

108/7/A/2009

WYROK
z dnia 9 lipca 2009 r.
Sygn. akt SK 48/05

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Trybunał Konstytucyjny w składzie:

Marek Mazurkiewicz – przewodniczący
Stanisław Biernat – sprawozdawca
Zbigniew Cieślak
Andrzej Rzepliński
Mirosław Wyrzykowski,

protokolant: Grażyna Szałygo,

po rozpoznaniu, z udziałem skarżącego oraz Sejmu i Prokuratora Generalnego, na rozprawie w dniu 9 lipca 2009 r., skargi konstytucyjnej Felicjana Gajdusa o zbadanie zgodności:

art. 39 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602, ze zm.) z art. 30, art. 31 i art. 47 Konstytucji oraz art. 8 Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności (Dz. U. z 1993 r. Nr 61, poz. 284, ze zm.) w związku z art. 9 i art. 91 ust. 1 Konstytucji,

o r z e k a:

Art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753 i Nr 97, poz. 802) jest zgodny z art. 30 oraz art. 47 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

Ponadto p o s t a n a w i a :

na podstawie art. 39 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 1 sierpnia 1997 r. o Trybunale Konstytucyjnym (Dz. U. Nr 102, poz. 643, z 2000 r. Nr 48, poz. 552 i Nr 53, poz. 638, z 2001 r. Nr 98, poz. 1070, z 2005 r. Nr 169, poz. 1417 oraz z 2009 r. Nr 56, poz. 459) umorzyć postępowanie w pozostałym zakresie.

UZASADNIENIE

I

1. W skardze konstytucyjnej z 11 kwietnia 2005 r., uzupełnionej w piśmie procesowym z dnia 30 maja 2005 r., Felicjan Gajdus (dalej: skarżący) wniósł o stwierdzenie niezgodności art. 39 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602, ze zm.; dalej: prawo o ruchu drogowym) z art. 30, art. 31 i art. 47 Konstytucji oraz art. 8 Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności (Dz. U. z 1993 r. Nr 61, poz. 284, ze zm.; dalej: Konwencja) w związku z art. 9 i art. 91 ust. 1 Konstytucji.

Zakwestionowanej regulacji skarżący zarzucił naruszenie zasady godności człowieka (art. 30 Konstytucji), nieuzasadnione ograniczenie konstytucyjnych praw i wolności (art. 31 Konstytucji) oraz naruszenie prawa do ochrony życia prywatnego (art. 47 Konstytucji i art. 8 Konwencji).

1.1. Skarga konstytucyjna została wniesiona na podstawie następującego stanu faktycznego:

12 grudnia 2002 r. skarżący został zatrzymany do kontroli drogowej. W jej wyniku funkcjonariusze policji stwierdzili, że nie ma on zapiętych pasów bezpieczeństwa, w które wyposażony był samochód. Ponieważ skarżący odmówił uiszczenia mandatu karnego, Komenda Miejska Policji w Gdańsku złożyła do sądu wnioski o ukaranie. Sąd Rejonowy w Gdańsku, Wydział Grodzki, wyrokiem z dnia 24 kwietnia 2003 r. uznał Felicjana Gajdusa winnym popełnienia wykroczenia z art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. Nr 12, poz. 114 ze zm.; dalej: kodeks wykroczeń) w zw. z art. 39 prawa o ruchu drogowym. W następstwie tego sąd skazał go na karę grzywny i obciążył kosztami postępowania sądowego.

W apelacji skarżący domagał się uchylecia zaskarżonego wyroku w całości, a także wystąpienia przez sąd okręgowy z pytaniem prawnym do Trybunału Konstytucyjnego w kwestii zgodności z Konstytucją art. 39 prawa o ruchu drogowym, przewidującego obowiązek zapinania pasów bezpieczeństwa. Sąd Okręgowy w Gdańsku nie podzielił argumentów skarżącego i prawomocnym wyrokiem z 24 listopada 2003 r. utrzymał w mocy wyrok sądu pierwszej instancji. Skarżący w przepisany termin skargę konstytucyjną. Zakwestionował dopuszczalność orzeczenia kary za odmowę zapięcia pasów bezpieczeństwa podczas kierowania pojazdem, gdyż jego zdaniem, taka regulacja stanowi aksjologicznie nieuzasadnioną ingerencję ustawodawcy w sferę jego konstytucyjnych praw i wolności.

1.2. Jako uzasadnienie skargi konstytucyjnej zostały przytoczone następujące argumenty:

Zdaniem skarżącego, art. 39 prawa o ruchu drogowym jest niezgodny z art. 30 Konstytucji, gdyż nałożenie obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa podczas kierowania pojazdem, narusza zasadę poszanowania i ochrony przez władzę publiczną godności człowieka, przez zmuszanie obywateli do działania w określony sposób zamiast możliwych działań perswazyjnych, niekolidujących z zasadą przyrodzonej i niezbywalnej godności człowieka.

W opinii skarżącego, art. 39 prawa o ruchu drogowym jest sprzeczny z art. 31 Konstytucji, albowiem nakładając obowiązek korzystania z pasów bezpieczeństwa w czasie jazdy samochodem, pozbawia obywateli prawa do decydowania o własnym bezpieczeństwie. Art. 31 Konstytucji gwarantuje każdemu szeroko rozumianą wolność, a o możliwości i okolicznościach ograniczenia tej wolności stanowi ust. 3 tego artykułu. Ustawodawca nie uzasadnił ograniczenia przewidzianego w art. 39 prawa o ruchu drogowym wymaganiami bezpieczeństwa lub porządku publicznego, ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej albo wolności i praw innych osób. Według skarżącego, godzi to w istotę przyrodzonej człowiekowi wolności. Jego zdaniem skarżącego wolno mu czynić wszystko to,

co nie zagraża innym, a więc nie zapinać pasów bezpieczeństwa, w które wyposażony jest jego samochód, skoro takie działanie nie narusza przesłanek wynikających z art. 31 ust. 3 Konstytucji. Czym innym, w ocenie skarżącego, są natomiast ograniczenia wolności w celu ochrony bezpieczeństwa osób trzecich, jak np. wymóg sprawności hamulców w pojeździe na drodze publicznej czy zakaz prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu. W uzasadnieniu skargi konstytucyjnej został zakwestionowany również argument, że konsekwencje wypadku podczas jazdy z niezapiętymi pasami bezpieczeństwa spowodują większe wydatki na leczenie w państwowej służbie zdrowia. Do uzasadnienia swoich argumentów wskazał na sytuacje, gdy zapięcie pasów zwiększa negatywne skutki wypadków, takie jak pożar samochodu, zderzenie boczne, awaria na przejeździe kolejowym czy wpadnięcie samochodu do rzeki.

Skarżący zarzucił ponadto, że zaskarżona regulacja narusza prawo do ochrony życia prywatnego wyrażone w art. 47 Konstytucji i art. 8 Konwencji, albowiem ingeruje w życie prywatne człowieka w sferze niepodlegającej kontroli z punktu widzenia interesu ogólnego, dyktując zachowania w sprawach należących do osobistych wyborów obywatela i wynikających z prawa do decydowania o swoim życiu osobistym. Skarżący wyraził pogląd, że rozwijanie ustawodawstwa, w którym państwo ingeruje w czyjeś zachowanie w sferze prywatności, jest niedopuszczalne. W takim stanie rzeczy możliwe byłyby sankcje dotyczące używania ciepłego ubioru, nieotwierania okien na wysokich piętrach, niezdrowego odżywiania się czy niskiego wykształcenia, a także sankcje dotyczące niewłaściwego światopoglądu, uzasadniane państwową zapobiegliwością i troską o życie, zdrowie i samopoczucie obywateli. Zdaniem skarżącego, publiczne sankcje za osobiste zachowanie, uzasadniane troską państwa o czyjeś zdrowie i życie, prowadzą do rozpowszechnienia postaw nieodpowiedzialności.

Skarżący podkreślił, że w jego ocenie, dobrowolne zawarcie umowy ubezpieczenia, w której ubezpieczyciel umieściłby klauzulę ograniczającą swoją odpowiedzialność w przypadku niezapięcia pasów bezpieczeństwa, nie stanowiłoby naruszenia prywatności ani godności człowieka. Taka umowa, zawarta na równych i dobrowolnych warunkach, rozwijałaby powszechne poczucie odpowiedzialności za własne zachowanie i decyzje. Doprowadzenie do określonego zachowania się kierowcy bądź pasażera może być osiągnięte przez ubezpieczyciela w drodze stosownej klauzuli umownej. Przy takim rozwiązaniu prawnym presja do zapinania pasów bezpieczeństwa pozostałaby podobna, ale wyeliminowana zostałaby ingerencja państwa niedopuszczalna w świetle norm konstytucyjnych, tj. prawa do wolności i prywatności.

2. Pismem z 2 grudnia 2005 r. stanowisko w sprawie zajął Prokurator Generalny, wskazując, że art. 39 prawa o ruchu drogowym jest zgodny z art. 30 i art. 31 Konstytucji oraz nie jest niezgodny z art. 47 Konstytucji. W zakresie dotyczącym zgodności zaskarżonego przepisu z art. 8 Konwencji w związku z art. 9 i art. 91 ust. 1 Konstytucji Prokurator Generalny wniósł o umorzenie postępowania ze względu na niedopuszczalność orzekania, wskazując, że przedmiotem skargi konstytucyjnej może być tylko zgodność zaskarżonego aktu normatywnego z Konstytucją, nie zaś z umowami międzynarodowymi. Przywołane zaś w skardze art. 9 i art. 91 ust. 1 Konstytucji nie zawierają unormowań kreujących jakiegokolwiek wolności lub prawa człowieka mogące służyć za wzorzec kontroli konstytucyjności w tej sprawie. Uzasadniając swoje stanowisko Prokurator Generalny odwołał się do ustalonego orzecznictwa Trybunału Konstytucyjnego, zgodnie z którym konstytucyjnie chronione prawa nie mają charakteru absolutnego. Mogą one być ograniczane, co wyraźnie wynika z poszczególnych przepisów Konstytucji statuujących konkretne prawo. Odnosząc to stwierdzenie do kwestii obowiązku zapinania pasów bezpieczeństwa, Prokurator Generalny stwierdził, że stanowią one środek „biernego bezpieczeństwa pojazdu” oraz znacznie zmniejszają skalę i stopień niebezpieczeństwa obrażeń powstałych w wyniku wypadków drogowych. Tym samym kwestionowany przepis ma na celu ochronę zdrowia i życia uczestników ruchu drogowego, a więc wartości chronionych konstytucyjnie. Co więcej

powszechność i znaczenie motoryzacji we współczesnym świecie przesądza, że ustalenie porządku w ruchu drogowym, zapewniającego bezpieczeństwo jego uczestnikom jest istotnym elementem szeroko rozumianego porządku publicznego. Biorąc powyższe pod uwagę, unormowany w art. 39 prawa o ruchu drogowym obowiązek korzystania z pasów bezpieczeństwa nie koliduje z zasadą poszanowania i ochrony przez władze publiczne godności człowieka. Ponadto, w ocenie Prokuratora Generalnego, ograniczenie swobody postępowania kierującego pojazdem poprzez nałożenie na niego obowiązku zapięcia pasów bezpieczeństwa wydaje się dopuszczalne i uzasadnione w kontekście art. 31 ust. 3 Konstytucji.

Odnosząc się do oceny zaskarżonego przepisu w kontekście ochrony życia prywatnego człowieka, przewidzianego w art. 47 Konstytucji, Prokurator Generalny wskazał, że ochrona prywatności polega na przyznaniu jednostce prawa do „życia własnym życiem” układanym według własnej woli z ograniczeniem do minimum wszelkiej ingerencji zewnętrznej. Tak rozumiana prywatność odnosi się przede wszystkim do życia osobistego, rodzinnego, towarzyskiego i czasem jest określana jako prawo do pozostawania w spokoju. Analizowany art. 39 prawa o ruchu drogowym, podobnie jak inne przepisy tej ustawy, ustala porządek w ruchu drogowym, zapewniając w ten sposób bezpieczeństwo jego uczestnikom. Wzajemne relacje pomiędzy uczestnikami ruchu drogowego ze względów oczywistych nie mają charakteru relacji towarzyskich ani rodzinnych, dlatego też trudno uznać uczestnictwo w ruchu drogowym przez osobę kierującą pojazdem za sferę jej życia prywatnego. W konsekwencji, zdaniem Prokuratora Generalnego, prawo do prywatności przewidziane w art. 47 Konstytucji nie jest adekwatnym wzorcem kontroli konstytucyjności zaskarżonego przepisu.

3. W piśmie z 28 marca 2006 r. Marszałek Sejmu wniósł o uznanie zaskarżonego przepisu za zgodny z art. 30, art. 31 i art. 47 Konstytucji, wskazując, że skarga konstytucyjna jest oczywiście bezzasadna. Marszałek Sejmu zauważył, że obowiązek zapinania pasów bezpieczeństwa leży w interesie osób jadących samochodem ze względu na najwyżej cenione przez każdego człowieka dobra, jakimi są jego życie i zdrowie. Tak rozumiany cel ustawy stanowi przesłankę aksjologiczną dopuszczającą ograniczenie wolności, które polega na przymusowym korzystaniu z pasów bezpieczeństwa. Przesłanka ta mieści się w treści art. 31 ust. 3 Konstytucji, który uznaje dopuszczalność ograniczeń w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw, między innymi wtedy, gdy jest to konieczne dla ochrony zdrowia. Zdaniem przedstawiciela Sejmu, troska ustawodawcy o bezpieczeństwo kierowcy i pasażerów w najmniejszym stopniu nie uchybia godności człowieka, lecz świadczy o docenianiu jej wartości.

W odniesieniu do zarzutu dotyczącego niezgodności zaskarżonego przepisu z art. 31 Konstytucji, Marszałek Sejmu stwierdził, że ograniczenie swobody zachowania się wewnątrz pojazdu samochodowego wynikające z art. 39 ust. 1 prawa o ruchu drogowym nie narusza istoty wolności i praw osób przewożonych tym pojazdem. Podobnie jak wiele innych ograniczeń, których źródłem są normy prawne obowiązujące w polskim systemie prawnym, dyspozycja zaskarżonego przepisu mieści się w obszarze unormowań dopuszczalnych, nienaruszających postanowień art. 31 ust. 3 Konstytucji.

Z kolei w odniesieniu do zarzutu niezgodności kwestionowanego przepisu ze wzorcem kontroli w postaci art. 47 Konstytucji Marszałek Sejmu wskazał, że prawo sformułowane w powołanym przepisie nie jest adekwatnym wzorcem kontroli konstytucyjności art. 39 ust. 1 prawa o ruchu drogowym.

4. W piśmie z 7 listopada 2005 r. Rzecznik Praw Obywatelskich poinformował, że nie zgłasza udziału w postępowaniu wszczętym wskutek skargi konstytucyjnej Felicjana Gajdusa.

II

Na rozprawie w 9 lipca 2009 r. pełnomocnik skarżącego, przedstawiciel Sejmu oraz Prokurator Generalny podtrzymali i rozwinęli stanowiska pisemne i odnieśli się do stanowisk pozostałych uczestników postępowania.

Pełnomocnik skarżącego sprecyzował zakres zaskarżenia objęty skargą konstytucyjną. Podał, że zarzuca niezgodność z Konstytucją art. 39 ust. 1 prawa o ruchu drogowym. W odniesieniu do wzorców kontroli konstytucyjności uściślił, że kwestionuje zgodność zaskarżonej regulacji z art. 47 Konstytucji, w zakresie w jakim norma ta gwarantuje jednostce prawo do decydowania o swoim życiu osobistym. Jeśli chodzi natomiast o art. 31 Konstytucji, wzorcem kontroli jest ust. 3 tego przepisu. Pełnomocnik skarżącego stwierdził, że państwo, przewidując obowiązek zapinania pasów bezpieczeństwa, kreuje wizerunek „nieświadomego obywatela”, traktując go jako podmiot niezdolny do oceny własnych działań. W jego opinii państwo powinno przeprowadzać raczej akcje informacyjne o szkodliwości niezapinania pasów zamiast nadzorowania i karania. Pełnomocnik skarżącego wyraził pogląd o subiektywnym pojmowaniu godności ludzkiej w zależności od indywidualnych przekonań i odczuć obywateli. Odnosząc się do przesłanek wymienionych w art. 31 ust. 3 Konstytucji nawiązał także do definicji „interesu publicznego” zawartej w Dyrektywie 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym (Dz. Urz. UE 2006, L 376, s. 36-68).

III

Trybunał Konstytucyjny zważył, co następuje:

1. Przedmiot kontroli – treść kwestionowanej regulacji

1.1. Skarżący w *petitum* skargi konstytucyjnej wskazał jako jej przedmiot art. 39 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602, ze zm.; dalej: prawo o ruchu drogowym). Przepis ten brzmi następująco:

„1. Kierujący pojazdem samochodowym oraz osoba przewożona takim pojazdem wyposażonym w pasy bezpieczeństwa są obowiązani korzystać z tych pasów podczas jazdy, z zastrzeżeniem ust. 3.

2. Obowiązek korzystania z pasów bezpieczeństwa nie dotyczy:

- 1) osoby mającej orzeczenie lekarskie o przeciwwskazaniu do używania pasów;
- 2) kobiety o widocznej ciąży;
- 3) kierującego taksówką osobową podczas przewożenia pasażera;
- 4) instruktora lub egzaminatora podczas szkolenia lub egzaminowania;
- 5) policjanta, funkcjonariusza Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Inspektora Kontroli Skarbowej, funkcjonariusza celnego i Służby Więziennej, żołnierza Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej – podczas przewożenia osoby (osób) zatrzymanej;
- 6) funkcjonariusza Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności służbowych;
- 7) zespołu medycznego w czasie udzielania pomocy medycznej;
- 8) konwojenta podczas przewożenia wartości pieniężnych;
- 9) osoby chorej lub niepełnosprawnej przewożonej na noszach lub w wózku inwalidzkim.

3. W pojeździe samochodowym wyposażonym w pasy bezpieczeństwa dziecko w wieku do 12 lat, nieprzekraczające 150 cm wzrostu, przewozi się w foteliku ochronnym lub

innym urządzeniu do przewożenia dzieci, odpowiadającym wadze i wzrostowi dziecka oraz właściwym warunkom technicznym.

4. Przepis ust. 3 nie dotyczy przewozu dziecka taksówką osobową, pojazdem pogotowia ratunkowego lub Policji”.

Skarżący zarzuca niekonstytucyjność art. 39 ust. 1 prawa o ruchu drogowym w związku z nałożeniem na niego, jako kierującego pojazdem mechanicznym, mandatu karnego. Należy jednak zauważyć, że z zaskarżonego przepisu wynikają identyczne obowiązki zarówno kierującego pojazdem wyposażonym w pasy bezpieczeństwa, jak i osób przewożonych takim pojazdem. Wobec tego Trybunał Konstytucyjny uczynił przedmiotem badania zgodności z Konstytucją całą normę prawną zawartą w art. 39 ust. 1 prawa o ruchu drogowym. Nieuzasadnione byłoby zróżnicowanie ocen z punktu widzenia jej zgodności ze wskazanymi w skardze wzorcami konstytucyjnymi w zależności od tego, o jaką osobę zobowiązaną na podstawie powołanego przepisu chodzi.

1.2. Kwestionowany przez skarżącego art. 39 prawa o ruchu drogowym przewiduje ogólny obowiązek stosowania pasów bezpieczeństwa przez kierującego pojazdem samochodowym, w nie wyposażonym oraz każdą osobę przewożoną takim pojazdem z zastrzeżeniem wyjątków enumeratywnie wskazanych w ust. 2-4 omawianego przepisu. Obowiązek stosowania pasów bezpieczeństwa istnieje podczas jazdy samochodem, zarówno na obszarze zabudowanym, jak i poza nim, na każdej drodze publicznej i w strefie zamieszkania, a także niezależnie od rodzaju nawierzchni drogi (por. art. 1 prawa o ruchu drogowym, a także szerzej w zakresie omawianego zagadnienia R.A. Stefański, uwagi do art. 39, [w:] tenże, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2008). Naruszenie obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa stanowi wykroczenie określone w art. 97 kodeksu wykroczeń, którego dopuszcza się zarówno kierujący pojazdem samochodowym, jak i osoby przewożone takim pojazdem, jeśli nie korzystają z pasów bezpieczeństwa.

Pasy bezpieczeństwa należą do środków tzw. „biernego bezpieczeństwa pojazdu”, które mają duży wpływ na złagodzenie skutków wypadków drogowych (szerzej o tym por. niżej, pkt. 4.4.). W sytuacji, gdy pojazd zostaje gwałtownie zatrzymany, co ma miejsce w razie zaistnienia wypadku, jego użytkownik przez krótki czas nadal porusza się do przodu z prędkością równą prędkości pojazdu przed momentu zderzenia. Sytuacja taka trwa do momentu zderzenia ciała z wnętrzem samochodu albo uderzenia w obiekt znajdujący się poza samochodem. Pasy bezpieczeństwa mają za zadanie przytrzymać użytkownika pojazdu na siedzeniu i tak ukierunkować siły działające podczas wypadku drogowego, aby obrażenia użytkownika były jak najmniejsze (por. R. A. Stefański, uwagi do art. 39, *op. cit.*, pkt 1; J. Wicher, *Bezpieczeństwo samochodów i ruchu drogowego*, Warszawa 2004, s. 227).

1.3. Trybunał Konstytucyjny wskazuje, że ciążący na ustawodawcy obowiązek wprowadzenia prawnego nakazu stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach samochodowych, wynika także z wiążących Rzeczpospolitą Polską norm prawa międzynarodowego i prawa Wspólnoty Europejskiej.

Kwestię wyposażenia i warunki techniczne pojazdów samochodowych reguluje Konwencja o ruchu drogowym sporządzona w Wiedniu 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. Nr 5, poz. 40 i 44 ze zm.; dalej: Konwencja o ruchu drogowym) ratyfikowana przez Polskę w dniu 24 lutego 1988 r. Zgodnie z pkt. 59 lit. d załącznika nr 5 do Konwencji o ruchu drogowym, jeżeli to tylko jest możliwe, pojazdy samochodowe i przyczepy powinny być tak zbudowane i wyposażone, aby w razie wypadku zmniejszyły niebezpieczeństwo dla jadących osób oraz dla innych użytkowników drogi.

Jeśli chodzi o prawo wspólnotowe, harmonizację przepisów prawnych w państwach członkowskich w tym zakresie, przewiduje Dyrektywa Rady 91/671 z dnia 16 grudnia 1991 r.

odnosząca się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach (Dz. Urz. UE 1991, L 373, s. 26-28 ze zm., dalej: Dyrektywa 91/671) w brzmieniu zmienionym Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/20 z dnia 8 kwietnia 2003 (Dz. Urz. UE 2003, L 115, s. 63-75). Zgodnie z art. 2 ust. 1 lit. a pkt i) Dyrektywy 91/671 państwa członkowskie są obowiązane zapewnić, aby wszyscy użytkownicy pojazdów znajdujących się w użyciu, zaprojektowanych i zbudowanych do przewozu pasażerów i towarów, stosowali systemy zabezpieczenia znajdujące się w pojeździe. Definicje systemów zabezpieczenia, włącznie z pasami bezpieczeństwa oraz urządzeniami przytrzymującymi dla dzieci, znajdują się w Dyrektywie Rady 77/541 z 28 czerwca 1977 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących w pojazdach silnikowych (Dz. Urz. UE 1977, L 220, s. 95-143 ze zm.). Bez znaczenia dla sprawy są natomiast powołane na rozprawie przez pełnomocnika skarżącego przepisy Dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym (Dz. Urz. UE 2006, L 376, s. 36-68).

1.4. Trybunał Konstytucyjny wskazuje, że zagadnienie będące przedmiotem rozpoznania w niniejszej sprawie, dotyczące prawnego obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach albo innych urządzeniach ochronnych (np. kasków) było przedmiotem orzecznictwa organów i sądów międzynarodowych oraz sądów konstytucyjnych w innych państwach.

Europejska Komisja Praw Człowieka w sprawach X przeciwko Belgii (decyzja z 13 grudnia 1979 r. sygn. 8707/79) oraz Schmutzer przeciwko Austrii (decyzja z 10 maja 1993 r., sygn. 15523/89) wypowiedziała się w kwestii zgodności obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa z prawem do poszanowania życia prywatnego (art. 8 Konwencji). Komisja stwierdziła, że obowiązek stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach, podobnie jak inne środki indywidualnej i zbiorowej ochrony stosowane przez państwo w interesie publicznym, w żadnej mierze nie naruszają życia prywatnego skarżącego, nawet w szerokim rozumieniu tego pojęcia. W sprawie Viel przeciwko Francji Europejski Trybunał Praw Człowieka (decyzja z 14 grudnia 1999 r., sygn. 41781/98) uznał, że obowiązek stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach nie stanowi niedogodności uzasadniającej skargę na naruszenie prawa do poszanowania wolności myśli i sumienia (art. 9 Konwencji) czy prawa do swobodnego poruszania się (art. 2 Protokołu nr 4 do Konwencji). Podobnie w odniesieniu do obowiązku stosowania kasków przez motocyklistów, Europejska Komisja Praw Człowieka w sprawie X przeciwko Zjednoczonemu Królestwu (decyzja z 12 lipca 1978, sygn. nr 7992/77) stwierdziła, że obowiązek ten nie narusza prawa do manifestowania wyznania lub przekonań (art. 9 Konwencji), gdyż może on być usprawiedliwiony przesłanką ochrony zdrowia osoby, której nakaz ten dotyczy.

W kwestii będącej przedmiotem rozpoznania w niniejszej sprawie wypowiedziały się także amerykańskie stanowe sądy konstytucyjne. W sprawie Społeczeństwo przeciwko Kohrig (wyrok z 1 października 1986r., nr 62719-24, 498 N.E. 2d 1158, Illinois 1986) Sąd Najwyższy stanu Illinois stwierdził, że nakaz stosowania pasów bezpieczeństwa nie narusza prawa obywatela do prywatności oraz jest proporcjonalny do zamierzonego przez prawodawcę celu, jakim jest ochrona życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego. Podobnej argumentacji użył Sąd Najwyższy stanu Iowa w sprawie Stan przeciwko Hartog (orzeczenie z 17 maja 1989 r., nr 88-383, 440 N.W. 2d 852, Iowa 1989) oraz Sąd Najwyższy stanu Washington w sprawie Stan przeciwko Eckblad (orzeczenie z 14 października 2004 r., nr 74109-3, 152 Wn.2d 515, 98 3d 1184, Washington 2004).

O obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa orzekał również austriacki Trybunał Konstytucyjny (*Verfassungsgerichtshof*). Zgodnie z orzeczeniem w sprawie Schmutzer

(wyrok z 27 lutego 1989 r., sygn. B 821/88) stosowanie karnych sankcji administracyjnych za naruszenie obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa jest zgodne z austriacką ustawą konstytucyjną, prawem do wolności i bezpieczeństwa osobistego (art. 5 Konwencji) oraz prawem do rzetelnego procesu sądowego (art. 6 Konwencji). W tym kontekście Verfassungsgerichtshof odwołał się do wielu przypadków naruszenia prawa zagrożonych sankcją karną zawartych w ustawie o ruchu drogowym, które mają na celu ochronę życia, zdrowia i bezpieczeństwa użytkowników pojazdów samochodowych.

Należy wspomnieć również o orzeczeniach niemieckiego Federalnego Trybunału Konstytucyjnego (*Bundesverfassungsgericht*). W postanowieniu z 26 stycznia 1982 r. (1 BvR 1925/80) Trybunał stwierdził, w odniesieniu do kasków ochronnych dla motocyklistów, że omawiane środki bezpieczeństwa nie naruszają gwarantowanej konstytucyjnie ogólnej wolności jednostki. Skutki wypadku drogowego obciążają nie tylko osobę, która jest nim dotknięta. Uczestnictwo w ruchu drogowym odbywa się w przestrzeni publicznej, która jest istotna dla ogółu i za którą państwo ponosi szczególną odpowiedzialność. W sytuacji, kiedy następstwa wysokiego i przewidywalnego ryzyka występującego w ruchu drogowym poważnie obciążają ogół, można wymagać od jednostki zmniejszenia tego ryzyka, za pomocą prostych i nieuciążliwych środków. Nie ulega wątpliwości, że ciężkie wypadki mają dalekosiężne następstwa dla ogółu (np. zaangażowanie pogotowia ratunkowego, opieka lekarska, rehabilitacja, opieka nad inwalidą). Zgodność przepisów o obowiązku zapinania pasów bezpieczeństwa z Ustawą Zasadniczą została orzeczona przez Federalny Trybunał Konstytucyjny w późniejszych postanowieniach z dnia 24 lipca 1986 r. (1 BvR 331/85) oraz 9 marca 1992 r. (1 BvR 74/92).

2. Ocena zgodności art. 39 ust. 1 prawa o ruchu drogowym z art. 30 Konstytucji.

2.1. Skarżący zarzuca, że kwestionowana regulacja jest niezgodna z art. 30 Konstytucji, ponieważ nałożenie obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa podczas kierowania pojazdem, narusza – jego zdaniem – zasadę poszanowania i ochrony godności człowieka przez władzę publiczną przez zmuszanie obywateli do działania przymusem określony sposób zamiast możliwych działań perswazyjnych.

2.2. Powołany przez skarżącego jako wzorzec kontroli konstytucyjności art. 30 Konstytucji uznaje przyrodzoną i niezbywalną godność człowieka za źródło wolności i praw człowieka i obywatela oraz proklamuje jej nienaruszalność, zobowiązując jednocześnie władze publiczne do poszanowania godności i do jej ochrony. Omawiany przepis wskazuje najpierw rangę zasady godności jako, z jednej strony, łącznika pomiędzy prawem naturalnym a prawem stanowionym, a z drugiej, jako aksjologicznej podstawy i przesłanki całego porządku konstytucyjnego. Następnie zaś wskazuje normatywny charakter zasady godności, nakładając na władze publiczne obowiązek jej poszanowania i ochrony przed wszelkimi naruszeniami. (por. L. Garlicki, uwagi do art. 30, [w:] *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej, Komentarz*, tom 3, Warszawa 2003, tezy do art. 30, s. 1).

Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Konstytucyjnego godność człowieka, która znajduje oparcie w art. 30 Konstytucji, może być rozpatrywana w dwóch płaszczyznach (zob. wyrok z 5 marca 2003 r., sygn. K 7/01, OTK ZU nr 3/A/2003, poz. 19). W pierwszym znaczeniu godność człowieka jawi się jako wartość transcendentna, pierwotna wobec innych praw i wolności (których jest źródłem), przyrodzona i niezbywalna stanowi immanentną cechę każdej istoty ludzkiej, która ani nie wymaga uprzedniego „zdobycia”, ani też nie może zostać przez człowieka utracona. W tym znaczeniu człowiek zawsze zachowuje godność i żadne zachowania, w tym również działania prawodawcy, nie mogą go tej godności pozbawić.

W drugim znaczeniu godność człowieka występuje jako „godność osobowa”, najbliższa temu, co może być określane prawem osobistości, obejmującym wartości życia psychicznego każdego człowieka oraz te wszystkie wartości, które określają podmiotową pozycję jednostki w społeczeństwie i które składają się, według powszechnej opinii, na szacunek należny każdej osobie. Jak wskazał Trybunał Konstytucyjny w powołanym wyżej wyroku w sprawie o sygn. K 7/01, jedynie godność w tym drugim znaczeniu może być przedmiotem naruszenia, i być potencjalnie dotknięta przez zachowania innych osób oraz regulacje prawne. W niniejszej sprawie można więc rozważyć wyłącznie zarzut naruszenia przez zaskarżony przepis godności człowieka w tym drugim znaczeniu.

Należy wskazać, że godność człowieka podlega ochronie bezwzględnej, co wynika z wyraźnego sformułowania, iż „jest ona nienaruszalna”. Oznacza to m.in., że nie znajduje tu zastosowania mechanizm przewidziany w art. 31 ust. 3 Konstytucji. Tym samym konieczna jest znaczna powściągliwość w treściowym precyzowaniu „godności”. Ustalanie jej elementów musi ograniczać się do kwestii rzeczywiście podstawowych, ponieważ tylko wówczas możliwa będzie realizacja nakazu nienaruszalności godności człowieka (zob. K. Complak, *O prawidłowe pojmowanie godności osoby ludzkiej w porządku RP*, [w:] *Prawa i wolności obywatelskie w Konstytucji RP*, pod red. B. Banaszaka i A. Preisnera, Warszawa 2002, s. 78). Przedmiotem prawa do godności jest, w najogólniejszym ujęciu, stworzenie (zagwarantowanie) każdemu człowiekowi takiej sytuacji, by miał możliwość autonomicznego realizowania swojej osobowości, ale przede wszystkim, by nie stawał się przedmiotem działań ze strony innych (zwłaszcza władzy publicznej) i nie stanowił tylko instrumentu w urzeczywistnianiu ich celów (por. L. Garlicki, tezy do art. 30 [w:] *Konstytucja... op.cit.*, s. 20-23).

2.3. Trybunał Konstytucyjny wskazuje, że zarzut skarżącego dotyczy w istocie obowiązku poszanowania i ochrony godności człowieka przez władze publiczne. W tym miejscu należy zatem dokonać analizy znaczenia wskazanych obowiązków władz publicznych w świetle porządku konstytucyjnego. Obowiązek „poszanowania” godności człowieka należy z jednej strony rozumieć jako zakaz podejmowania przez władze publiczne jakichkolwiek działań, które naruszałby godność człowieka (aspekt negatywny), a z drugiej jako nakaz podejmowania przez władze publiczne takich działań, które ochronią jednostkę przed sytuacjami nie do pogodzenia z jej godnością (aspekt pozytywny). Natomiast obowiązek „ochrony” godności człowieka wiąże się z „zewnątrznymi” działaniami władz publicznych, które powinny zapewnić, aby pozostałe podmioty stosunków społecznych (w tym osoby fizyczne) nie naruszały godności innych osób (por. L. Garlicki, uwagi do art. 30 [w:] *Konstytucja..., op.cit.*, s. 17-18).

W tej sprawie skarżący nie przedstawił przekonujących argumentów przemawiających za poglądem, że nakaz stosowania pasów bezpieczeństwa w pojeździe samochodowym prowadzi do naruszenia przez władzę publiczną (ustawodawcę) godności człowieka. Nie można bowiem przyjąć, że nałożenie przez ustawę każdego obowiązku na osobę fizyczną narusza jej godność ludzką. Zarzutu takiego nie można zaakceptować w świetle konstytucyjnej koncepcji godności człowieka. Uzasadnienie skargi konstytucyjnej zawiera zresztą w zasadzie te same argumenty na poparcie zarzutu naruszenia godności człowieka, co zarzutu naruszenia sfery jego wolności. Z tych powodów Trybunał nie dopatrył się naruszenia przez kwestionowany przepis ustawy normy zawartej w art. 30 Konstytucji.

3. Ocena zgodności art. 39 ust. 1 prawa o ruchu drogowym z art. 47 Konstytucji.

3.1. Kolejny zarzut dotyczy niezgodności art. 39 ust. 1 prawa o ruchu drogowym z art. 47 Konstytucji. Skarżący uważa, że kwestionowana regulacja narusza prawo do ochrony życia prywatnego. Ingeruje ona bowiem w życie człowieka w sferze niepodlegającej kontroli z

punktu widzenia interesu ogólnego, dyktując zachowania w sprawach należących do osobistych wyborów obywatela i wynikających z prawa do decydowania o swoim życiu osobistym.

3.2. Art. 47 Konstytucji określa prawo każdego do ochrony życia prywatnego i rodzinnego, czci i dobrego imienia oraz do decydowania o swoim życiu osobistym. Oznacza to, że państwo z jednej strony zobowiązuje się do nieingerowania w konstytucyjnie określony zakres życia jednostki, a z drugiej strony zapewnia jej w tym zakresie stosowną ochronę (por. wyrok TK z 2 kwietnia 2001 r., sygn. SK 10/00, OTK ZU nr 3/2001, poz. 52). Mając na względzie treść skargi konstytucyjnej, Trybunał Konstytucyjny ocenia w niniejszej sprawie zaskarżoną normę prawną z punktu widzenia jej zgodności z konstytucyjnie gwarantowanym prawem jednostki do decydowania o swoim życiu osobistym.

Zdaniem Trybunału Konstytucyjnego, w sferze życia osobistego jednostki mieści się również prawo do decydowania o ochronie własnego życia i zdrowia. Trybunał Konstytucyjny wskazuje, że sformułowany przez ustawodawcę w art. 39 ust. 1 prawa o ruchu drogowym nakaz stosowania pasów bezpieczeństwa w pojeździe samochodowym może ograniczać szeroko rozumiane prawo jednostki do decydowania o swoim życiu osobistym. Użytkownik pojazdu ma bowiem wyłączoną swobodę decydowania o własnym postępowaniu co do korzystania bądź nie ze środków bezpieczeństwa, w które wyposażony jest pojazd. Pasy bezpieczeństwa mogą powodować pewien dyskomfort i ograniczać możliwość poruszania się, a także rodzić niepożądane skutki dla określonych osób. Pośrednio wskazuje na to ustawodawca, skoro zwalnia niektóre kategorie użytkowników pojazdów z obowiązku zapinania pasów bezpieczeństwa (art. 39 ust. 2 prawa o ruchu drogowym). We wszystkich pozostałych przypadkach ustawodawca nie daje prowadzącemu pojazd ani pasażerowi możliwości wyboru zachowania i autonomicznego decydowania o własnym zachowaniu, wprowadzając obowiązek korzystania z pasów bezpieczeństwa zagrożony sankcją przewidzianą w art. 97 kodeksu wykroczeń.

Zdaniem Trybunału Konstytucyjnego, niezbędne jest jednak rozważenie, czy omawiane tu ograniczenie wynikające z art. 39 ust. 1 prawa o ruchu drogowym jest dopuszczalne w świetle art. 31 ust. 3 Konstytucji. Należy zaznaczyć, że powołany przepis dotyczy wszystkich wolności i praw, które zostały ujęte w rozdziale II Konstytucji, chyba że szczegółowe unormowanie dotyczące poszczególnej wolności bądź prawa wyłączałoby zastosowanie tego przepisu w całości lub w części. Brak zamieszczenia klauzul ograniczających w art. 47 Konstytucji należy interpretować jako odesłanie do art. 31 ust. 3 (por. wyrok TK z dnia 27 stycznia 1999 r., sygn. K. 1/98, OTK Z.U. nr 1/1999, poz. 3, wyrok SN z 18 sierpnia 1999, II CKN 321/99, OSN IC z 2000 r., z. 3, poz. 49; L. Garlicki, uwagi do art. 31, [w:] *Konstytucja..., op.cit., s. 11-12*).

4. Ocena zgodności art. 39 **ust. 1** prawa o ruchu drogowym z art. 31 ust. 3 Konstytucji

4.1. W odniesieniu do art. 31 ust. 3 Konstytucji, Trybunał Konstytucyjny wielokrotnie podkreślał, że prawa i wolności człowieka nie mają charakteru absolutnego, mogą bowiem podlegać ograniczeniom. Ograniczenia w zakresie korzystania z konstytucyjnych wolności i praw są dopuszczalne, jeżeli są ustanowione w ustawie i tylko wtedy, gdy są konieczne w demokratycznym państwie dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej albo wolności i praw innych osób. Dodatkowym wymaganiem kształtującym dozwolony zakres ograniczeń, zawartym w art. 31 ust. 3 Konstytucji, jest zakaz naruszania istoty wolności i praw.

Powołany przepis proklamuje zasadę proporcjonalności. Trybunał Konstytucyjny wskazywał w swoim orzecznictwie, że stosownie do tej zasady ograniczenia wolności i praw

są dopuszczalne, jeżeli: 1) wprowadzona regulacja ustawowa jest w stanie doprowadzić do zamierzonych przez nią skutków (jest przydatna); 2) regulacja ta jest wymagana do ochrony interesu publicznego, któremu służy (jest niezbędna); a ponadto 3) jej korzyści pozostają w odpowiedniej proporcji do ciężarów nakładanych przez nią na obywatela (jest proporcjonalna w ścisłym tego słowa znaczeniu) – por. wyroki TK z 11 kwietnia 2000 r., sygn. K. 15/98, OTK ZU nr 3/2000, poz. 86, z 11 kwietnia 2006 r., sygn. SK 57/04, OTK ZU nr 4/A/2006, poz. 43 oraz 2 lipca 2007 r., sygn. K 41/05, OTK ZU nr 7/A/2007, poz. 72. Aby ocenić spełnienie powyższych wymagań niezbędna jest bliższa analiza w każdym konkretnym przypadku ograniczania prawa lub wolności.

4.2. Trybunał Konstytucyjny stwierdza na wstępie, że nie budzi wątpliwości dopełnienie przez prawodawcę przesłanki formalnej sprowadzającej się do wymogu zachowania ustawowej formy ograniczenia.

Rozważenia wymaga natomiast, czy sformułowany w art. 39 ust. 1 prawa o ruchu drogowym nakaz stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach można uzasadnić z punktu widzenia chronionych wartości wymienionych w art. 31 ust. 3 Konstytucji. W rozpatrywanej sprawie istotne znaczenie ma przede wszystkim przesłanka ochrony zdrowia. Użyty w omawianym przepisie zwrot „dla (...) ochrony (...) zdrowia i moralności publicznej” może być różnie rozumiany. Zdaniem Trybunału Konstytucyjnego, problemu znaczenia normy zawartej w tym przepisie nie da się rozwiązać wyłącznie za pomocą wykładni językowej i logicznej. Istotną wskazówkę interpretacyjną mogą stanowić jednakowe lub podobnie brzmiące sformułowania zawarte w umowach międzynarodowych dotyczących praw człowieka. Odwołanie się w tym kontekście do prawa międzynarodowego jest tym bardziej uzasadnione, że treść art. 31 ust. 3 Konstytucji odpowiada w dużym stopniu „klauzulom ograniczającym” zastosowanym w wiążących Rzeczpospolitą Polską umowach międzynarodowych, a mianowicie Konwencji oraz Międzynarodowym Pakcie Praw Obywatelskich i Politycznych otwartym do podpisu w Nowym Jorku dnia 19 grudnia 1966 r. (Dz. U. z 1977 r. Nr 38, poz. 167; dalej: „MPPiOP”) (por. wyrok TK z 11 maja 1999 r., sygn. K 13/98, OTK ZU nr 4/1999, poz. 74, K. Wojtyczek, *Granice ingerencji ustawodawczej w sferę praw człowieka w Konstytucji RP*, Kraków 1999, s. 78-80; J. Zakolska, *Problem klauzuli ograniczającej korzystanie z praw i wolności człowieka w pracach konstytucyjnych, w poglądach doktryny i orzecznictwa Trybunału Konstytucyjnego*, „Przegląd Sejmowy” 2005, nr 5, s. 11-29. Potwierdza to także odwołanie się do prac nad Konstytucją RP; por. *Posiedzenie Podkomisji Redakcyjnej Zagadnień Ogólnych i Przepisów Wprowadzających Konstytucję w dniu 10 stycznia 1995r.*, Biuletyn Komisji Konstytucyjnej Zgromadzenia Narodowego 1995 r., nr XI). W orzecznictwie strasburskim ochronę zdrowia rozumie się zarówno jako ochronę zdrowia publicznego, jaki i ochronę zdrowia samej jednostki (np. dla uzasadnienia nakazu stosowania kasku podczas jazdy motocyklem; por. decyzja Europejskiej Komisji Praw Człowieka z dnia 12 lipca 1978 r., X przeciwko Zjednoczonemu Królestwu, nr 7992/77). Dla celów wykładni „klauzul ograniczających” przewidzianych w MPPiOP Rada Ekonomiczna i Społeczna Organizacji Narodów Zjednoczonych przyjęła 28 września 1984 r. tzw. Zasady z Syrakuz dotyczące przepisów o ograniczaniu i zawieszaniu praw w MPPiOP (*The Siracusa Principles on the Limitation and Derogation Provisions in the International Covenant on Civil and Political Rights*, Dok E/CN.4/1985/4). Zgodnie z zasadą nr 25 „zdrowie publiczne” może być powoływane jako podstawa do ograniczenia niektórych praw, aby umożliwić państwu podjęcie środków w celu usunięcia poważnego zagrożenia dla zdrowia ludności lub poszczególnych członków społeczeństwa.

Bez znaczenia dla interpretacji art. 31 ust. 3 Konstytucji są natomiast odwołania się do „zdrowia” lub do „zdrowia publicznego” zawarte w powołanej na rozprawie przez pełnomocnika skarżącego Dyrektywie 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia

12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym. Przepisy dyrektywy dotyczą bowiem innej materii, a mianowicie swobody świadczenia usług w Unii Europejskiej. Wyrażona w dyrektywie przesłanka „nadrzędnego interesu publicznego”, która obejmuje m.in. ochronę zdrowia publicznego, wyznacza ramy dopuszczalnych ograniczeń swobody świadczenia usług, które mogą być stosowane przez poszczególne państwa członkowskie UE.

W polskiej literaturze prawa konstytucyjnego zauważa się, że przesłanka „ochrony zdrowia” może być rozumiana w dwóch aspektach. Ograniczenia mające na celu ochronę zdrowia można z jednej strony usprawiedliwić ochroną praw innych osób w kontekście szeroko rozumianego zdrowia publicznego, z drugiej zaś ochroną zdrowia osoby, której to ograniczenie dotyczy (por. K. Wojtyczek, *Granice...*, *op. cit.*, s. 192). Związek omawianej wartości z ochroną jednostki jest bezpośredni i oczywisty, ale — skoro mowa o zdrowiu „publicznym” — należy je postrzegać w szerszym wymiarze, m.in. jako obowiązek zapewnienia takiego kontekstu prawnego i społecznego, by usuwać zarówno zewnętrzne zagrożenia zdrowia jednostki (np. zwalczanie chorób zakaźnych, pomoc w sytuacjach nadzwyczajnych, opieka medyczna), jak i eliminować pokusy skłaniające jednostkę do dobrowolnego niszczenia swojego zdrowia (por. L. Garlicki, uwagi do art. 31, [w:] *Konstytucja...*, *op. cit.*, s. 26; tenże, *Przesłanki ograniczenia konstytucyjnych praw i wolności (na tle orzecznictwa Trybunału Konstytucyjnego)*, „Państwo i Prawo” 2001, z. 10, s. 16; M. Wyrzykowski, *Granice praw i wolności – granice władzy*, [w:], *Obywatel – jego wolności i prawa: zbiór studiów przygotowanych z okazji 10-lecia urzędu Rzecznika Praw Obywatelskich*, red. B. Oliwa-Radzikowska Warszawa 1998, s. 50-51).

Trybunał Konstytucyjny uważa, że przewidziana w art. 31 ust. 3 Konstytucji możliwość ograniczenia przez ustawodawcę zakresu korzystania z wolności ze względu na ochronę zdrowia może się odnosić zarówno do ochrony zdrowia całego społeczeństwa czy poszczególnych grup, jak i zdrowia poszczególnych osób. Zaskarżony w skardze konstytucyjnej przepis ustawy nakłada obowiązek stosowania pasów bezpieczeństwa w interesie użytkowników pojazdów, mając na względzie tak cenne dobra, jakimi są jego życie i zdrowie. Cel nakazu sformułowanego w art. 39 ust. 1 prawa o ruchu drogowym należy uznać zatem za usprawiedliwiony przesłanką ochrony zdrowia.

4.3. Inną chronioną na podstawie art. 31 ust. 3 Konstytucji wartością, służącą do oceny dopuszczalności ograniczeń wprowadzonych przez ustawodawcę w art. 39 ust. 1 prawa o ruchu drogowym jest ochrona praw i wolności innych osób. W tym kontekście Trybunał Konstytucyjny nie uznaje za zasadne zarzutów skargi konstytucyjnej, wedle których niezapięcie pasów bezpieczeństwa przez użytkownika pojazdu szkodzi wyłącznie jemu, nie zaś innym osobom. Nie jest potrzebne szczegółowe uzasadnianie tezy, że skutki kalectwa lub śmierci kierowców i pasażerów pojazdów samochodowych mogą negatywnie oddziaływać na członków ich rodzin. Nadto, skutki te są w stanie obciążyć całe społeczeństwo, które ponosi koszty wypłacanych tej osobie lub członkom jej rodziny świadczeń pieniężnych z ubezpieczenia chorobowego i rentowego, a także koszty świadczeń pokrywane z ubezpieczenia zdrowotnego (np. koszty opieki lekarskiej, pobytu w szpitalu, rehabilitacji, leków).

Trybunał Konstytucyjny wskazuje, że użytkownik pojazdu, który ma niezapięte pasy bezpieczeństwa, podczas wypadku może stanowić poważne zagrożenie dla pozostałych pasażerów. Kierowca lub pasażer podróżujący bez pasów bezpieczeństwa, przemieszczając się bezwładnie podczas wypadku, może spowodować ciężkie obrażenia u pozostałych użytkowników pojazdu. Również zaniechanie stosowania pasów bezpieczeństwa przez pasażera znajdującego się na tylnym siedzeniu naraża nie tylko jego zdrowie i życie, ale także osoby siedzącej z przodu pojazdu, w tym kierowcy. W czasie wypadku osoba podróżująca z tyłu, która nie zapięła pasów bezpieczeństwa, może uderzyć tak mocno w przednie siedzenie samochodu, że złamie zagłówek lub cały fotel, raniąc albo zabijając kierowcę lub pasażera z

przodu (por. materiały informacyjne w ramach kampanii Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Ostatni wyskok”, Warszawa 2005).

4.4. W dalszej kolejności należy skonfrontować unormowanie zawarte w poddanym kontroli przepisie ustawowym z wyrażoną w art. 31 ust. 3 Konstytucji zasadą proporcjonalności, w trzech wymienionych wyżej (pkt 4.1.) jej aspektach. Trybunał Konstytucyjny stwierdza, że przewidziane w art. 39 ust. 1 prawa o ruchu drogowym środki w postaci obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach samochodowych w istotny sposób przyczyniają się realizacji założonego przez ustawodawcę celu, jakim jest ochrona zdrowia uczestniczących w ruchu drogowym użytkowników pojazdów, są zatem niewątpliwie przydatne.

Trybunał Konstytucyjny wskazuje wyniki licznych badań, stosownie do których używanie pasów bezpieczeństwa w istotny sposób zmniejsza liczbę obrażeń oraz stopień ciężkości następstw wypadków drogowych. Należy podkreślić, że przywołane badania naukowe obejmujące statystyki wypadków stanowią zagadnienie pozaprawne, niepodlegające kontroli Trybunału Konstytucyjnego. Trybunał orzekając w niniejszej sprawie ocenia jedynie czy wyniki tych badań są pomocne do orzekania o zgodności z Konstytucją zaskarżonych rozwiązań prawnych oraz, czy można je uznać za miarodajne, wiarygodne i aktualne.

Według danych *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA), amerykańskiej agencji rządowej, stosowanie pasów biodrowo-barkowych zmniejsza ryzyko powstania śmiertelnych obrażeń u osób siedzących z przodu samochodu o 45% oraz ryzyko powstania ciężkich obrażeń o 50% (por. NHTSA Report, *Fatality Reduction by Safety Belts For Front-Seat Occupants of Cars And Light Trucks*, Washington 2000, s. 1). Podobne są wyniki badań przeprowadzone przez organizację pozarządową *European Transport Safety Council* (ETSC), które dowiodły, że pasy bezpieczeństwa redukują około 50% śmiertelnych i ciężkich obrażeń (por. K. Jamrozik, *Europejskie praktyki w egzekwowaniu i promowaniu pasów bezpieczeństwa*, cz. I, *Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego*, 2005, nr 2, s. 14).

W Polsce prowadzone są systematyczne pomiary wykorzystania pasów bezpieczeństwa i prędkości ruchu pojazdów w ramach „Ogólnokrajowego studium pomiaru prędkości i wykorzystania pasów bezpieczeństwa” wykonywanego na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD). Rada została powołana z dniem 1 stycznia 2002 r. na mocy art. 104b ustawy prawo o ruchu drogowym jako międzyresortowy organ pomocniczy Rady Ministrów w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na podstawie pomiarów przeprowadzonych w 2008 r. w skali całego kraju stwierdzono, że pasy bezpieczeństwa w samochodach osobowych stosuje średnio 78,3 % kierowców, 81,9 % pasażerów na przednim siedzeniu i 51,2 % pasażerów na tylnym siedzeniu. Powyższe badania wskazują również, że najwyższa wśród krajów Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju (OECD) śmiertelność wypadkowa w Polsce (11 zabitych na 100 wypadków), bierze się między innymi stąd, że zbyt wiele osób podróżuje z niezapiętymi pasami bezpieczeństwa. Potwierdza to zestawienie śmiertelności wypadkowej w Polsce z krajami o najwyższym wskaźniku zapinania pasów. Dla porównania w Wielkiej Brytanii wskaźnik śmiertelności wypadkowej wynosi 1,5 zabitych na 100 wypadków (93% kierowców stosuje pasy), natomiast w Szwecji i Holandii 3 zabitych na 100 wypadków (90% kierowców stosuje pasy) – por. biuletyn informacyjny *Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w krajach OECD* opracowany przez Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przy Instytucie Transportu Samochodowego, Warszawa 2008, s. 30.

Znaczące są wyniki badań prowadzonych w ramach *European Road Safety Observatory* (ERSO), projektu realizowanego pod egidą Komisji Europejskiej, koordynującego wszystkie działania Wspólnoty Europejskiej mające na celu gromadzenie i analizę danych o wypadkach drogowych i ich ofiarach. W 2007 r. stosowanie pasów bezpieczeństwa zapobiegło

śmierci 14 000 uczestników wypadków drogowych we wszystkich krajach Unii Europejskiej, zaś kolejne 4 700 osób mogło zostać uratowanych, gdyby 99 % użytkowników pojazdów miało zapięte pasy bezpieczeństwa. Stanowiłoby to zmniejszenie śmiertelności wypadkowej we wszystkich krajach Unii Europejskiej o 11%. (por. M.A. Vis, V. Eksler (red.), *Road Safety Performance Indicators: Updated Country Comparisons*, Brussels 2008, s. 14).

W tym samym roku, według badań prowadzonych w ramach amerykańskiej NHTSA, stosowanie pasów bezpieczeństwa w Stanach Zjednoczonych uratowało życie 15 147 uczestnikom wypadków drogowych, a stosowanie pasów przez co najmniej 90 % kierowców mogło zapobiec śmierci 1 652 osób i zapobiec ciężkim obrażeniom u 22 372 osób (por. Research Note of National Center for Statistics and Analysis, *The Increase in Lives Saved, Injuries Prevented, and Cost Savings if Seat Belt Use Rose to at Least 90 Percent in All States*, Washington 2009).

W odniesieniu do Polski, na podstawie badań prowadzonych w 2005 r., stosowanie pasów bezpieczeństwa zapobiegło śmierci 919 osób, a stosowanie ich przez 99% użytkowników pojazdów mogłoby zapobiec śmierci kolejnych 332 osób, co stanowiłoby zmniejszenie śmiertelności wypadkowej w Polsce o 22, 6% (por. The First Road Safety Performance Index Report, *Raising Compliance with Road Safety Law*, ETSC, Brussels 2007, s. 53).

4.5. Trybunał Konstytucyjny stwierdza, że w systemie wartości, jaki wynika z Konstytucji, środki bezpieczeństwa pojazdu mające na celu ochronę zdrowia i życia jednostek są dopuszczalne i mogą być podejmowane przez ustawodawcę. Co więcej, ustawodawca może uznać omawiane środki za niezbędne. Skoro z Konstytucji wynika pewien obiektywny system wartości, to na ustawodawcy ciąży obowiązek stanowienia prawa o takiej treści, by zapewnić ochronę i realizację tych wartości w możliwie najszerszym zakresie. Proklamowanie prawnej ochrony życia w art. 38 Konstytucji, tj. w pierwszym przepisie konstytucyjnym dotyczącym wolności i praw osobistych, świadczy o miejscu życia ludzkiego w hierarchii wartości chronionych przez prawo i o konieczności jego ochrony. W podobny sposób należy interpretować art. 68 ust. 1 Konstytucji, statuujący prawo jednostki do ochrony zdrowia. Także z tego przepisu należy wywieść nakaz podejmowania przez władze publiczne działań, które są konieczne dla należytej ochrony i realizacji tego prawa (por. wyrok TK z 23 marca 1999 r., sygn. K 2/98, OTK ZU nr 3/1999, poz. 38).

4.6. Trybunał Konstytucyjny stwierdza, że nie jest trafny pogląd zawarty w skardze konstytucyjnej, jakoby niedopuszczalne było wprowadzenia do porządku prawnego zakazów i nakazów, które są motywowane wyłącznie (lub przede wszystkim) ochroną interesów osoby, do której są skierowane. Stanowiska reprezentowanego przez skarżącego nie dałoby się obronić w świetle wartości konstytucyjnych wyrażonych w art. 2 oraz przepisach rozdziału II Konstytucji. Trybunał Konstytucyjny wskazuje, że tego rodzaju ograniczenia są dopuszczalne pod pewnymi warunkami nawet w filozofii liberalnej, która zakłada, że jednostki muszą mieć prawo postępowania zgodnie z własnymi, dobrowolnymi i świadomie przyjętymi decyzjami. Na uwagę zasługują poglądy przedstawicieli nurtu liberalnego, wyrażone właśnie w kontekście dyskusji o obowiązku zapinania pasów bezpieczeństwa i podobnych ograniczeń. Według nich, swobodne działanie jednostki nie zasługuje na ochronę ze strony prawa liberalnego jeśli naraża na szwank interesy innych osób, albo jeśli wynika z decyzji nieprzemyślanych lub podjętych pod przymusem (por. W. Sadurski, *Racje Liberala. Eseje o państwie liberalno-demokratycznym*, Warszawa 1992 r., s. 64; G. Dworkin, *Paternalism*, [w:] *Paternalism*, red. R. Sartorius Minneapolis 1983, s. 20). W takich przypadkach ograniczenie wolności jednostki jest przez państwo dopuszczalne.

Trybunał Konstytucyjny zauważa, że normy ustawowe mają charakter abstrakcyjny i

generalny, natomiast nakazy i zakazy z nich wynikające odnoszą się do kategorii adresatów określonych za pomocą obiektywnych cech rodzajowych. Nie byłoby zatem realne uzależnianie przez ustawodawcę obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa od takich czynników jak: posiadanie rodziny, stopień świadomości ryzyka skutków wypadków drogowych albo subiektywne odczuwanie godności ludzkiej i jej naruszenia.

4.7. Trybunał Konstytucyjny wskazuje, że nie ma podstaw do przyjęcia założenia, iż kierowcy i pasażerowie mają pełną wiedzę o konsekwencjach wypadków drogowych w świetle badań naukowych, choćby tych, które zostały przytoczone wyżej (w pkt. 4.4), a ich decyzje o niezapięciu pasów są w pełni świadome. Nie należy sądzić, że użytkownicy pojazdów dobrowolnie chcą sobie szkodzić albo godzą się na śmierć lub zranienie. Zaniedbanie stosowania pasów bezpieczeństwa wynika raczej z niezajomości pełnych następstw niezapięcia pasów albo złej oceny ryzyka wystąpienia wypadków drogowych. Potwierdzają to badania prowadzone w ramach Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (por. *Bezpieczeństwo na drodze. Postawy, opinie i zachowania dotyczące używania pasów bezpieczeństwa. Raport z badania jakościowego*, Warszawa 2005, s. 17). Pewną rolę w tym względzie odgrywają również stereotypy obecne wśród użytkowników pojazdów dotyczące skuteczności stosowania pasów bezpieczeństwa podczas niektórych rodzajów wypadków drogowych. Skarżący wskazał, że negatywne skutki zapięcia pasów bezpieczeństwa mogą zachodzić w szczególności w momencie zderzenia bocznego, awarii pojazdu na przejeździe kolejowym, a także gdy konsekwencją wypadku drogowego jest pożar samochodu albo wpadnięcie pojazdu do rzeki. Trybunał Konstytucyjny, uwzględniając badania i statystyki prowadzone w ramach Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wskazuje, że jedynie 0,5% wypadków drogowych wiąże się z pożarem auta. Badania wskazują ponadto, że przy wyrzuceniu ciała przez przednią szybę ryzyko odniesienia ciężkich ran w wypadku jest 25 razy większe, natomiast ryzyko śmierci jest 6 razy większe, niż w razie uwięzienia w pojeździe. Wielu kierowców sądzi również, że w mieście i na krótkich trasach jeździ się wolno, w związku z czym zapięcie pasów jest zbędne. Jednakże według badań, przy zderzeniu z prędkością 50 km/godz. ciało jest wyrzucane z siedzenia z siłą 1 tony, zatem przy uderzeniu w stałe elementy samochodu skutki takiego zdarzenia mogą być śmiertelne. Z kolei niektórzy właściciele samochodów wyposażonych w poduszki powietrzne są przeświadczeni, że tego rodzaju zabezpieczenie jest wystarczające, podczas gdy poduszka powietrzna redukuje ryzyko śmierci o 50% tylko wtedy, gdy podczas wypadku działa wspólnie z pasami bezpieczeństwa (por. materiały informacyjne w ramach kampanii Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Ostatni wyskok”, *Pasy bezpieczeństwa – mity i fakty*, Warszawa 2005).

4.8. Trybunał Konstytucyjny stwierdza, że obowiązek stosowania pasów bezpieczeństwa spełnia wymagania proporcjonalności w ścisłym znaczeniu. Pasy bezpieczeństwa są bowiem najskuteczniejszym i najmniej uciążliwym środkiem bezpieczeństwa pojazdu, w wysokim stopniu ograniczającym negatywne skutki dla życia i zdrowia użytkowników pojazdów podczas wypadków drogowych. Niewygodą związana z ich stosowaniem jest niewielka i ze znacznym naddatkiem kompensowana wspomnianymi wyżej korzyściami.

Konfrontując unormowanie zawarte w art. 39 ust. 1 prawa o ruchu drogowym z postulatem doboru takiego środka ograniczenia prawa jednostki, który jest przydatny i niezbędny dla ochrony zakładanego interesu publicznego, a także którego efekty pozostają w akceptowanej proporcji do ciężarów nakładanych na obywatela, Trybunał Konstytucyjny uznaje, że ustawodawca nie przekroczył ram wyznaczonych treścią zasady proporcjonalności przewidzianej w art. 31 ust. 3 Konstytucji.

Nietrafne są natomiast przykłady zamieszczone w skardze konstytucyjnej dotyczące

innych, hipotetycznych ograniczeń, które mogłyby zostać wprowadzone przez ustawodawcę, np. dotyczące używania ciepłego ubioru, zdrowego odżywiania się itd. Tego rodzaju ograniczenia wolności, inaczej niż norma zawarta w art. 39 ust. 1 prawa o ruchu drogowym, nie sprostająby wymaganiom testu proporcjonalności z art. 31 ust. 3 Konstytucji.

W świetle powyższych rozważań Trybunał Konstytucyjny stwierdza, że art. 39 ust. 1 prawa o ruchu drogowym jest zgodny z art. 47 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji.

5. Umorzenie postępowania w pozostałym zakresie.

5.1. Skarżący kwestionuje zgodność art. 39 ust. 1 prawa o ruchu drogowym z art. 8 Konwencji w związku z art. 9 i art. 91 ust. 1 Konstytucji.

5.2. Trybunał Konstytucyjny wskazuje, że z art. 79 ust. 1 Konstytucji wynika, iż skarga konstytucyjna służy w przypadkach, gdy zostały naruszone wolności lub prawa konstytucyjne. W związku z tak ukształtowanym modelem skargi konstytucyjnej należy podkreślić, że art. 8 Konwencji wskazany przez skarżącego nie może stanowić wzorca kontroli w tej procedurze. Art. 79 ust. 1 Konstytucji nie przewiduje bowiem możliwości kwestionowania zgodności przepisów aktów normatywnych z umowami międzynarodowymi w trybie skargi konstytucyjnej.

5.3. Odnosząc się zaś do art. 9 i art. 91 ust. 1 Konstytucji jako wzorców kontroli wskazanych przez skarżącego w związku z przedstawnym powyżej art. 8 Konwencji, należy stwierdzić, że przepisy te nie statuuja żadnych praw ani wolności. Art. 9 Konstytucji ustanawia obowiązek przestrzegania przez Rzeczpospolitą Polską wiążącego ją prawa międzynarodowego, natomiast art. 91 ust. 1 Konstytucji stanowi, że ratyfikowana umowa międzynarodowa, po jej ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, stanowi część krajowego porządku prawnego i jest bezpośrednio stosowana, chyba że jej stosowanie jest uzależnione od wydania ustawy.

5.4. Mając to na uwadze, postępowanie w sprawie badania kwestionowanego przez skarżącego przepisu z art. 8 Konwencji w związku z art. 9 i art. 91 ust. 1 Konstytucji należy umorzyć na podstawie art. 39 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 1 sierpnia 1997 r. o Trybunale Konstytucyjnym (Dz. U. Nr 102, poz. 643, ze zm.) ze względu na niedopuszczalność wydania orzeczenia.

6. Z powyższych względów Trybunał Konstytucyjny orzekł jak w sentencji.