

ks. Krzysztof Smykowski<sup>1</sup>

## TEOLOGICZNO-MORALNE ASPEKTY RUCHU DROGOWEGO

### Wprowadzenie

Jednym z istotnych przejawów dokonującego się współcześnie postępu cywilizacyjnego i technologicznego jest rozwój różnego rodzaju środków komunikacji, które umożliwiają ludziom przemieszczanie się na znaczne odległości. Znaczny udział mają w tym pojazdy mechaniczne poruszające się po drogach. Wykorzystywane są one zarówno przez pojedyncze osoby lub rodziny, jak i w ramach transportu zbiorowego organizowanego przez władze państwowe, samorządowe oraz prywatnych przedsiębiorców.

Jak pokazują statystyki, liczba motocykli, samochodów osobowych, samochodów ciężarowych i autobusów stale rośnie. W 2013 r. na terenie Rzeczypospolitej Polskiej zarejestrowanych było niespełna 25 milionów pojazdów, z czego 75% stanowiły samochody osobowe. W ciągu ostatnich dziesięciu lat ilość użytkowanych w Polsce pojazdów wzrosła o 56%<sup>2</sup>.

Rozwój środków komunikacji wykorzystujących drogi sam w sobie jest zjawiskiem ambiwalentnym podobnie jak większość przejawów postępu technologicznego. Ocenie moralnej może podlegać jedynie sposób wykorzystania pojazdów przez człowieka. Utrzymuje się od lat wysoki poziom ilości wypadków drogowych i ich ofiar. W 2013 r. w prawie 36 tysiącach wypadków śmierć poniosło ponad 3,3 tysiąca osób, a rannych zostało ponad 44 tysiące. W tym samym okresie do jednostek Policji zgłoszono niespełna 356 tysięcy kolizji drogowych. Z całą pewnością było ich znacznie więcej, jednak dokładna ich ilość jest niemożliwa do ustalenia z powodu braku obowiązku powiadania służb mundurowych o każdym takim incydencie na drodze<sup>3</sup>.

Tragiczne skutki wypadków drogowych stają się dla teologii moralnej jednym z imperatywów dla podjęcia refleksji nad poszczególnymi aspektami ruchu drogowego. Jak można łatwo zauważyć, główną płaszczyzną teologiczno-moralnego namysłu jest zagadnienie bezpieczeństwa. Analiza szczegółowych statystyk dotyczących przyczyn zdarzeń drogowych, do której jeszcze powróci się w dalszych rozważaniach, pozwala stwierdzić, że

---

1 Ks. dr Krzysztof Smykowski – Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II.

2 Por. Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2013 roku*, Wydział Ruchu Drogowego Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, Warszawa 2014, s. 5.

3 Por. tamże, s. 6.

obowiązki moralne, choć bardzo liczne, skupiają się w większości na trychotomii droga-pojazd-kierowca<sup>4</sup>.

Stan drogi oraz zapewnienie odpowiedniej siatki dróg dostosowanych do ilości pojazdów, które poruszają się po nich jest przedmiotem odpowiedzialności państwa, które w tym wypadku jest reprezentowane najczęściej przez władze rządowe i samorządowe, rzadziej przez inne podmioty. Za pojazd odpowiedzialny jest jego konstruktor i producent oraz wszystkie osoby zajmujące się go konserwacją i naprawą. Kierowca wreszcie odpowiedzialny jest za siebie samego i częściowo także za stan techniczny pojazdy, którego używa<sup>5</sup>. W niniejszym artykule zostanie zatem syntetycznie przedstawiony zakres odpowiedzialności kierowcy, producenta oraz państwa. Na zakończenie podjęte zostaną także inne szczegółowe zagadnienia związane z moralnym wymiarem ruchu drogowego.

## Odpowiedzialność kierowcy

Choć do wypadków dochodzi z różnych przyczyn (niekiedy nawet kliku na raz), to jednak głównym ich powodem jest nieodpowiedzialne lub nawet agresywne zachowanie użytkowników dróg, w tym przede wszystkim kierowców. W 2013 r. było to przyczyną niespełna 30 tysięcy wypadków, co stanowi blisko 82% wszystkich odnotowanych incydentów. Również ich skutki są tragiczne. Zabici w tego rodzaju wypadkach stanowili 68%, a ranni 85% wszystkich ofiar<sup>6</sup>.

Brak poczucia odpowiedzialności w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadzi do wielu zachowań, które należałoby potraktować jako zagrożenie życia lub zdrowia przez zaniedbanie swoich moralnych obowiązków. Wśród nich można wskazać te, które występują najczęściej, stając się przyczyną wielu drogowych tragedii. Są to niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu oraz nieprawidłowe zachowanie wobec pieszego, czyli niewłaściwe przejeżdżanie przejść dla pieszych i nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu<sup>7</sup>.

W tym kontekście trzeba jasno stwierdzić, że przepisy ruchu drogowego obowiązują w sumieniu wszystkich jego uczestników. Trzeba także przypomnieć zasady obowiązywalności prawa ludzkiego. Aby nakaz prawny wydany przez prawowitego piastuna władzy publicznej zobowiązywał w sumieniu musi być godziwy, sprawiedliwy, możliwy do wykonania oraz konieczny lub prawdziwie pożyteczny. Wszelkie regulacje i ograniczenia w zakresie ruchu drogowego mieszczą się w zakresie kompetencji prawodawcy. Są zgodne prawem boskim (naturalnym i pozytywnym), ponieważ przyczyniają się do ochrony życia i integralności fizycznej człowieka, które stanowią wartość samą w sobie. Mieszczą się granicach możliwych do wykonania, choć co trzeba stwierdzić ze smutkiem, należą chyba do

4 Por. J. Rosiak, *Wypadki drogowe i etyka*, „Homo Dei” 1958, nr 6, s. 897.

5 Por. tamże.

6 Por. Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe w Polsce*, dz. cyt., s. 25.

7 Por. J. Nagórny, *Zaniedbanie i przemoc u źródeł współczesnych zagrożeń życia i zdrowia*, [w:] P. Morciniec (red.), *Ad libertatem in veritate. Księga pamiątkowa dedykowana księdzu profesorowi Alojzemu Marcolowi w 65 rocznicę urodzin i 35-lecie pracy naukowej*, Uniwersytet Opolski. Wydział Teologiczny, Opole 1996, s. 300; Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe w Polsce*, dz. cyt., s. 25.

najczęściej łamanych przepisów. Służą wreszcie dobru wspólnemu przez to, że przyczyniają się wprowadzenia ładu i porządku na drogach oraz zapewnienia bezpieczeństwa<sup>8</sup>. Należy zatem z całą mocą stwierdzić, że każdy uczestnik ruchu drogowego powinien bezwzględnie przestrzegać prawa regulującego zasady poruszania się po drogach, a ewentualne jego przekroczenie powoduje także zaciągnięcie winy moralnej. Tę naukę potwierdza także Sobór Watykański II, oceniając w sposób negatywny, że niektórzy „lekceważą określone zasady życia społecznego, np. ustanowione w celu ochrony zdrowia lub regulacji ruchu pojazdów, nie zwracając uwagi na to, że przez taką beztroskę narażają na niebezpieczeństwo życie swoje i innych”<sup>9</sup>.

W tym miejscu należy także wspomnieć, że kierowca, co do zasady wezwany do przestrzegania nakazów prawa pozytywnego, może w nadzwyczajnych wypadkach odwołać się do *epikei*, która wyraża zasadę łagodzenia prawa. Stosuje się ją w wyjątkowych sytuacjach, których prawodawca nie mógł przewidzieć, a w których literalne zachowanie prawa mogłoby się okazać szkodliwe dla dobra osobistego lub wspólnego, a zatem sprzeczne z celem samego prawa. *Epikieia* nie znosi prawa w ogóle, ale niejako je zawiesza jego obowiązywalność w konkretnym przypadku. W ruchu drogowym takie sytuacje mają miejsce najczęściej w razie zagrożenie życia lub zdrowia i konieczności jego ratowania. Kierowca, odwołujący się do omawianej zasady, winien jednak zachować szczególną ostrożność, by nie powodować, także w sposób niezamierzony niebezpieczeństwa dla siebie i innych. *Epikieia* odnosi się wyłącznie do norm prawa stanowionego przez człowieka. Nie można zatem odnieść jej do wynikających z nakazu Bożego norm ogólnych, takich jak obowiązek miłości bliźniego i roztropnej miłości samego siebie podczas korzystania z dróg<sup>10</sup>.

Przejawem braku odpowiedzialności kierującego jest także lekceważenie własnego stanu psychofizycznego. Prowadzenie pojazdów mechanicznych w stanie znacznego zmęczenia, bez koniecznego okresowego odpoczynku, a także po zażyciu niektórych rodzajów wyrobów medycznych, których skutkiem ubocznym jest ograniczenie zdolności koncentracji lub uczucie przemęczenia stanowi lekkomyślne narażenie życia i zdrowia własnego i drugiego człowieka<sup>11</sup>. W 2013 r. takie nieodpowiedzialne zachowanie było przyczyną ponad pięćset wypadków i stanowiło około 1,5% ogólnej ich liczby. W ich wyniku śmierć poniosło niespełna dziewięćdziesiąt osób, a rannych zostało ponad osiemset<sup>12</sup>. Widać zatem, że tego typu wypadki są często tragiczne w skutkach.

Powyzsze stwierdzenia odnoszą się jeszcze w sposób bardziej wyraźny do osób, które siadają za kierownicę pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających. Potwierdza to Katechizm Kościoła Katolickiego: „Ci, którzy w stanie nietrzeźwym [...] zagrażają bezpieczeństwu innych lub swemu własnemu – na drogach, na morzu lub w powietrzu – ponoszą poważną winę”<sup>13</sup>. Wspomniane substancje nie tylko przyczyniają się do

8 Por. S. Nowosad, *Teologia moralna ogólna. Skrypt dla słuchaczy Kolegium Teologicznego*, [b.w.], Lublin 1994, s. 56.

9 Sobór Watykański II, *Konstytucja duszpasterska o Kościele w świecie współczesnym Gaudium et spes*, [w:] Sobór Watykański II, *Konstytucje, Dekrety, Deklaracje*, Pallottinum, Poznań 2002, s. 548, nr 30.

10 Por. S. Nowosad, *Teologia moralna ogólna*, dz. cyt., s. 57; J. Nagórny, *Zaniedbanie i przemoc*, dz. cyt., s. 303.

11 Por. tamże, s. 301.

12 Por. Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe w Polsce*, dz. cyt., s. 26.

13 Por. *Katechizm Kościoła Katolickiego*, Pallottinum, Poznań 2002, s. 530, nr 2290.

osłabienia zdolności koncentracji i sprawności motorycznej. Są ponadto przyczyną ztracenia hamulców moralnych, niebezpiecznych zachowań czy wręcz agresji wobec innych użytkowników dróg<sup>14</sup>. Nie może zatem dziwić, że wśród najczęstszych przyczyn wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców są tak niebezpieczne zachowania, jak znaczne przekroczenie dozwolonej prędkości, nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu czy jazda niewłaściwym pasem. Nietrzeźwi użytkownicy dróg w 2013 r. spowodowali ponad cztery tysiące wypadków, czyli ponad 11% wszystkich zdarzeń drogowych. W ich wyniku śmierć poniosło ponad pięćset osób, a rannych zostało niespełna pięć tysięcy<sup>15</sup>. W tym miejscu trzeba podkreślić, że nadużywanie leków czy alkoholu stanowi poważne wykroczenie przeciw kardynalnej cnocie umiarkowania. Prowadzenie zaś pojazdu w stanie upojenia lub odurzenia jest grzechem przeciwko cnocie roztropności oraz stanowi poważne zaniedbanie obowiązku miłości samego siebie i swego bliźniego<sup>16</sup>.

W ramach odpowiedzialności kierowcy mieści się także obowiązek utrzymania pojazdu w odpowiednim stanie technicznym. Dotyczy to szczególnie tych, którzy kierują środkami transportu zbiorowego. Nie oznacza to jednak, że należy minimalizować odpowiedzialność prywatnych użytkowników<sup>17</sup>. Troska o samochód czy motocykl powinna koncentrować się przede wszystkim na tych układach, które mają największy wpływ na poziom bezpieczeństwa jazdy. Przyczyną wypadków stają się najczęściej braki w oświetleniu, braki w ogumieniu oraz niesprawność układu hamulcowego. Mimo że stan techniczny wielu aut pozostawia wiele do życzenia, to jest wprost przyczyną stosunkowo niewielkiej ilości wypadków. W 2013 r. usterki były powodem 53 wypadków drogowych<sup>18</sup>.

Przytoczone na początku artykułu dane statystyczne pozwalają stwierdzić bez wątpliwości, że korzystanie ze środków transportu drogowe nie jest współcześnie zbyt bezpieczne. Konieczna jest zatem ze strony wszystkich użytkowników dróg większa uwaga i rozważa. Przewaga, oględność i ostrożność, które tworzą strukturę dojrzałego sumienia, w przestrzeni ruchu drogowego wyrażają się w zasadzie ograniczonego zaufania do innych jego uczestników i do samego siebie. Świadomość możliwości popełnienia błędu jest bowiem pomocą w zachowaniu ostrożności<sup>19</sup>.

Podsumowując odpowiedzialność kierowcy, należy stwierdzić, że wszelkiego typu zaniedbania czy nieroztropne zachowania użytkowników dróg stanowią ciężkie wykroczenie moralne, nawet wtedy gdy nie są bezpośrednim powodem wypadku. Odpowiedzialność moralna użytkowników dróg naruszających swoje obowiązki wzrasta, gdy skutkiem tego jest śmierć bądź uszczerbek na zdrowiu innych osób lub straty materialne. W tym wypadku istnieje ponadto powinność naprawienia wyrządzonej szkody zgodnie z ogólnymi zasadami restytucji<sup>20</sup>.

14 Por. J. Nagórny, *Zaniedbanie i przemoc*, dz. cyt., s. 301.

15 Por. Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe w Polsce*, dz. cyt., s. 60-65.

16 Por. *Katechizm Kościoła Katolickiego*, dz. cyt., s. 530, nr 2290.

17 Por. J. Nagórny, *Zaniedbanie i przemoc*, dz. cyt., s. 301.

18 Por. Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe w Polsce*, dz. cyt., s. 34.

19 Por. J. Nagórny, *Zaniedbanie i przemoc*, dz. cyt., s. 303.

20 Por. L. Ciccone, „*Non uccidere*”. *Questioni di morale dellavita fisica*, Edizione Ares, Milano 1988, s. 390-391.

## Odpowiedzialność producenta pojazdu

Oprócz zaniedbań, za które winę ponoszą sami użytkownicy dróg, trzeba zwrócić uwagę na zagrożenia bezpieczeństwa, które swoje źródło mają w zaniedbaniach ze strony innych podmiotów. Należy zatem przywołać w tym miejscu odpowiedzialność ze strony producentów pojazdów mechanicznych oraz innych osób i instytucji bezpośrednio lub pośrednio odpowiedzialnych za stan techniczny motocykli, samochodów czy autobusów.

Z zadowoleniem należy przyjąć instalowanie w nowo wyprodukowanych pojazdach różnorakich systemów bezpieczeństwa, wśród których należy wymienić m.in. pasy bezpieczeństwa, strefy kontrolowanego zgniotu czy poduszki powietrze. Wyposażenie aut w te urządzenia z całą pewnością przynosi korzyści w postaci zmniejszenia się ilości ofiar śmiertelnych i rannych na skutek wypadków drogowych. Właściwe korzystanie z tych systemów sprawia ponadto, że coraz mniej osób doznaje trwałego uszczerbku na zdrowiu.

W dziedzinie motoryzacji może także dojść do konfliktu interesów. W dobie kryzysu ekonomicznego, który dotyka także producentów pojazdów, może pojawić się pokusa zastosowania komponentów gorszej jakości, które mogą wpływać na poziom bezpieczeństwa, by zapewnić firmie większy zysk. Kościół uznaje prawo przedsiębiorstwa do oczekiwania stosownego dochodu ze swojej inwestycji. W przypadku sytuacji konfliktu interesów pomiędzy nieograniczonym pragnieniem zysku, a zapewnieniem użytkownikom pojazdów odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, co w prostej linii prowadzi do afirmacji osobowej godności człowieka, z moralnego punktu widzenia trzeba się zawsze opowiedzieć za tym drugim wyborem<sup>21</sup>.

Obowiązkiem moralnym wszystkich zaangażowanych w produkcję, a więc projektantów i konstruktorów jest dołożenie wszelkich starań w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa przez dokładne sprawdzenie wszystkich układów. Takie sumienne przestrzeganie procedur pozwala w porę wykryć ewentualne wady fabryczne i odpowiednio wcześniej poddać pojazd naprawie. Powyższe uwagi należy odnieść także to właścicieli i pracowników stacji diagnostycznych i warsztatów samochodowych.

Konieczność wskazywania na odpowiedzialność producentów pojazdów i osób zajmujących się ich naprawą i konserwacją wynika z faktu, że przyczyną wypadków drogowych jest też niesprawność techniczna pojazdu niezawiniona przez jego użytkownika. Pod tym pojęciem zawiera się także nieujawniona wada fabryczna, która doprowadziła do niewłaściwego funkcjonowania systemów odpowiedzialnych za prawidłowe działanie pojazdu. W 2013 r. było to przyczyną 91 wypadków drogowych, co stanowi prawie dwukrotność wypadków spowodowanych przez zawinioną przez kierowcę niesprawność związaną z brakiem w oświetleniu, ogumieniu lub niesprawnością układu hamulcowego.

---

21 Por. Jan Paweł II, *Konflikt interesów i jego znaczenie w nauce i medycynie. Przesłanie do uczestników międzynarodowej konferencji zorganizowanej w Warszawie (5.04.2002)*, [w:] J. Brusilo (red.), *W trosce o życie. Wybrane dokumenty Stolicy Apostolskiej*, t. 2, Biblos, Tarnów 2012, s. 198.

## Odpowiedzialność państwa

Konieczne jest także wskazanie na te zagrożenia bezpieczeństwa na drogach, które swoje źródło mają na płaszczyźnie społeczno-prawnej. Odpowiedzialność państwa za poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego należy rozpatrywać przynajmniej na trzech płaszczyznach.

Jednym z podstawowych zadań państwa jest stanowienie prawa, które ma służyć dobru wspólnemu przez ustalanie uprawnień i obowiązków poszczególnych członków społeczeństwa. Kompetentne władze publiczne mają za zadanie wnikliwą analizę zmieniających się warunków ruchu drogowego i takie ustanawianie zakazów i nakazów, które zapewnią odpowiedni poziom bezpieczeństwa, co przejawia się przede wszystkim przez ustalenie ograniczeń prędkości obowiązujących na poszczególnych kategoriach dróg i zasad pierwszeństwa przejazdu. Ze względu na rosnącą ilość pojazdów, niemal wszystkie aspekty ruchu winny być szczegółowo uregulowane<sup>22</sup>.

Kodeks drogowy winien zapewnić nie tylko bezpieczeństwo uczestników ruchu, ale także jego płynność. Przepisy powinny być zatem rozsądne. Ich niezyciowy charakter może sprawić, że będą nagminnie łamane i tym samym nie będą gwarantować wzrostu bezpieczeństwa, co jest ich zadaniem. Klasycznym przykładem takiego zjawiska jest ustanawianie ograniczeń prędkości w miejscach, w których nie jest to konieczne. Nie należą do rzadkości sytuacje, gdy po zakończeniu remontu na drogach jeszcze przez dłuższy czas na tym odcinku obowiązuje ograniczenie prędkości. Przyczynia się to z całą pewnością do utrwalenia przekonania niektórych kierowców o niezasadności wszelkich ograniczeń, a osoba stanowiąca prawo staje się moralnie odpowiedzialna za zaistniałą sytuację. Nie pomniejsza to jednak indywidualnej odpowiedzialności każdego kierowcy naruszającego normy ruchu drogowego<sup>23</sup>.

Organy administracji publicznej mają za zadanie także troskę o właściwe przygotowanie kierowców. Dochodzi bowiem do sytuacji, że uprawnienia do prowadzenia pojazdów mechanicznych są wydawane niekiedy zbyt pochopnie. Wydanie prawa jazdy powinno być poprzedzone dokładnym sprawdzeniem predyspozycji psychofizycznych kandydata na kierowcę oraz zweryfikowaniem jego przygotowania, w tym przede wszystkim umiejętności praktycznych i zdolności reagowania w sytuacjach trudnych i nietypowych<sup>24</sup>.

Drugą płaszczyznę obowiązków państwa wyznacza konieczność zapewnienia odpowiedniej infrastruktury dostosowanej do rosnącej ilości pojazdów oraz wzrastających ich możliwości konstrukcyjnych. Zaniedbania ze strony władzy państwowej oraz reprezentujących je odpowiednich służb mogą narażać na niebezpieczeństwo życie i zdrowie kierowców, pasażerów i pieszych. Głównym tego przykładem jest brak dróg szybkiego ruchu łączących główne miasta oraz brak obwodnic wielkich aglomeracji miejskich. Wzrost ruchu tranzytowego pojazdów ciężarowych niesie bowiem większe zagrożenie dla ich mieszkańców<sup>25</sup>.

22 Por. J. Nagórny, *Zaniedbanie i przemoc*, dz. cyt., s. 303.

23 Por. tamże.

24 Por. tamże.

25 Por. tamże.

Obowiązek państwa stanowi także utrzymanie dróg w odpowiednim stanie technicznym. Zadanie to jest realizowane przez częstą kontrolę nawierzchni oraz szybką reakcję na powstające zagrożenia i naprawę uszkodzonych odcinków dróg. Jak pokazują statystyki, realizacja tej powinności pozostawia wiele do życzenia. W 2013 r. zaniedbania w tym aspekcie były przyczyną ponad stu wypadków. Były one spowodowane niewłaściwym stanem jezdni, źle zabezpieczonymi robotami drogowymi, wadliwą organizacją ruchu oraz nieprawidłowo działającą sygnalizacją świetlną<sup>26</sup>.

Troska państwa powinna obejmować nie tylko samą drogę, ale również najbliższe jej otoczenie, co ma także niezwykle istotne znaczenie dla bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Z uznaniem należy odnieść się do instalowania na drogach szybkiego ruchu zabezpieczeń zapobiegających wtargnięciu na drogę dzięki zwierzynie. Należy stwierdzić, że takie instalacje (ogrodzenia, mosty lub tunele dla zwierząt) są absolutnie konieczne na autostradach i drogach ekspresowych, ponieważ rozwijanie znacznych prędkości uniemożliwia kierowcy odpowiednią reakcję oraz powoduje tragiczne skutki takich kolizji. Pożądane byłoby także instalowanie takich urządzeń na innych drogach, szczególnie na trasach o dużym natężeniu ruchu. W 2013 r. wtargnięcie zwierzęcia drogę było przyczyną ponad 320 wypadków, w których śmierć poniosło 19 osób<sup>27</sup>. W tym kontekście niektóre opracowania wskazują także na konieczność ograniczenia ilości reklam umieszczanych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Skupiają one bowiem na sobie uwagę kierowcy, tym samym zmniejszając koncentrację na prowadzeniu pojazdu i zdolność reakcji na pojawiające się zagrożenia. Pojawiają się także postulaty zastąpienia banerów o treściach reklamowych komunikatami zawierającymi ostrzeżenia i zachętę do większej uwagi<sup>28</sup>.

Istotnym elementem zadań państwa w zakresie troski o bezpieczeństwo ruchu drogowego jest także kontrola. Odwołanie się do moralnego obowiązku przestrzegania ustanowionych przepisów nie może bowiem oznaczać lekceważenia i odrzucenia konieczności kontroli ze strony państwa. Do wypełniania tych zadań są powoływane odpowiednie oddziały służb policyjnych, które swoje zadania wykonują nie tylko przy pomocy pojazdów oznakowanych, lecz także korzystają z samochodów nieoznakowanych lub innych form kontroli, które są możliwe dzięki postępowi technologicznemu (np. fotoradary). Zadaniem tych służb jest przede wszystkim eliminacja niebezpiecznych postaw i zachowań uczestników ruchu drogowego, które są główną przyczyną tragedii<sup>29</sup>. W miejscu należy wspomnieć, że wyłącznym celem kontroli i egzekucji przestrzegania ustalonych norm winna być poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego. Za rażące naruszenie tej powinności należy uznać działania, których celem jest wyłącznie zwiększenie wpływów do budżetu z tytułu mandatów karnych, czyli np. prowadzenie kontroli prędkości w miejscach niewłaściwie oznakowanych. Takie postępowanie, które wciąż niestety jest na szeroką skalę obecne w Polsce<sup>30</sup>, nie sprzyja

26 Por. L. Ciccone, „*Non uccidere*”, dz. cyt., s. 393; Por. Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe w Polsce*, dz. cyt., s. 35.

27 Por. tamże.

28 Por. L. Ciccone, „*Non uccidere*”, dz. cyt., s. 393.

29 Por. tamże; J. Nagórny, *Zaniedbanie i przemoc*, dz. cyt., s. 303.

30 Por. Najwyższa Izba Kontroli, *Informacja o wynikach kontroli „Bezpieczeństwo ruchu drogowego”*, [w:] <http://www.nik.gov.pl/plik/id,7529,vp,9455.pdf> [4.11.2014].

budowaniu zaufania do władz państwowych i sprzeciwia się głównemu zadaniu państwa, jakim jest rozumna troska o dobro wspólne.

### Inne kwestie szczegółowe

Moralne aspekty ruchu drogowego nie wyczerpują się jedynie na omówieniu odpowiedzialności za bezpieczeństwo wszystkich jego uczestników. W tym miejscu należy podjąć jeszcze przynajmniej dwie kwestie szczegółowe.

Pierwszą z nich jest szerokie upowszechnienie się tzw. „samochodowego stylu życia”. Posiadanie przez jedną rodzinę niejednokrotnie dwóch lub więcej pojazdów sprawia, że wielu ludzi spędza zbyt dużo czasu w samochodach. Nie potrafią przy tym zrezygnować z ich używania, gdy byłby możliwy lub nawet wskazany ruch pieszy. Nie można jednak zapominać, że istotny element troski o zdrowie, które jest Bożym darem, stanowi potrzeba ruchu. W czasach, gdy praca dzięki jej zmechanizowaniu nie wymaga już tak wielkiego wysiłku, istnieje szczególna potrzeba ruchu, który jest nie tylko istotnym aspektem troski o zdrowie, lecz także stanowi najlepszą formę wypoczynku<sup>31</sup>.

Zachwyt nad rozwojem technologii, którego konkretnym przykładem są coraz doskonalsze i bardziej komfortowe pojazdy, może stwarzać inne poważne zagrożenia. Chrześcijanin może być przywiązany do swojego pojazdu i powinien o niego dbać. Musi jednak pamiętać o tym, że jest to jedynie narzędzie, które ma służyć dobru, jakim jest integralnie rozumiany rozwój jego samego i jemu najbliższych. Tymczasem współczesne nastawienie konsumpcyjne niesie ze sobą często bałwochwalcze podejście do dóbr materialnych. Człowiek niejednokrotnie staje się także niewolnikiem swojego pojazdu, co przyczynia się także do zaniedbania obowiązków wobec Boga oraz bliźniego, w tym przede wszystkim wobec współmałżonka i najbliższej rodziny<sup>32</sup>.

Rosnąca ilość pojazdów oraz rozwój infrastruktury drogowej stanowi także zagrożenie dla środowiska naturalnego. Jest nim przede wszystkim zanieczyszczenie atmosfery przez spaliny samochodowe. Degradację środowiska powodują także liczne odpady powstałe na skutek eksploatacji pojazdów oraz niesprawne auta składowane na tzw. cmentarzyskach. Budowa nowych dróg z kolei prowadzi do wyłączenia znacznych obszarów z ich normalnego funkcjonowania. W tym kontekście trzeba jasno stwierdzić, że nie wystarczy jedynie dbałość o sprawność techniczną, zastosowanie odpowiedniego paliwa i instalacja katalizatorów, które są standardowym wyposażeniem niemal wszystkich nowo produkowanych pojazdów. Problemy związane z ochroną środowiska chrześcijanin odczytuje jako zaproszenie do roztropnego, a więc także ograniczonego i oszczędnego użytkowania motocykli i samochodów<sup>33</sup>. Propagowanie takich zachowań winno stać się priorytetem władz państwowych. Służyć temu może jedynie jednak tylko zorganizowanie dobrze funkcyj-

31 Por. J. Nagórny, *Zaniedbanie i przemoc*, dz. cyt., s. 302; S. Olejnik, *Teologia moralna życia osobistego*, Włocławskie Wydawnictwo Diecezjalne, Włocławek 1999, s. 375-376.

32 Por. F. Marty, *Odpowiedzialność kierowcy*, „Chrześcijanin w Świecie” 1972, nr 6, s. 80-81; J. Nagórny, *Posłannictwo chrześcijan w świecie*, t. 1, *Osoba i wspólnota*, Redakcja Wydawnictw KUL, Lublin 1998, s. 355.

33 Por. J. Nagórny, *Zaniedbanie i przemoc*, dz. cyt., s. 302.



jącego systemu transportu publicznego miejskiego, podmiejskiego i dalekobieżnego. Tylko taka polityka może bowiem zachęcić ludzi do ograniczenia korzystania z własnego pojazdu. W ten sposób także człowiek realizuje swoje posłannictwo, którego istotnym elementem jest troska o cały świat stworzony, aby zachować go dla przyszłych pokoleń w jak najlepszym stanie<sup>34</sup>.

## Potrzeba kształtowania odpowiedzialności

W 1958 r. ks. Jan Rosiak pisał z goryczą: „Otóż nie słyszymy nigdy, my kapłani, aby nasi penitenci lub nasze penitentki wyznawały w konfesjonale: Oskarżam się Ojczy z grzechów popełnionych wobec bliźnich, rodziny (i siebie) przez to, że jechałem z nadmierną szybkością, wyprzedzałem na trzeciego, «siadałem do kierownicy po obiedzie zbyt mocno zakrapianym»»<sup>35</sup>. Takie stwierdzenie było skutkiem braku odpowiedniej formacji będącej zadaniem różnych środowisk, w których dokonuje się rozwój człowieka. Nie może się ona ograniczać jedynie do nabycia przez kierowców wiedzy dotyczącej prawa ruchu drogowego i umiejętności praktycznych, lecz winna objąć wszystkich członków społeczeństwa.

Taka edukacja jest w pierwszym rzędzie zadaniem państwa, które dysponuje odpowiednimi do tego narzędziami. Edukacja na rzecz bezpieczeństwa w ruchu drogowym powinna być prowadzona w szkołach różnego typu, których uczniowie winni być kształceni w zakresie odpowiedzialnego poruszania się po drogach. Zadanie to może być realizowane przez kampanie społeczne w środkach społecznego przekazu. Ich treść powinna zawierać dane na temat zaistniałych zdarzeń drogowych oraz zachęcać wszystkich użytkowników dróg do odpowiedzialnych zachowań i przestrzegania prawa stanowionego.

To zadanie jest ponadto realizowane przez Kościół. Czyni on to przede wszystkim poprzez nauczanie płynącego z Ewangelii i odczytanego z integralnej wizji człowieka obowiązku poszanowania życia i zdrowia ludzkiego oraz miłości bliźniego, czego konkretnym przykładem jest odpowiedzialne zachowanie na drodze<sup>36</sup>. Przejawem troski Kościoła są także konkretne formy zaangażowania pastoralnego. W Kościele w Polsce przeżywane są Ogólnopolska Niedziela Modlitw za Kierowców (ostatnia niedziela kwietnia), Ogólnopolska Pielgrzymka Kierowców na Jasną Górę (druga sobota maja – organizowana wspólnie z MIVA Polska), Tydzień Św. Krzysztofa (w lipcu – niedziela przed do niedzieli po 25.07 – organizowany wspólnie z MIVA Polska) oraz Światowy Dzień Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych (trzecia niedziela listopada)<sup>37</sup>.

W to niezwykle odpowiedzialne zadanie włączają się wreszcie teologowie moraliści. Kwestie odpowiedzialnego wykorzystania osiągnięć postępu technologicznego są przedmiotem analizy teologiczno-moralnej, której owocem jest m.in. niniejszy artykuł.

34 Por. K. Smykowski, *Podstawowe zasady ekologii ludzkiej. Refleksje teologa moralisty w oparciu o nauczanie Jana Pawła II i Benedykta XVI*, [w:] H. Czakowska, M. Kuciński (red.), *Człowiek z perspektywy religii, rodziny i szkoły*, Wydawnictwo KPSW, Bydgoszcz 2013, s. 138-140.

35 J. Rosiak, *Wypadki drogowe*, dz. cyt., s. 897.

36 Por. L. Ciccone, „*Non uccidere*”, dz. cyt., s. 391-392.

37 Por. *Duszpasterz Krajowy Kierowców*, [http://episkopat.pl/kosciol/kosciol\\_w\\_polsce/duszpasterz\\_krajowi/59.1,duszpasterz.html](http://episkopat.pl/kosciol/kosciol_w_polsce/duszpasterz_krajowi/59.1,duszpasterz.html) [5.11.2014].

Przedmiotem wykładów i ćwiczeń w zakresie teologii moralnej szczegółowej w ramach traktatu nazywanego teologią życia i zdrowia lub bioetyką teologiczną są także pozamedyczne aspekty troski o zdrowie i życie człowieka, w tym też moralne aspekty ruchu drogowego.

Formacja społeczeństwa przynosi konkretne owoce. Należy zasygnalizować wzrost świadomości znaczenia przestrzegania przepisów ruchu drogowego. Rośnie także zrozumienie tego, że naruszenie norm związanych z prowadzeniem pojazdów stanowi przejaw braku miłości wobec Boga i bliźniego, brak poszanowania wartości zdrowia i życia ludzkiego oraz powoduje zaciągnięcie winy moralnej. Pozytywnym owocem tej edukacji, w której niebagatelną rolę odgrywa Kościół katolicki jest nieznaczny (oscylujący w granicach kilku procent rocznie), ale systematyczny spadek liczby wypadków, zabitych i rannych na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat, mimo rosnącej ilości pojazdów<sup>38</sup>.

## Podsumowanie

Kwestia moralnej oceny ruchu drogowego jest zagadnieniem złożonym. W jej ramach trzeba mówić przede wszystkim o potrzebie zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom dróg. Ta odpowiedzialność rozkłada się na kierowców, producentów pojazdów oraz państwo. Dopiero wywiązywanie się przez wszystkie podmioty ze swoich obowiązków pozwoli zminimalizować liczbę wypadków i ich ofiar. Zasygnalizować trzeba ponadto inne kwestie szczegółowe. Należy do nich właściwe odniesienie się do pojazdu, który będąc wspaniałym osiągnięciem myśli człowieka, pozostaje zawsze jedynie narzędziem służącym integralnemu rozwojowi człowieka. Wskazać trzeba ponadto na zagrożenia, jakie dla środowiska naturalnego niesie rosnąca ilość pojazdów.

## Bibliografia

- » Ciccone L., „*Non uccidere*”. *Questioni di morale dellavitafisica*, Edizione Ares, Milano 1988. *Duszpasterz Krajowy Kierowców*, w: [http://episkopat.pl/kosciol/kosciol\\_w\\_pol-sce/duszpasterze\\_krajowi/59.1,duszpasterz.html](http://episkopat.pl/kosciol/kosciol_w_pol-sce/duszpasterze_krajowi/59.1,duszpasterz.html) [5.11.2014].
- » Jan Paweł II, *Konflikt interesów i jego znaczenie w nauce i medycynie. Przesłanie do uczestników międzynarodowej konferencji zorganizowane w Warszawie (5.04.2002)*, [w:] Brusilo J. (red.), *W trosce o życie. Wybrane dokumenty Stolicy Apostolskiej*, t. 2, Biblos, Tarnów 2012.
- » *Katechizm Kościoła Katolickiego*, Pallottinum, Poznań 2002.
- » Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe w Polsce w 2013 roku*, Wydział Ruchu Drogowego Biura Prewencji i Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, Warszawa 2014.
- » Marty F., *Odpowiedzialność kierowcy*, „Chrześcijanin w Świecie” 1972, nr 6.
- » Nagórny J., *Posłannictwo chrześcijan w świecie*, t. 1, *Osoba i wspólnota*, Redakcja Wydawnictw KUL, Lublin 1998.

38 Por. Komenda Główna Policji, *Wypadki drogowe w Polsce*, dz. cyt., s. 6.

- » Nagórny J., *Zaniedbanie i przemoc u źródeł współczesnych zagrożeń życia i zdrowia*, [w:] Morciniec P. (red.), *Ad libertatem in veritate. Księga pamiątkowa dedykowana księdzu profesorowi Alojzemu Marcolowi w 65 rocznicę urodzin i 35-lecie pracy naukowej*, Uniwersytet Opolski. Wydział Teologiczny, Opole 1996.
- » Najwyższa Izba Kontroli, *Informacja o wynikach kontroli „Bezpieczeństwo ruchu drogowego”*, <http://www.nik.gov.pl/plik/id,7529,vp,9455.pdf> [4.11.2014].
- » Nowosad S., *Teologia moralna ogólna. Skrypt dla słuchaczy Kolegium Teologicznego*, [b.w.], Lublin 1994.
- » Olejnik S., *Teologia moralna życia osobistego*, Włocławskie Wydawnictwo Diecezjalne, Włocławek 1999.
- » Rosiak J., *Wypadki drogowe i etyka*, „Homo Dei” 1958, nr 6.
- » Smykowski K., *Podstawowe zasady ekologii ludzkiej. Refleksje teologa moralisty w oparciu o nauczanie Jana Pawła II i Benedykta XVI*, [w:] Czakowska H., Kuciński M. (red.), *Człowiek z perspektywy religii, rodziny i szkoły*, Wydawnictwo KPSW, Bydgoszcz 2013.
- » Sobór Watykański II, *Konstytucja duszpasterska o Kościele w świecie współczesnym Gaudium et spes*, [w:] Sobór Watykański II, *Konstytucje, Dekrety, Deklaracje*, Pallottinum, Poznań 2002.

## MORAL ASPECTS OF ROAD TRAFFIC

**Summary:** A visible traffic development is an important aspect of advanced civilization. Most of people move around as a part of traffic. But the increasing number of vehicles is a cause of many dangerous situations. Even though the technology of production has been improved and various safety systems have been installed, the number of traffic accidents and their victims is still very high. In this context one have to mention the dual responsibility. Its subjects are primarily the road users. It is their moral duty to obey the regulations constituted by the competent authorities and to care for one's own efficiency during driving and for the vehicle's technical state. The state's responsibility is by no means smaller. It is concentrated on providing the proper infrastructure, caring for its good shape, constituting wise traffic regulations and executing them. In this context a necessary thing to do is also forming the sense of responsibility towards one's own and other people's lives. It is family, school, church and state bodies' role. Other moral problems connected to the increasing intensity of traffic also have to be mentioned. The traffic causes damage to the natural environment. Also the spread of mechanical vehicle use can affect one's sense of duty towards caring for one's own health and life.

**Key words:** car accidents, moral theology, motorization, responsibility, road traffic.

**Streszczenie:** Istotnym aspektem postępu cywilizacyjnego jest widoczny rozwój środków komunikacji. Przemieszczanie się znacznej części ludności odbywa się w ruchu drogowym. Rosnąca ilość pojazdów rodzi jednak szereg niebezpieczeństw. Mimo udoskonalenia

technik ich produkcji i instalacji różnego typu systemów bezpieczeństwa, ilość wypadków drogowych i ich ofiar wciąż utrzymuje się na bardzo wysokim poziomie. W tym kontekście trzeba mówić o podwójnej odpowiedzialności. Jej podmiotem są przede wszystkim sami uczestnicy ruchu drogowego. Ich moralnym obowiązkiem jest przestrzeganie prawa ustanowionego przez kompetentne władze państwowe, troska o własną sprawność podczas prowadzenia pojazdu oraz dbałość o jego stan techniczny. Nie mniejsza odpowiedzialność ciąży na państwie. Koncentruje się ona na zapewnieniu właściwej infrastruktury i trosce o jej należyty stan oraz na stanowieniu mądrych przepisów ruchu drogowego i ich egzekucji. W tym kontekście konieczne jest także kształtowanie postaw odpowiedzialności za życie własne i innych ludzi. Jest to rolą rodziny, szkoły, Kościoła oraz instytucji państwowych. Zasygnalizować należy także inne problemy moralne związane z rosnącym natężeniem ruchu drogowego. Powoduje ono zagrożenie dla środowiska naturalnego. Upowszechnienie się korzystania z pojazdów mechanicznych może także wpływać na zaniedbanie obowiązku troski o własne zdrowie i życie.

**Słowa kluczowe:** motoryzacja, odpowiedzialność, ruch drogowy, teologia moralna, wypadki drogowy.