuratura i Prawo 2010, Nr 1-2, s. 176-200.
- Poliński J., *Oznaczenia dotykowe dla osób niewidomych i słabowidzących. Część II – Ścieżki dotykowe*, Problemy Kolejnictwa 2013. Tom 57, z. 158.
- Pruś P., (w:) M. Manowska (red.), *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Tom II*, Warszawa 2015.
- Pusz R., *Podżeganie i pomocnictwo do przestępstw nieumyślnych (próba nowej koncepcji)*, (w:) L. Leszczyński, E. Skrętowicz, Z. Hołda (red.), *W kręgu teorii i praktyki prawa karnego. Księga poświęcona pamięci prof. A. Wąska*, Lublin 2005.
- Radecki W., (w:) M. Bojarski, W. Radecki, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2013.
- Radecki W., (w:) M. Bojarski, W. Radecki, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2011.
- Radzikowska Z., *Przestępstwa typu kwalifikowanego w k.k. z 1969 r.*, Wojskowy Przegląd Prawniczy 1973, Nr 3.
- Ratajczak A., *Stan nietrzeźwości jako okoliczność obciążająca*, Warszawa 1967.
- Ratajczak A., *Stan nietrzeźwości w polskim prawie karnym*, Poznań 1969.
- Razowski T., (w:) J. Giezek (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz*, Warszawa 2014.



- Rudniański J., *Nauka: twórczość i organizacja*, Warszawa 1976.
- Rybicki P., *Niewidomi i niedowidzący uczestnicy ruchu drogowego*, Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego 2008, Nr 3.
- Rycak A., *Powszechna ochrona trwałości stosunku pracy*, Warszawa 2013.
- Rychter W., Rzeszkowski E., *Wypadki drogowe*, Warszawa 1957.
- Sadomski J., (w:) J. Wierciński (red.), *Kodeks rodzinny i opiekuńczy. Komentarz*, Warszawa 2014.
- Sarnecki P., *Normy programowe w Konstytucji i odpowiadające im wolności obywatelskie*, (w:) L. Garlicki, A. Szymt (red.), *Sześć lat Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. Doświadczenia i inspiracje*, Warszawa 2003.
- Sawicki J., *Ochrona porządku i spokoju publicznego w prawie wykroczeń*, Wrocław 2000.
- Serafin T., *Kształcenie specjalne w systemie oświaty. Vademecum dla organu prowadzącego, dyrektora szkoły, nauczycieli i rodziców*, Warszawa 2009.
- Sękowska Z., *Poznanwanie rzeczywistości przez dzieci niewidome*, rozprawa habilitacyjna, Lublin 1968.
- Shaw M. N., *Prawo międzynarodowe*, Warszawa 2011.
- Sierpowska I., *Ustawa o pomocy społecznej. Komentarz*, Warszawa 2009.
- Siewierski M., (w:) J. Bafia, K. Mioduski, M. Siewierski, *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 1971.
- Siewierski M., (w:) J. Bafia, L. Hochberg, M. Siewierski, *Ustawy karne PRL. Komentarz*, Warszawa 1965.
- Siewierski M., *Kodeks karny i Prawo o wykroczeniach. Komentarz. Wydanie IX*, Warszawa 1965.
- Siewierski M., *Kodeks karny i Prawo o wykroczeniach. Komentarz. Wydanie VIII*, Warszawa 1958.
- Skorek Z., *Uszkodzenia części pojazdów przyczyną wypadków drogowych*, Problemy Kryminalistyki 1970, Nr 85-86.
- Skowron A., *Między wypadkiem a kolizją drogową, powaga rzeczy osądzonej*, Paragraf na Drodze 2009, Nr 10.
- Skrzydło W., *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej. Komentarz*, Warszawa 2013.
- Slany K., *Osoby niepełnosprawne w świetle Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań z 2011 r. – wybrane aspekty*, Niepełnosprawność – zagadnienia, problemy, rozwiązania 2014, Nr II (11).
- Soboń S., *Kodeks drogowy: Komentarz z orzecnictwem NSA, SN i TK. Część I – Ustawa – Prawo o ruchu drogowym z komentarzem*, Warszawa 2014.
- Soboń S., *Komentarz z orzecnictwem NSA, SN i TK. Część I – Ustawa – Prawo o ruchu drogowym*, Warszawa 2009.
- Sondel J., *Słownik łacińsko-polski dla prawników i historyków*, Kraków 1997
- Spotowski A., *Funkcja niebezpieczeństwa w prawie karnym*, Warszawa 1990.
- Sroka T., *Kodeks karny. Wybór orzecznictwa*, Warszawa 2014.
- Sroka T., *Odpowiedzialność karna za niewłaściwe leczenie. Problematyka obiektywnego przypisania skutku*, Warszawa 2013, s. 367-370; K. Baka, G. Machaluk, A. Pietraszewska-Macheta, A. Sidoroko, *Ustawa o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych*, Warszawa 2010.



- Stefański R. A., (w:) A. Wąsek (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Tom I. Komentarz*, Warszawa 2004.
- Stefański R. A., (w:) A. Wąsek, R. Zawłocki (red.), *Kodeks karny. Część szczególna. Komentarz do artykułów 117–221. Tom I*, Warszawa 2010.
- Stefański R. A., (w:) M. Filar (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2012.
- Stefański R. A., (w:) R. A. Stefański (red.), *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa 2015.
- Stefański R. A., (w:) R. A. Stefański (red.), *Kodeks karny. Komentarz, wersja online (komentarz do art. 177 Kodeksu karnego)* – Legalis 2014.
- Stefański R. A., *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 11 marca 2003 r., sygn. akt: III KKN 94/01*, Wojskowy Przegląd Prawniczy 2003, Nr 3.
- Stefański R. A., *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 23 lutego 2011 r., sygn. akt: III KK 276/10*, OSP 2011, z. 11, poz. 116.
- Stefański R. A., *Glosa do postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 1996 r., sygn. akt: II KRN 15/96*, Państwo i Prawo 1997, z. 2.
- Stefański R. A., *Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 27 lutego 2007 r., sygn. akt: I KZP 36/06*, Państwo i Prawo 2007, Nr 8.
- Stefański R. A., *Glosa do wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 października 2005 r., sygn. akt: IV KK 244/05*, Wojskowy Przegląd Prawniczy 2006, Nr 2.
- Stefański R. A., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 1 marca 2011 r., sygn. akt: V KK 284/10*, Prokuratura i Prawo 2011, Nr 11.
- Stefański R. A., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 18 maja 2009 r., sygn. akt: III KK 22/09, w sprawie uznania oddalania się sprawcy z miejsca wypadku drogowego za zbiegnięcie*, Paragraf na Drodze 2010, Nr 10, s. 21-25.
- Stefański R. A., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 19 października 2005 r., sygn. akt: IV KK 244/05*, Wojskowy Przegląd Prawniczy 2006, Nr 2.
- Stefański R. A., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 4 lutego 1992 r., sygn. akt: II KRN 451/91*, OSP 1993, z. 11.
- Stefański R. A., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 4 października 2013 r., sygn. akt: IV KK 136/13*, OSP 2014, z. 5, poz. 50.
- Stefański R. A., *Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 7 listopada 1996 r., sygn. akt: II KKN 90/96*, Prokuratura i Prawo 1997, Nr 4.
- Stefański R. A., *Kryminalizacja zachowań w ruchu drogowym*, (w:) S. Pikulski, M. Romańczuk-Grącka, *Granice kryminalizacji i penalizacji*, Olsztyn 2013.
- Stefański R. A., *Prawna ocena stanów związanych z używaniem środków odurzających w ruchu drogowym*, Prokuratura i Prawo 1999, Nr 4.
- Stefański R. A., *Prawo o ruchu drogowym z orzecnictwem Sądu Najwyższego i Naczelnego Sądu Administracyjnego*, Warszawa 1993.
- Stefański R. A., *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2008.
- Stefański R. A., *Prędkość bezpieczna w orzecnictwie Sądu Najwyższego*, Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego 1996, Nr 3-4.
- Stefański R. A., *Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego w zakresie prawa karnego materialnego, prawa karnego wykonawczego i prawa wykroczeń za 2000 r.*, Wojskowy Przegląd Prawniczy 2001, Nr 1.



- Stefański R. A., *Przegląd uchwał Izby Karnej Sądu Najwyższego z zakresu prawa karnego materialnego, prawa karnego skarbowego i prawa wykroczeń za 2005 r.*, Wojskowy Przegląd Prawniczy 2006, Nr 1.
- Stefański R. A., *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu i w komunikacji. Rozdział XX i XXI Kodeksu karnego. Komentarz*, Warszawa 2000.
- Stefański R. A., *Ruch pieszych w nowym prawie o ruchu drogowym*, Paragraf na Drodze 1999, Nr 2-3.
- Stefański R. A., *Wnioskowy tryb ścigania przestępstwa średniego wypadku drogowego*, Prokuratura i Prawo 2009, Nr 11-12.
- Stefański R. A., *Wykroczenia drogowe. Komentarz*, Kraków 2005.
- Stefański R. A., *Wypadek w komunikacji jako przestępstwo w nowym kodeksie karnym*, Prokuratura i Prawo 1998, Nr 10.
- Stefański R. A., *Wypadek w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym (art. 177 k.k.)*, (w:) L. Gardocki (red.), *Przestępstwa przeciwko państwu i dobrom zbiorowym*, Warszawa 2013.
- Stefański R. A., *Zachowanie się uczestników ruchu przy przejściach dla pieszych z sygnalizacją świetlną*, Paragraf na Drodze 2012, Nr 9.
- Stefański R. A., *Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie, cz. 1*, Ius Novum 2008, Nr 2.
- Stefański R. A., *Odpowiedzialność za udostępnienie prowadzenia pojazdu osobie znajdującej się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka*, Prokuratura i Prawo 2007, Nr 5.
- Straus Z., (w:) H. Dolecki, T. Wiśniewski (red.), *Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Tom III. Artykuły 506-729*, Warszawa 2013.
- Szczerbińska-Speakman K., *Mobilność osób niewidomych i słabowidzących na ulicach miast na przykładzie Wielkiej Brytanii*, (w:) E. M. Guzik-Makaruk, E. W. Pływaczewski, E. Zatyka (red.), *Bezpieczeństwo osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Wybrane aspekty prawne i kryminologiczne*, Białystok 2014.
- Szeroczyńska M., *Niepełnosprawność i osoba niepełnosprawna*, (w:) A. M. Waszkielewicz (red.), *Polska droga do Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych ONZ*, Kraków 2008.
- Szewdek E., *Wypadek drogowy*, Nowe Prawo 1973, Nr 12.
- Szmidt K., *Głos w kwestii unormowań przestępstw komunikacyjnych w Kodeksie karnym z 1997 r.*, Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych 1999, z. 1.
- Szmidt K., *Wielkość wymagań oraz granica obowiązku ostrożności w ruchu drogowym w teorii i praktyce prawa karnego*, Czasopismo Prawa Karnego i Nauk Penalnych 2002, z. 1.
- Sztumski J., *Wstęp do metod i technik badań społecznych*, Katowice 2005.
- Szubert W., *Zagadnienie kodyfikacji prawa pracy*, Państwo i Prawo 1962, z. 8-9, s. 230; M. Świącicki, *Prawo pracy*, Warszawa 1968.
- Szwedek E., *Wypadek drogowy*, Nowe Prawo 1973, Nr 12.
- Szymczak M. (red.), *Słownik języka polskiego. Tom I*, Warszawa 1993.
- Ślebza K., (w:) M. Safjan, L. Bosek (red.), *Konstytucja RP. Tom I. Komentarz. Art. 1-86*, Warszawa 2016.



- Śliwiński S. (red.), *Orzecznictwo Sądu Najwyższego z zakresu prawa karnego (1945-1957). Zbiór analityczny w ujęciu przedmiotowym i artykułowym*, Warszawa 1958.
- Śliwiński S., *Polskie prawo karne materialne*, Warszawa 1946.
- Świątkowski A. M., *Stosowanie konwencji MOP i traktatów Rady Europy przez krajowe sądy pracy*, *Monitor Prawa Pracy* 2008, Nr 6, s. 290-296.
- Świda W. (red.), *Kryminologia*, Warszawa 1977.
- Świda W., (w:) W. Świda (red.), *Prawo karne. Część szczególna*, Warszawa-Wrocław 1964.
- Talukder A., *Rola parków orientacji przestrzennej w nauce samodzielnego i bezpiecznego poruszania się osób niewidomych*, (w:) E. M. Guzik-Makaruk, E. W. Pływaczewski, E. Zatyka (red.), *Bezpieczeństwo osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Wybrane aspekty prawne i kryminologiczne*, Białystok 2014.
- Teresiński G., *Historia badań w dziedzinie wypadkowości drogowej*, *Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii* 2001, Nr 3.
- Tomczyk W., (w:) J. Bafia (red.), *Kodeks drogowy. Komentarz*, Warszawa 1988.
- Trociuk S. (red. nac.), *Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych. Poradnik RPO*, Warszawa 2013.
- Tuleja P., *Konstytucyjna regulacja statusu człowieka i obywatela w państwie (podstawowe wolności, prawa i obowiązki)*, (w:) R. Mojak (red.), *Ustrój konstytucyjny Rzeczypospolitej Polskiej*, Lublin 2000.
- Ulman P., *Problem niepełnosprawności w krajach UE. Analiza porównawcza*, *Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy* 2010, Nr 16.
- Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, *Przewodnik po prawie Unii Europejskiej*, Warszawa 2009.
- W. Kotowski, *Kodeks drogowy w praktyce*, Warszawa 2009.
- Wacowska-Ślęzak, J. *Ewaluacja kampanii*, (w:) I. Leśniakowska-Matusiak, *Bezpieczeństwo ruchu drogowego. Teoria i praktyka. Edukacja*, Warszawa 2012.
- Wapiennik E., *Działania Unii Europejskiej na rzecz osób z niepełnosprawnością*, (w:) D. Gorajewska (red.), *Społeczeństwo równych szans – tendencje i kierunki zmian*, Warszawa 2005.
- Wapiennik E., Piotrowicz R., *Niepełnosprawny – pełnoprawny obywatel Europy*, Warszawa 2002.
- Wasilewski T., *Prawo międzynarodowe publiczne, międzynarodowe prawo gospodarcze a europejskie prawo wspólnotowe – aspekt komparatystyczny*, *Studia Europejskie* 2005, Nr 3 (35).
- Waszczyński J., *Problem stopniowania winy w polskiej nauce prawa karnego*, *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny* 1976, Nr 4.
- Wąsek A., (w:) O. Górniok (red.), *Kodeks karny. Komentarz, Tom I*, Gdańsk 2005.
- Wąsek A., *Współsprawstwo w polskim prawie karnym*, Warszawa 1977.
- Wichner J., *Bezpieczeństwo samochodów i ruchu drogowego*, Warszawa 2004.
- Wieruszewski R. (red.), *Międzynarodowy pakt praw obywatelskich (osobistych) i politycznych. Komentarz*, Warszawa 2012.
- Wieruszewski R., *Konwencja Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych w polskim porządku prawnym*, (w:) A. M. Waszkielewicz (red.), *Polska droga do Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych ONZ*, Kraków 2008.



- Wieruszewski R., *ONZ-owski system ochrony praw człowieka – bilans dokonań*, (w:) J. Symonides (red.), *Organizacja Narodów Zjednoczonych. Bilans i perspektywy*, Warszawa 2006.
- Wierzbicki W., *Odpowiedzialność karna nietrzeźwego (lub odurzonego) kierującego pojazdem za spowodowanie wypadku komunikacyjnego – problematyka zbiegu przestępstw*, Prokurator 2003, Nr 1.
- Wiliński M., *Modele niepełnosprawności: indywidualny – funkcjonalny – społeczny*, (w:) A. I. Brzezińska, R. Kaczan, K. Smoczyńska, *Diagnoza potrzeb i modele pomocy dla osób z ograniczeniami sprawności*, Warszawa 2010.
- Wilmowska-Pietruszyńska A., Bilski D., *Międzynarodowa klasyfikacja Funkcjonowania, Niepełnosprawności i Zdrowia*, Orzecznictwo Lekarskie 2014, Nr 9 (1).
- Wojciechowski J., *Kodeks karny z krótkim komentarzem praktycznym*, Skierniewice 1992.
- Wojnowski J. (red.), *Wielka Encyklopedia PWN*, Warszawa 2003.
- Wojtanowska K., *Glosa do uchwały Sądu Najwyższego z dnia 27 lutego 2007 r., sygn. akt: I KZP 36/06*, Prokuratura i Prawo 2008, Nr 12.
- Wolter W., *Nauka o przestępstwie*, Warszawa 1973.
- Wolter W., *Prawo karne. Zarys wykładu systematycznego. Część ogólna*, Warszawa 1947.
- Wolter W., *Rozważania nad kwalifikowanymi typami przestępstw*, Państwo i Prawo 1972, Nr 8-9.
- Wróbel A. (red.), *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej Tom I (art. 1-89)*, Warszawa 2012.
- Wyrozumska A., *Umowy międzynarodowe. Teoria i praktyka*, Warszawa 2006.
- Wysocki M., *Projektowanie otoczenia dla osób niewidomych. Pozawzrokowa percepcja przestrzeni*, Gdańsk 2010.
- Zadrozny J. (red. merytoryczna), *Spółeczny Raport Alternatywny z realizacji Konwencji o prawach osób z niepełnosprawnościami w Polsce*, Warszawa 2015.
- Zatyka E., *Zaniechanie udzielenia pomocy ofierze wypadku komunikacyjnego*, Paragraf na Drodze 2004, Nr 9.
- Ziemiński Z., *Metodologiczne zagadnienia prawoznawstwa*, Warszawa 1974.
- Zoll A., *Odpowiedzialność karna kierowcy za spowodowanie wypadku i nieudzielenie pomocy jego ofierze*, Wojskowy Przegląd Prawniczy 1969, Nr 1.
- Zoll A., *Kilka uwag w związku z charakterem prawnym norm sankcjonujących wynikających z art. 178 § 1 k.k.*, (w:) A. Michalska-Warias, I. Nowikowski, J. Piórkowska-Flieger (red.), *Teoretyczne i praktyczne problemy współczesnego prawa karnego. Księga jubileuszowa dedykowana prof. T. Bojarskiemu*, Lublin 2011.
- Zygierewicz A., *Polityka Unii Europejskiej na rzecz przeciwdziałania dyskryminacji*, Studia BAS 2011, Nr 2.
- Żaba Cz., Lewandowski A., Kołowski J., Teżyk A., *Pieszy ciągnięty przez samochód ciężarowy*, Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminologii 2011, Nr 2.





### **Akty prawa międzynarodowego:**

- Karta Narodów Zjednoczonych, Statut Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości i Porozumienie, ustanawiające Komisję Przygotowawczą Narodów Zjednoczonych podpisane w dniu 26 czerwca 1945 r., Dz. U. z 1947 r. Nr 23, poz. 90 ze zm.
- Konwencja Nr 159 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotycząca rehabilitacji zawodowej i zatrudnienia osób niepełnosprawnych, Dz. U. z 2005 r. Nr 43, poz. 412.
- Konwencja o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności z dnia 4 listopada 1950 r., Dz. U. z 1993 r. Nr 61, poz. 284 ze zm.
- Konwencja o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności z dnia 4 listopada 1950 r., Dz. U. z 1993 r. Nr 61, poz. 284 ze zm.
- Konwencja o Prawach Osób Niepełnosprawnych z dnia 13 grudnia 2006 r., Dz. U. z 2012 r., poz. 1169.
- Konwencja o ruchu drogowym, sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r., Dz. U. z 1985 r. Nr 8, poz. 23.
- Międzynarodowy Pakt Praw Gospodarczych, Społecznych i Kulturalnych z dnia 19 grudnia 1966 r., Dz. U. z 1977 r. Nr 38, poz. 169.
- Międzynarodowy Pakt Praw Obywatelskich i Politycznych z dnia 19 grudnia 1966 r., Dz. U. z 1977 r. Nr 38, poz. 167.

### **Akty prawa europejskiego:**

- Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 ze zm.
- Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/2 ze zm. (akt archiwalny).
- Traktat z Amsterdamu zmieniający Traktat o Unii Europejskiej, Traktaty ustanawiające Wspólnoty Europejskie i niektóre związane z nimi akty podpisany w dniu 2 października 1997 r., Dz. U. z 2004 r. Nr 90, poz. 864/31 ze zm.
- Traktat z Lizbony zmieniający Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską sporządzony w Lizbonie dnia 13 grudnia 2007 r., Dz. U. z 2009 r. Nr 203, poz. 1569.
- Rozporządzenie (UE) nr 1177/2010 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004, Dz. Urz. UE. L z 2010 r., Nr 334, s. 1-16.
- Rozporządzenie (UE) nr 1381/2013 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające program „Prawa, równość i obywatelstwo” na lata 2014-2020. Tekst mający znaczenie dla EOG, Dz. Urz. UE. L z 2013 r., Nr 354, s. 62-72.
- Rozporządzenie (UE) nr 181/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004, Dz. Urz. UE. L z 2011 r., Nr 55, s. 1-12.
- Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą, Dz. Urz. UE. L z 2006 r., Nr 204, s. 1.
- Rozporządzenie (WE) nr 1338/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2008 r. w sprawie statystyk Wspólnoty w zakresie zdrowia publicznego oraz zdrowia i bezpieczeństwa w pracy, Dz. Urz. UE. L z 2008 r., Nr 354, s. 70.



- Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 r. z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, Dz. Urz. UE. L z 2007, Nr 315, s. 14-41.
- Rozporządzenie (WE) nr 2204/2002 Komisji z dnia 12 grudnia 2002 r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa w zakresie zatrudnienia, Dz. Urz. UE. L. z 2002 r., Nr 337, s. 3.
- Rozporządzenie (WE) nr 800/2008 Komisji z dnia 6 sierpnia 2008 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych), Dz. Urz. UE. L. z 2008 r., Nr 214, s. 3 (akt archiwalny).
- Dyrektywa nr 2000/43/WE Rady z dnia 29 czerwca 2000 r. wprowadzająca w życie zasadę równego traktowania osób bez względu na pochodzenie rasowe lub etniczne, Dz. Urz. UE. L. z 2000 r., Nr 180, s. 22.
- Dyrektywa nr 2000/78/WE Rady z dnia 27 listopada 2000 r. ustanawiająca ogólne warunki ramowe równego traktowania w zakresie zatrudnienia i pracy, Dz. Urz. UE. L. z 2000 r., Nr 303, s. 16.
- Dyrektywa nr 2010/40/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu, Dz. Urz. UE. L. z 2010 r. Nr 207, s. 1.
- Decyzja (2006/6/WE, Euratom) Rady z dnia 12 grudnia 2005 r. w sprawie przyjęcia zasad ustanawiających warunki przyznawania pomocy finansowej jako dodatku do renty lub emerytury współmałżonka pozostającego przy życiu, który cierpi z powodu poważnej lub przewlekłej choroby lub jest niepełnosprawny, Dz. Urz. UE. L. z 2006 r., Nr 5, s. 15.
- Decyzja nr 1672/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 2006 r. ustanawiająca wspólnotowy program na rzecz zatrudnienia i solidarności społecznej – Progress, Dz. Urz. UE. L. z 2006 r., Nr 315, s. 1 (akt archiwalny).
- Decyzja nr 2000/750/WE Rady z dnia 27 listopada 2000 r. ustanawiająca wspólnotowy program działań w zakresie zwalczania dyskryminacji (2001-2006 r.), Dz. Urz. UE. L. z 2000 r., Nr 303, s. 23 (akt archiwalny).
- Decyzja nr 2001/903/WE Rady z dnia 3 grudnia 2001 roku w sprawie Europejskiego Roku Osób Niepełnosprawnych 2003, Dz. Urz. UE. L. z 2001 r., Nr 335, s. 15.
- Decyzja nr 2005/600/WE Rady z dnia 12 lipca 2005 r. w sprawie wytycznych dla polityk zatrudnienia państw członkowskich, Dz. Urz. UE. L. z 2005, Nr 205, s. 21 (akt archiwalny).
- Decyzja nr 2010/48/WE Rady z dnia 26 listopada 2009 r. w sprawie zawarcia przez Wspólnotę Europejską Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych, Dz. Urz. UE. L z 2010 r., Nr 23, s. 35-36.
- Decyzja nr 2014/221/UE Rady z dnia 14 kwietnia 2014 r. w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej, Traktatu z Marrakeszu o ułatwieniu dostępu do opublikowanych utworów osobom niewidomym, niedowidzącym i cierpiącym na inne zaburzenia odczytu dźwięku, Dz. Urz. UE. L z 2014 r., Nr 115, s. 1.
- Decyzja nr 50/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 grudnia 2001 r. ustanawiająca program działań Wspólnoty wspierający współpracę między Państwami Członkowskimi w celu zwalczania wyłączenia społecznego, Dz. Urz. UE. L. z 2002 r., Nr 10, s. 1 (akt archiwalny).



- Decyzja nr 771/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. ustanawiająca Europejski Rok na rzecz Równych Szans dla Wszystkich (2007) – w Kierunku Sprawiedliwego Społeczeństwa, Dz. Urz. UE. L. z 2006 r., Nr 146, s. 1 (akt archiwalny).
- Resolution of the Council and of the Representatives of the Governments of the Member States meeting within the Council of 20 December 1996 on equality of opportunity for people with disabilities, Dz. Urz. UE. C z 13 stycznia 1997 r., Nr 12, s. 1-2.
- Resolution of the Council and the Ministers for Education meeting within the Council of 31 May 1990 concerning integration of children and young people with disabilities into ordinary systems of education, Dz. Urz. UE. C z 1990 r., Nr 162, s. 2-3.
- Rezolucja nr 2006/2240(INI) Parlamentu Europejskiego z dnia 23 maja 2007 r. w sprawie upowszechniania godnej pracy dla wszystkich, Dz. Urz. UE. CE z 2008, Nr 102, s. 321-332.
- Rezolucja nr 2006/2277(INI) Parlamentu Europejskiego z dnia 26 kwietnia 2007 r. w sprawie sytuacji kobiet niepełnosprawnych w Unii Europejskiej, Dz. Urz. C z 2008 r., Nr 74E, s. 742-747.
- Rezolucja nr 2010/C 316/01 Rady Unii Europejskiej i przedstawicieli rządów państw członkowskich zebranych w Radzie Unii Europejskiej z dnia 20 listopada 2010 r. w sprawie nowych europejskich ram dotyczących niepełnosprawności, Dz. Urz. UE. C z 2010, Nr 316, s. 1-4.
- Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 19 stycznia 2006 r. w sprawie niepełnosprawności i rozwoju, Dz. Urz. UE. CE z 2006 r., Nr 287, s. 336-339.
- Rezolucja Rady Unii Europejskiej i przedstawicieli rządów państw członkowskich, zebranych w Radzie z dnia 17 marca 2008 r. w sprawie sytuacji osób niepełnosprawnych w Unii Europejskiej, Dz. Urz. UE. C z 2008, Nr 75, s. 1-4.
- Europejska Karta Społeczna z dnia 18 października 1961 r., Dz. U. z 1999 r. Nr 8, poz. 67 ze zm.
- Karta Praw Podstawowych Unii Europejskiej, Dz. Urz. UE. C z 2007 r., Nr 303, s. 1 ze zm.
- Konwencja o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności z dnia 4 listopada 1950 r., Dz. U. z 1993 r. Nr 61, poz. 284 ze zm.
- Statut Rady Europy przyjęty w Londynie w dniu 5 maja 1949 r., Dz. U. z 1994 r. Nr 118, poz. 565.

### **Inne dokumenty międzynarodowe:**

- Declaration of Madrid (2002): *Non-discrimination plus positive action equals social inclusion.*
- Komunikat Komisji COM(2000)284 skierowany do Rady, Parlamentu Europejskiego, Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 12 maja 2000 r. pt. *Ku Europie bez barier dla osób niepełnosprawnych.*
- Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów KOM(2010) 636 z dnia 15 listopada 2010 r. „Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności 2010-2020: Odnowione zobowiązanie do budowania Europy bez barier”, Numer CELEX: 52010DC0636.
- Komunikat Komisji Europejskiej COM(96)406 z dnia 30 lipca 1996 r. w sprawie równych szans osób niepełnosprawnych *Nowa strategia Wspólnoty Europejskiej w odniesieniu do osób niepełnosprawnych.*



Komunikat Komisji KOM(2013) 926 z 20 grudnia 2013 r. zawierający wniosek dotyczący decyzji Rady w sprawie podpisania, w imieniu Unii Europejskiej, Traktatu z Marrakeszu o ułatwieniu dostępu do opublikowanych utworów osobom niewidomym, niedowidzącym i cierpiącym na inne zaburzenia odczytu.

Konkluzje Rady Unii Europejskiej przyjęte w dniu 21 czerwca 2012 r. pt. *Reagowanie na wyzwania demograficzne przez zwiększanie uczestnictwa wszystkich obywateli w rynku pracy i w życiu społecznym*.

*Międzynarodowa Klasyfikacja Funkcjonowania, Niepełnosprawności i Zdrowia*, Genewa 2001.

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego COM(2010) 21 września 2011 r. w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów Europejska strategia w sprawie niepełnosprawności 2010–2020: *Odnowione zobowiązanie do budowania Europy bez barier*, Dz. Urz. UE C z 2011 r., Nr 376, s. 81-86.

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie roli EKES-u we wdrażaniu i monitorowaniu przez instytucje UE Konwencji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych, Dz. Urz. UE. C z 2013 r., Nr 44, s. 28-35.

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego z dnia 28 marca 2012 r. w sprawie: *Młode osoby niepełnosprawne: zatrudnienie, włączenie społeczne i udział w życiu społecznym*, Dz. Urz. UE. C z 2012 r., Nr 181, s. 2-6.

*Posiedzenie Rady Europejskiej w Lizbonie 23 i 24 marca 2000 r. Wnioski Prezydencji*, Monitor Integracji Europejskiej 2000, Nr 29, Rozdział: *Unia Europejska 2000*, s. 76-91.

Regulamin pracowniczy urzędników Unii Europejskiej, Dz. Urz. UE. L. z 1968 r., Nr 56, s. 1/1.

Rezolucja legislacyjna Parlamentu Europejskiego COM(2008)0530 – C6-0116/2009 – 2008/0170(CNS) z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie wniosku dotyczącego decyzji Rady dotyczącej zawarcia przez Wspólnotę Europejską Konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych, Dz. Urz. UE. CE z 2010 r., Nr 184, s. 413-414.

Uchwała (A/RES/44/119) Zgromadzenia Ogólnego ONZ z dnia 17 grudnia 1991 r. – Zasady ochrony osób z chorobą psychiczną i poprawy opieki chorych psychicznie.

Uchwała (A/RES/44/70) Zgromadzenia Ogólnego ONZ z dnia 15 marca 1990 r. – Wytyczne dla działań z rozwoju zasobów ludzkich w dziedzinie niepełnosprawności.

*Vision 2020: the Right to Sight. Global Initiative for the Elimination of Avoidable Blindness Action Plan 2006–2011*.

Zalecenie nr Rec (2006)5 Komitetu Ministrów Rady Europy „Plan działań Rady Europy w celu promocji praw i pełnego uczestnictwa osób niepełnosprawnych w społeczeństwie: podnoszenie jakości życia osób niepełnosprawnych w Europie 2006-2015”, przyjęte przez Komitet Ministrów w dniu 5 kwietnia 2006 r. podczas 961 posiedzenia Zastępców Ministrów.

Zalecenie nr R (92)6 Komitet Ministrów Rady Europy „Spójna polityka wobec osób niepełnosprawnych”, przyjęte przez Komitet Ministrów w dniu 9 kwietnia 1992 r. podczas 474 posiedzenia Przedstawicieli Ministrów.

**Akty prawa krajowego:**

- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Dz. U. z 1997 Nr 78, poz. 483 ze zm.
- Ustawa z dnia 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 1983 r. Nr 6, poz. 35 ze zm. (akt archiwalny).
- Ustawa z dnia 12 marca 2004 r. o pomocy społecznej, Dz. U. z 2016 r., poz. 930 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 13 października 1998 r. o systemie ubezpieczeń społecznych, Dz. U. z 2016 r., poz. 963 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 14 grudnia 1982 r. o zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin, Dz. U. z 1982 r. Nr 40, poz. 267 ze zm. (akt archiwalny).
- Ustawa z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych, Dz. U. z 2000 r. Nr 39, poz. 443 ze zm.
- Ustawa z dnia 16 września 1982 r. o pracownikach urzędów państwowych, Dz. U. z 2016 r., poz. 1511 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, Dz. U. z 2016 r., poz. 887 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 17 grudnia 2001 r. o zmianie ustawy o pomocy społecznej, ustawy o planowaniu rodziny, ochronie płodu ludzkiego i warunkach dopuszczalności przerywania ciąży, ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych, ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych oraz ustawy o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych, Dz. U. z 2001 r. Nr 154, poz. 1792.
- Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego, Dz. U. z 2016 r., poz. 1822 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 18 lutego 1994 r. o zaopatrzeniu emerytalnym funkcjonariuszy Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Państwowej Straży Pożarnej i Służby Więziennej oraz ich rodzin, Dz. U. z 2016 r., poz. 708 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. – Kodeks karny, Dz. U. z 1969 r. Nr 13, poz. 94 ze zm. (akt archiwalny).
- Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o języku migowym i innych środkach komunikowania się, Dz. U. z 2011 r. Nr 209, poz. 1243 ze zm.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, Dz. U. z 2012 r., poz. 1138 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 2017 r., poz. 128 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 20 czerwca 2002 r. o zmianie ustawy o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego, Dz. U. z 2002 r. Nr 112, poz. 977.
- Ustawa z dnia 20 grudnia 1990 r. o ubezpieczeniu społecznym rolników, Dz. U. z 2016 r., poz. 277 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 20 grudnia 2002 r. o zmianie ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych oraz o zmianie niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2003 r. Nr 7, poz. 79 (akt archiwalny).
- Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, Dz. U. z 2015 r., poz. 1094 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 21 listopada 2008 r. o pracownikach samorządowych, Dz. U. z 2016 r., poz. 902 t.j.



- Ustawa z dnia 21 listopada 2008 r. o służbie cywilnej, Dz. U. z 2016 r., poz. 1345 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, Dz. U. z 2016 r., poz. 1440 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 23 października 2013 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2013 r., poz. 1446.
- Ustawa z dnia 23 stycznia 1968 r. o powszechnym zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin, Dz. U. z 1968 r. Nr 3, poz. 6 ze zm. (akt archiwalny).
- Ustawa z dnia 24 sierpnia 2007 r. o zmianie ustawy – Kodeks pracy oraz niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2007 r. Nr 181, poz. 1288.
- Ustawa z dnia 25 lutego 1964 r. – Kodeks rodzinny i opiekuńczy, Dz. U. z 2015 r., poz. 2082 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy, Dz. U. z 2016 r., poz. 1666 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 26 lipca 2013 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 2013 r., poz. 991.
- Ustawa z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi, Dz. U. z 2016 r., poz. 487 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 27 czerwca 2003 r. o rencie socjalnej, Dz. U. z 2013 r., poz. 982 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 27 lipca 2012 r. o zmianie ustawy o drogach publicznych, Dz. U. z 2012 r., poz. 965.
- Ustawa z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych, Dz. U. z 1961 r. Nr 53, poz. 295 ze zm. (akt archiwalny).
- Ustawa z dnia 1 lutego 1983 r. – Prawo o ruchu drogowym, Dz. U. z 1992 r. Nr 11, poz. 41 t.j. ze zm. (akt archiwalny).
- Ustawa z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych, Dz. U. z 2016 r. Nr 127, poz. 2046 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 27 sierpnia 2004 r. o świadczeniach opieki zdrowotnej finansowanych ze środków publicznych, Dz. U. z 2016 r., poz. 1793 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 28 czerwca 1996 r. o zmianie niektórych ustaw o zaopatrzeniu emerytalnym i o ubezpieczeniu społecznym, Dz. U. z 1996 r. Nr 100, poz. 461.
- Ustawa z dnia 28 listopada 2003 r. o świadczeniach rodzinnych, Dz. U. z 2016 r., poz. 1518 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 29 lipca 2005 r. o przeciwdziałaniu narkomanii, Dz. U. z 2016 r., poz. 224 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 29 maja 1974 r. o zaopatrzeniu inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich rodzin, Dz. U. z 2016 r., poz. 871 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 30 października 2002 r. o ubezpieczeniu społecznym z tytułu wypadków przy pracy i chorób zawodowych, Dz. U. z 2015 r., poz. 1242 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, Dz. U. z 2017 r. poz. 978 t.j.
- Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny, Dz. U. z 2016 r., poz. 1137 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego, Dz. U. z 2016 r., poz. 1749 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji, Dz. U. z 2016 r., poz. 1782 t.j. ze zm.
- Ustawa z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty, Dz. U. z 2016 r., poz. 1943 t.j. ze zm.



- Ustawa z dnia 8 stycznia 2010 r. o zmianie ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych, Dz. U. z 2010 r. Nr 40, poz. 223.
- Ustawa z dnia 9 maja 2007 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw, Dz. U. z 2007 r. Nr 121, poz. 831.
- Ustawa z dnia 10 grudnia 1959 r. o zwalczaniu alkoholizmu, Dz. U. z 1959 r. Nr 69, poz. 434 ze zm. (akt archiwalny).
- Ustawa z dnia z dnia 27 kwietnia 1956 r. o zwalczaniu alkoholizmu, Dz. U. z 1956 r. Nr 12, poz. 62 (akt archiwalny).
- Ustawa z dnia 19 kwietnia 1969 r. – Przepisy wprowadzające Kodeks karny, Dz. U. z 1969 r. Nr 13, poz. 95 (akt archiwalny).
- Ustawa z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi, Dz. U. z 1982 r. Nr 35, poz. 230 (akt archiwalny).
- Rozporządzenia Ministra infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, Dz. U. z 2016 r., poz. 2022 t.j. ze zm.
- Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 r. – Prawo o wykroczeniach Dz. U. z 1932 r. Nr 60, poz. 572 (akt archiwalny).
- Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 7 lutego 2012 r. w sprawie podstawy programowej kształcenia w zawodach, Dz. U. z 2012 r., poz. 184 ze zm.
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie orzekania o niepełnosprawności i stopniu niepełnosprawności, Dz. U. z 2015 r., poz. 1110 t.j.
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej z dnia 31 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad umarzania należności z tytułu składek na ubezpieczenia społeczne, Dz. U. z 2003 r. Nr 141, poz. 1365.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 3 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Dz. U. z 2015 r., poz. 1314.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 ze zm.
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 21 lipca 1993 r. w sprawie określenia sposobu zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego podczas trwania imprez na drogach, warunków ich odbywania, trybu postępowania i organów właściwych w tych sprawach, Dz. U. z 1993 r. Nr 73, poz. 345 ze zm. (akt archiwalny).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego, Dz. U. z 2012 r., poz. 488.
- Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych, Dz. U. z 1968 r. Nr 27, poz. 183 ze zm. (akt archiwalny).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 1996 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych pojazdów na drogach, Dz. U. z 1996 r. Nr 75, poz. 360 (akt archiwalny).



- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, Dz. U. z 2016 r., poz. 124 t.j.
- Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dz. U. z 2002 r. Nr 170, poz. 1393 ze zm.
- Rozporządzenie Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 16 października 1997 r. w sprawie przewozu drogowego materiałów niebezpiecznych, Dz. U. z 1997 r. Nr 130, poz. 872 (akt archiwalny).
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń, Dz. U. z 2013 r., poz. 1624 t.j. ze zm.
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 9 kwietnia 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń, Dz. U. z 2015 r., poz. 506.
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 11 lipca 1932 r. – Kodeks karny, Dz. U. z 1932 r. Nr 60, poz. 571 ze zm. (akt archiwalny).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 1988 r. w sprawie ogólnych zasad udzielania kredytu bankowego na cele mieszkaniowe, Dz. U. z 1989 r. Nr 1, poz. 1.

#### **Zarządzenia i uchwały:**

- Zarządzenia nr 635 Komendanta Głównego Policji z dnia 30 czerwca 2006 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych, Dz. Urz. KGP z 2013 r., poz. 75 t.j. (akt archiwalny).
- Zarządzenie Nr 10 Komendanta Głównego Policji z dnia 4 lipca 2000 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych, Dz. Urz. KGP z 2000 r. Nr 6, poz. 62 (akt archiwalny).
- Zarządzenie nr 2 Komendanta Głównego Policji z dnia 1 kwietnia 2016 r. w sprawie regulaminu Komendy Głównej Policji, Dz. Urz. KGP z 2016 r., poz. 13.
- Zarządzenie nr 31 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych, Dz. Urz. KGP z 2015 r., poz. 85 ze zm.
- Zarządzenie Nr 8 Komendanta Głównego Policji z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie regulaminu Komendy Głównej Policji, Dz. Urz. KGP z 2013 r., poz. 25 ze zm. (akt archiwalny).
- Dekret Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego z dnia 23 września 1944 r., Dz. U. z 1957 r. Nr 22, poz. 107 t.j. (akt archiwalny).
- Dekret z dnia 25 czerwca 1954 r. o powszechnym zaopatrzeniu emerytalnym pracowników i ich rodzin, Dz. U. z 1958 r. Nr 23, poz. 97 t.j. ze zm. (akt archiwalny).
- Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 1 sierpnia 1997 r. Karta Praw Osób Niepełnosprawnych, M. P. z 1997 r. Nr 50, poz. 475.

#### **Orzecznictwo:**

- Wyrok Trybunału Sprawiedliwości *HK Danmark, działający w imieniu Jette Ring przeciwko Dansk almennyttigt Boligselskab, HK Danmark, działający w imieniu Lone Skouboe Weerge v. Dansk Arbejdsgiverforening, działającemu w imieniu Pro Display A/S w upadłości*





- z dnia 11 kwietnia 2013 r. Sprawy połączone, sygn. akt: C-335/11 i C-337/11. Dz. Urz. UE. C z 1 czerwca 2013 r., Nr 156, s. 6-6.
- Wyrok Trybunału Sprawiedliwości *S. Coleman v. Attridge Law, Steve Law* z dnia 17 lipca 2008 r., sygn. akt: C-303/06, Dz. Urz. UE. C z 2008 r., Nr 223, s. 6.
- Wyrok Trybunału Sprawiedliwości *Sonia Chacón Navas v. Euresst Colectividades SA* z dnia 11 lipca 2006 r., sygn. akt: C-13/05.
- Wyrok Europejskiego Trybunału Praw Człowieka *Kiyutin v. Rosja* z dnia 10 marca 2011 r., sygn.: 2700/10.
- Postanowienie Trybunału Konstytucyjnego z dnia 24 października 2001 r., sygn.: SK 10/01, Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego 2001, Nr 7, poz. 225.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1 grudnia 2005 r., sygn. akt: V KK 353/05, OSNwSK 2005, poz. 2301.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1 marca 2011 r., sygn. akt: V KK 284/10, OSNKW 2011, z. 5, poz. 45.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 lipca 2008 r., sygn. akt: II KK 37/08, OSNwSK 2008, poz. 1438.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 października 1988 r., sygn. akt: V KRN 217/88, OSNPG 1989, Nr 4, poz. 52.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 lipca 1968 r., sygn. akt: V KRN 337/68, OSNKW 1969, z. 4, poz. 44.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 1985 r., sygn. akt: V KRN 175/85, OSNPG 1986, Nr 4, poz. 5.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 lipca 1975 r., sygn. akt: V KRN 65/75, OSNKW 1975, z. 12, poz. 160.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 lutego 1957 r., sygn. akt: I K 1042/56, OSNCK 1957, Nr 3, poz. 29.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 sierpnia 1981 r., sygn. akt: V KRN 146/81, OSNPG 1982, Nr 2, poz. 20.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14 lipca 1956 r. sygn. akt: III K 714/56, Nowe Prawo 1957, Nr 6, s. 112.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 czerwca 1972 r., sygn. akt: Rw 542/72, Lexis.pl nr 308839.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 marca 2001 r., sygn. akt: III KKN 492/99, OSNKW 2001, z. 7-8, poz. 52.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 listopada 1967 r., sygn. akt: Rw 1027/66, OSNKW 1967, z. 4, poz. 36.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 lutego 1933 r., sygn. akt: III K 43/33, OSN 1933, Nr 4, poz. 72.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 sierpnia 1961 r. , sygn. akt: I K 559/60, OSN(K) 1962, z. 4, poz. 55.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 stycznia 2002 r., sygn. akt: V KKN 399/99, OSNKW 2002, z. 3-4, poz. 27.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 stycznia 2002 r., sygn.: IV KKN 38/98, LEX nr 53014.



- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 czerwca 1983 r., sygn. akt: IV KR 113/83, OSNPG 1984, Nr 4, poz. 24.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 lutego 1988 r., sygn. akt: V KRN 9/88, Lexis.pl nr 308834.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 maja 1960 r., sygn. akt: I K 132/59, OSNPG 1961, Nr 4, poz. 60.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 października 1973 r., sygn. akt: Rw 673/73, Biuletyn Informacyjny Sądu Najwyższego 1973, Nr 12, poz. 201.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 stycznia 1973 r., sygn. akt: RNw 77/72, OSNPG 1973, Nr 6, poz. 71.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 lipca 1979 r., sygn. akt: V KRN 256/79, Lexis.pl nr 308846.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 maja 1970 r., sygn. akt: Rw 409/70, OSNKW 1970, z. 9, poz. 105.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 maja 2009 r., sygn. akt: III KK 22/09, OSNwSK 2009, poz. 1136.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 kwietnia 1985 r., sygn. akt: RNw 5/85, OSNKW 1986, z. 1, poz. 4.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 października 1976 r., sygn. akt: Rw 273/76, OSNKW 1976, z. 12, poz. 153.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 lipca 1980 r., sygn. akt: V KRN 136/80, OSNPG 1981, Nr 5, poz. 48.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 lipca 1933 r., sygn. akt: II K 478/33, OSN(K) 1933, z. 9, poz. 183.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 sierpnia 2003 r., sygn. akt: II UK 386/02, Orzecznictwo Sądu Najwyższego Izba Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych 2004, Nr 12, poz. 213.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 czerwca 1950 r., sygn. akt: K 322/50, Państwo i Prawo 1950, z. 11, s. 187.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 kwietnia 1937 r., sygn. akt: III K 78/37, OSN(K) 1937, z. 10, poz. 287.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 października 1975 r., sygn. akt: IV KRN 47/75, Państwo i Prawo 1979, z. 5, s. 170.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 22 listopada 1971 r., sygn. akt: Rw 1202/71, OSNKW 1972, z. 3, poz. 54.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 23 maja 1968 r., sygn.: V KRN 197/68, OSNPG 1968, z. 12, poz. 156.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 kwietnia 1982 r., sygn. akt: V KRN 45/82, Lexis.pl nr 308889.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 stycznia 1997 r., sygn. akt: II KKN 133/96, Prokuratura i Prawo (wkładka) 1997, Nr 6, poz. 5.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 września 1971 r., sygn. akt: Rw 944/71, OSNKW 1972, z. 2, poz. 39.



- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 maja 1995 r., sygn. akt: II KRN 52/95, OSNKW 1995, z. 11-12, poz. 82.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 listopada 1982 r., sygn. akt: V KRN 353/82, OSNPG 1983, z. 7, poz. 81.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 września 1972 r., sygn. akt: V KRN 379/72, OSNKW 1973, z. 1, poz. 9.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 lipca 1974 r., sygn.: V KRN 69/74, Biuletyn Sądu Najwyższego 1974, Nr 8, poz. 187.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 lutego 1933 r., sygn. akt: III K 28/33, OSN(K) 1933, z. 8, poz. 149.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 28 maja 2002 r., sygn. akt: II UKN 250/01, LEX nr 149597.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 grudnia 1985 r., sygn. akt: V KRN 929/85, OSNPG 1986, Nr 6, poz. 75.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 grudnia 1992 r., sygn. akt: II KRN 204/92, LEX nr 22080.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 lipca 1953 r., sygn. akt: II K 279/53, Państwo i Prawo 1953 r., z. 11, poz. 6.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 3 sierpnia 1972 r., sygn. akt: Rw 734/72, Lexis.pl nr 308842.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 maja 1995 r., sygn. akt: III KRN 20/95, OSNKW 1995, z. 11-12, poz. 84.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 października 1979 r., sygn. akt: V KRN 247/79, OSNPG 1980, Nr 6, poz. 77.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 30 stycznia 1997 r., sygn. akt: III KKN 192/96, Krakowskie Zeszyty Sądowe 1997, z. 7, poz. 16.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 31 marca 1972 r., sygn. akt: Rw 282/72, OSNKW 1972, z. 7-8, poz. 132.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 31 marca 1978 r., sygn. akt: VI KRN 42/78, OSNKW 1978, z. 7-8, poz. 83.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 31 marca 1987 r., sygn. akt: V KRN 52/87, OSNPG 1988, Nr 2, poz. 19.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 31 stycznia 1949 r., sygn. akt: K 1068/48, OSN (K) 1949, z. 1, poz. 10.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 listopada 1998 r., sygn. akt: V KKN 303/97, OSNKW 1998, z. 11-12, poz. 50.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 lutego 1992 r., sygn. akt: II KRN 451/91, OSP 1993, z. 11, poz. 221.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 4 października 2013 r., sygn.: IV KK 136/13, OSP 2014, Nr 5, poz. 50.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 grudnia 1995 r., sygn. akt: WR 186/95, OSNKW 1996, z. 3-4, poz. 19.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 listopada 1993 r., sygn. akt: II KRN 226/93, Lexis.pl nr 308835.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 lutego 1954 r., sygn. akt: II K 994/53, OSNCK 1954, Nr 4, poz. 70.



- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 października 1964 r., sygn. akt: IV K 249/64, OSNKW 1965, z. 6, poz. 67.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 listopada 1971 r., sygn. akt: N 56/7, OSNKW 1972, z. 2, poz. 40.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 listopada 1972 r., sygn. akt: Rw 1106/72, OSNKW 1973, z. 2-3, poz. 39.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 lutego 1973 r., sygn. akt: V KRN 569/72, OSNPG 1973, Nr 6, poz. 72.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 lutego 2008 r., sygn.: V KK 280/07, OSNwSK 2008, poz. 324.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 listopada 1996 r., sygn. akt: II KKN 90/96, LEX nr 31526.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 lipca 1981 r., sygn. akt: V KRN 117/81, LEX nr 179282.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 lipca 1987 r., sygn. akt: V KRN 176/87, OSNPG 1988, Nr 6, poz. 57.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 maja 1974 r., sygn. akt: V KRN 33/74, OSNKW 1974, z. 9, poz. 166.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 8 sierpnia 1950 r., sygn. akt: K 515/50, Państwo i Prawo 1950, z. 11, s. 190.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 listopada 1990 r., sygn. akt: WR 203/90, OSP 1991, z. 9, poz. 205.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 maja 1950 r., sygn. akt: K 1904/49, Państwo i Prawo 1951, z. 1, s. 169.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 stycznia 1936 r., sygn. akt: I K 1031/35, OSN (K) 1936, z. 7, poz. 275.
- Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 września 1969 r., sygn. akt: Rw 958/60, niepublikowany.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 czerwca 2002 r., sygn. akt: II KK 110/02, LEX nr 54398.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 grudnia 1963 r., sygn. akt: Rw 1374/63, OSNKW 1964, z. 4, poz. 58.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 grudnia 2013 r., sygn. akt: IV KK 403/13, Prokuratura i Prawo (wkładka) 2014, Nr 3, poz. 4 i 27.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 marca 2014 r., sygn. akt: II KK 44/14, LEX nr 1444603.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 13 listopada 2013 r., sygn. akt: IV KK 276/13, LEX nr 1427787.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 18 lutego 1969 r., sygn. akt: Rw 39/69, OSNKW 1969, z. 7-8, poz. 98.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 19 marca 1976 r., sygn. akt: VI KZP 27/75, OSNPG 1976, Nr 6, poz. 48.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 2009 r., sygn. akt: II KK 306/09, OSNwSK 2010, poz. 1058.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 maja 2010 r., sygn. akt: V KK 96/10, OSNwSK 2010, poz. 1063.



- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 22 lutego 1968 r., sygn. akt: Rw 105/68, OSNKW 1968, z. 6, poz. 69.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 23 lutego 2011 r., sygn. akt: III KK 276/10, Prokuratura i Prawo (wkładka) 2011, Nr 7-8, poz. 4.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 25 maja 2006 r., sygn. akt: IV KK 417/05, OSNwSK 2006, poz. 1125.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 27 marca 1996 r., sygn. akt: III CZP 28/96, OSNC 1996, Nr 7-8, poz. 99.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 28 czerwca 2006 r., sygn. akt: II KK 285/05, Prokuratura i Prawo (wkładka) 2006, Nr 11, poz. 10.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 28 marca 2006 r., sygn. akt: IV KK 371/05, LEX Nr 333287.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 3 kwietnia 2006 r., sygn. akt: III KK 294/05, LEX nr 182990.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 3 października 1962 r., sygn. akt: Rw 993/62, OSNKW 1963, z. 6, poz. 106.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 4 stycznia 2007 r., sygn. akt: IV KK 392/06, OSNwSK 2007, poz. 39.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 6 lutego 2013 r., sygn. akt: V KK 264/12, LEX nr 1293867.
- Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 7 listopada 1968 r., sygn. akt: Rw 1295/68, OSNKW 1969, z. 3, poz. 37.
- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 1995 r., sygn. akt: I KZP 2/95, OSNKW 1995, z. 5-6, poz. 26.
- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 13 lipca 2011 r., sygn. akt: III CZP 31/11, OSNC 2012, Nr 3, poz. 29.
- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 15 grudnia 2005 r., sygn. akt: I KZP 45/05, OSNKW 2006, z. 1, poz. 4.
- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 15 lutego 1989 r., sygn. akt: VI KZP 10/88, OSNKW 1989, z. 3-4, poz. 19.
- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 16 stycznia 1997 r., sygn. akt: I KZP 32/96, OSNKW 1997, z. 3-4, poz. 19.
- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 18 listopada 1998 r., sygn.: I KZP 16/98, OSNKW 1998, z. 11-12, poz. 48.
- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 20 czerwca 2000 r., sygn. akt: I KZP 5/00, OSNKW 2000, z. 7-8, poz. 55.
- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 22 czerwca 1963 r., sygn. akt: VI KO 54/61, OSNKW 1963, z. 10, poz. 179.
- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 22 listopada 1973 r., sygn. akt: VI KZP 29/73, OSNPG 1974, Nr 2, poz. 23.
- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 27 lutego 2007 r., sygn. akt: I KZP 36/06, OSNKW 2007, z. 3, poz. 21.
- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 28 lutego 1975 r., sygn. akt: V KZP 2/74, OSNKW 1975, z. 3-4, poz. 33.



- Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 8 grudnia 1960 r., sygn. akt: VI KO 64/60, OSNCK 1961, z. 2, poz. 31.
- Uchwała z dnia 30 września 1987 r., sygn. akt: VI KZP 30/87, OSNKW 1987, z. 11-12, poz. 92.
- Uchwałę Sądu Najwyższego z dnia 21 września 1983 r., sygn. akt: VI KZP 25/83, OSNKW 1984, z. 1, poz. 2.
- Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt: II GSK 113/12, LEX nr 1310083.
- Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 30 listopada 2009 r., sygn. akt: I OSK 674/09, LEX nr 586428.
- Wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 18 marca 2008 r., sygn. akt: II AKa 56/08, *Kra-kowskie Zeszyty Sądowe* 2008, Nr 6, poz. 61.
- Wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 10 października 2011 r., sygn. akt: IX Ka 540/11, LEX nr 1444422.
- Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia 24 września 2013 r., sygn. akt: III SA/Łd 553/13, LEX nr 1465846.
- Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 29 listopada 2006 r., sygn. akt: III SA/Wa 1066/06, LEX nr 328667.
- Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 4 sierpnia 2011 r., sygn. akt: VI SA/Wa 968/11, LEX nr 1088706.

#### **Raporty:**

- Raport Głównego Urzędu Statystycznego – Osoby niepełnosprawne oraz ich gospodarstwa domowe 2002. Część I*, Warszawa 2003.
- Raport Głównego Urzędu Statystycznego – Stan zdrowia ludności Polski w 2004 r.*, Warszawa 2006.
- Raport Głównego Urzędu Statystycznego – Stan zdrowia ludności w Polsce 2009*, Warszawa 2011.
- Raport Głównego Urzędu Statystycznego – Transport – wyniki działalności w 2015 r.*, Warszawa 2016.
- Raport Głównego Urzędu Statystycznego z wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2002*, Warszawa 2003.
- Raport Głównego Urzędu Statystycznego z wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011*, Warszawa 2013.
- Raport Głównego Urzędu Statystycznego z wyników Narodowego Spisu Powszechnego Ludności i Mieszkań 2011 – Ludność i gospodarstwa domowe. Stan i struktura społeczno-ekonomiczna. Część I. Ludność*, Warszawa 2013.
- Raport Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2014 r.*, Warszawa 2015.
- Raport Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego – Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2015 r.*, Warszawa 2016.
- Sprawozdania Polski z wykonywania Europejskiej Karty Społecznej.*
- Wypadki drogowe w Polsce – raporty za lata 2003-2015*, Komenda Główna Policji.

**Źródła internetowe:**

[www.bezpieczny-przejazd.pl](http://www.bezpieczny-przejazd.pl)  
[www.biznes.newseria.pl](http://www.biznes.newseria.pl)  
[www.conventions.coe.int](http://www.conventions.coe.int)  
[www.euro.who.int](http://www.euro.who.int)  
[www.fundacjavismaior.pl](http://www.fundacjavismaior.pl)  
[www.ilo.org](http://www.ilo.org)  
[www.integracja.org](http://www.integracja.org)  
[www.integracja.org](http://www.integracja.org)  
[www.jednoczni.org](http://www.jednoczni.org)  
[www.jednoczni.org](http://www.jednoczni.org)  
[www.kampaniespoleczne.pl](http://www.kampaniespoleczne.pl)  
[www.mapabariet.siskom.waw.pl](http://www.mapabariet.siskom.waw.pl)  
[www.mpips.gov.pl](http://www.mpips.gov.pl)  
[www.mpips.gov.pl](http://www.mpips.gov.pl)  
[www.naukawpolsce.pap.pl](http://www.naukawpolsce.pap.pl)  
[www.naukawpolsce.pap.pl](http://www.naukawpolsce.pap.pl)  
[www.niepelnosprawni.gov.pl](http://www.niepelnosprawni.gov.pl)  
[www.niepelnosprawni.pl](http://www.niepelnosprawni.pl)  
[www.niepelnosprawnik.pl](http://www.niepelnosprawnik.pl)  
[www.oecd-ilibrary.org](http://www.oecd-ilibrary.org)  
[www.pelnosprawniowpracy.eu](http://www.pelnosprawniowpracy.eu)  
[www.piesprzewodnik.org.pl](http://www.piesprzewodnik.org.pl)  
[www.pochodnia.pzn.org.pl](http://www.pochodnia.pzn.org.pl)  
[www.pzn.org.pl](http://www.pzn.org.pl)  
[www.pzn-wielkopolska.org.pl](http://www.pzn-wielkopolska.org.pl)  
[www.rp.pl](http://www.rp.pl)  
[www.rpo.gov.pl](http://www.rpo.gov.pl)  
[www.rzecznikprasowy.pl](http://www.rzecznikprasowy.pl)  
[www.spinka.org.pl](http://www.spinka.org.pl)  
[www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)  
[www.statystyka.policja.pl](http://www.statystyka.policja.pl)  
[www.tyfloserwus.trakt.org.pl](http://www.tyfloserwus.trakt.org.pl)  
[www.tyfloswiat.pl](http://www.tyfloswiat.pl)  
[www.un.org](http://www.un.org)  
[www.un.org](http://www.un.org)  
[www.unic.un.org.pl](http://www.unic.un.org.pl)  
[www.who.int](http://www.who.int)  
[www.zdrowestarzenie.org](http://www.zdrowestarzenie.org)

