



Wojciech Kotowski

Bezpieczeństwo w ruchu drogowym

Streszczenie

Wprawdzie od wielu lat podstawowe zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym nie uległy radykalnym zmianom, to jednak nadal odczuwalny jest wśród uczestników tego ruchu brak zrozumienia zwłaszcza granic obowiązywania i relacji zachodzących między ostrożnością, szczególną ostrożnością i ograniczonym zaufaniem. Z tego głównie powodu autor przypomina wymienione zasady ze wskazaniem, jak należy je interpretować, aby pozostawać w zgodzie z przepisami i równocześnie zagwarantować sobie i innym uczestnikom pełne bezpieczeństwo na drodze.

Słowa kluczowe

Kierujący, pieszy, ostrożność, szczególna ostrożność, ograniczone zaufanie, bezpieczna prędkość, dobra widoczność, bezpieczny odstęp, upewnienie się przed realizacją manewru.

* * *

1. Uwaga ogólna

Tytułowe zagadnienie jest w rzeczy samej celem wszystkich użytkowników drogi. Cel ten niewątpliwie gwarantują zasady określone dyspozycją art. 3 i 4 p.r.d.¹ – zdefiniowane ostrożnością, szczególną ostrożnością i ograniczonym zaufaniem – pod warunkiem wszakże przestrzegania założeń wyrażonych przepisami szczególnymi, określonymi w art. 13–58 p.r.d.

Na co dzień spotykamy się z dwoma sformułowaniami, które tylko pozornie wydają się być tożsamymi, a mianowicie: „bezpieczeństwo w ruchu drogowym” i „bezpieczeństwo ruchu drogowego”. Wskazane określenia w istocie nie są tożsame, ponieważ pierwsze dotyczy zasad bezpieczeństwa, drugie natomiast z natury rzeczy dotyczy standardu sieci dróg, który stanowi wypełnienie gwarancji ochrony przed negatywnymi skutkami zdarzeń drogowych.

Mgr Wojciech Kotowski, ekspert ds. prawnych aspektów wypadków drogowych kancelarii adwokackiej Pomorski w Warszawie.

¹ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst. jedn.: Dz.U. z 2018 r., poz. 1990, ze zm.).

2. Charakterystyka podstawowych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Jak wskazano podstawowe zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym zostały określone w p.r.d. jako ostrożność, szczególna ostrożność i ograniczone zaufanie². W ogromnym uproszczeniu ostrożnością jest zachowanie zgodne z przyjętymi zasadami, które dotyczy wszystkich użytkowników drogi, a więc uczestników ruchu (kierujących i pieszych) i innych osób przebywających na drodze (kierujących ruchem i wykonujących prace remontowo-porządkowe), w każdej istniejącej sytuacji. Do całkowitej eliminacji zdarzeń drogowych o negatywnych skutkach potrzebny jest jeszcze – poza określonym zachowaniem *lege artis* – rozsądek. Wynika to z podstawowego założenia, którego nie zmieni ani prawo, ani też poziom postępowań w sprawach wypadków drogowych, a mianowicie nie wystarczy mieć rację, aby przeżyć. Kwalifikowaną postacią ostrożności jest natomiast szczególna ostrożność. Zakres podmiotowy tej instytucji został – w odniesieniu do ostrożności – zawężony do kierujących i pieszych oraz sytuacji *stricte* określonych przez ustawę, przy równoczesnym rozszerzeniu zakresu przedmiotowego – oprócz istniejących – na sytuacje zmieniające się lub mogące się zmienić, pod warunkiem, że kierujący miał obiektywną możliwość je dostrzec lub przewidzieć w czasie umożliwiającym odpowiednią reakcję w konsekwencji zapobiegającą skutkowemu zdarzeniu drogowemu.

Należy wskazać, że na gruncie ustawy p.r.d. występuje stopniowanie obowiązku zachowania szczególnej ostrożności przez uczestników ruchu drogowego. Tylko w niewielu wypadkach – w ramach nakazu zachowania szczególnej ostrożności – ustawodawca wprost nakłada na kierujących pojazdami obowiązek upewnienia się co do możliwości bezpiecznego wykonania konkretnego manewru. Skoro ustawodawca nie tylko dokonał podziału na ostrożność „zwykłą” i szczególną, ale również stworzył cały katalog sytuacji, w których obowiązek zachowania szczególnej ostrożności rozciąga aż do granicy upewnienia się co do możliwości bezpiecznego wykonania określonego manewru lub jego części, to nie ma żadnych podstaw do tego, aby tę właśnie – niewątpliwie dalej idącą – postać szczególnej ostrożności, utożsamiać każdorazowo z jej podstawowym zakresem. Obowiązek zachowania szczególnej ostrożności w podstawowej postaci został zdefiniowany w art. 2 pkt 22 p.r.d. W myśl tego przepisu szczególną ostrożność stanowi ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Tak więc art. 22 p.r.d. wymaga zachowania

² W. Kotowski, Instytucje bezpieczeństwa ruchu drogowego w praktyce prokuratorskiej, „Prokuratura i Prawo” 2017, nr 7–8, s. 174; J. Giezek, Glosa do wyroku SN z 8.03.2000 r., sygn. III KKN 231/98, PiP 2001, nr 6, s. 109–114; J. Majewski, Glosa do wyroku SN z 8.03.2000 r., sygn. III KKN 231/98, OSP 2001, nr 10, s. 146; A. Górski, Glosa do wyroku SN z 8.03.2000 r., sygn. III KKN 231/98, OSP 2001, nr 6, s. 94; J.M. Iwaniec, Glosa do wyroku SN z 8.03.2000 r., sygn. III KKN 231/98, Prokurator 2001, nr 4, s. 68–73.

szczególnej ostrożności w podstawowej postaci. Określona postać nie obejmuje nakazu upewnienia się przez kierującego, podejmującego manewr skręcenia w lewo, po uprzednim zasygnalizowaniu zamiaru lewym kierunkowskazem, czy nie jest wyprzedzany. Ten, dalej idący nakaz upewnienia się co do tego, że istnieją warunki do podjęcia określonych manewrów bez spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, został wyraźnie odniesiony przez ustawodawcę jedynie do niektórych manewrów. Do takich manewrów należą bez wątpienia: wyprzedzanie (art. 24 ust. 1 p.r.d.), cofanie (art. 23 ust. 1 pkt 3 lit. b p.r.d.), zbliżanie się do przejazdu kolejowego (art. 28 ust. 1 p.r.d.).

Właściwa realizacja zasady szczególnej ostrożności polega na pełnej koncentracji uwagi oraz uaktywnieniu zdolności przewidywania, a w przypadku braku intuicji na dołożeniu wszelkich starań do pobudzenia wyobraźni. Kierujący, poza odpowiednim zmniejszeniem prędkości, powinien wjechać na przejście dla pieszych pod warunkiem pełnej widoczności całej jego długości. Z kolei w zależności od zajmowanego pasa ruchu powinien bacznie obserwować odpowiednią stronę jezdni dla ustalenia, czy do przejścia nie zbliża się pieszy, w szczególności dziecko, osoba niepełnosprawna (niewidomy). Jest oczywiste, że nie można wjechać na przejście dla pieszych, jeżeli widoczność została ograniczona (np. słońce świeci prosto w oczy). Natomiast szczególna ostrożność podczas wyprzedzania to nie tylko zapewnienie pełnej widoczności całego odcinka drogi niezbędnego do wykonania niebezpiecznego manewru, ale również prawidłowa ocena odległości, w jakiej znajduje się pojazd nadjeżdżający z przeciwnego kierunku. Odległość ta musi być skorelowana z prędkościami zbliżających się do siebie pojazdów.

Dążenie do słusznego rozstrzygnięcia o winie, co jest nadrzędnym obowiązkiem, nie zaś uprawnieniem, organów wymiaru sprawiedliwości, wymaga nie tylko wiedzy i doświadczenia, lecz także umiejętności ich wnikliwej i prawidłowej oceny. Zarzut nieumyślnego naruszenia zasad musi opierać się na pozbawionej wątpliwości winie, a nie wyłącznie na fakcie zaistnienia wypadku. Zatem jeżeli pieszy znajdujący się w warunkach nocnych na jezdni miejscami pokrytej kałużami, ubrany był w szarą i równocześnie błyszczącą kurtkę ortalionową, szare spodnie, ciemne sportowe buty, a na głowie miał czarną czapkę, to staje się niemal oczywiste, że stanowił on niekontrastową przeszkodę. Błyszcząca kurtka niewiele bowiem różni się od błyszczących w świetle ulicznych latarni kałuż. Stąd rodzi się duże prawdopodobieństwo, że kierujący nie widział pieszego, co nie może automatycznie oznaczać, iż nienależycie obserwował drogę. Nie można zatem z tego tylko powodu stawiać mu zarzutu naruszenia podstawowej zasady. Pozostaje do rozważenia kwestia, czy kierujący nie naruszył innych zasad, a mianowicie bezpiecznej prędkości lub ograniczonego zaufania. Trzeba zatem w ramach analizy czasowo-przestrzennej zbadać prawidłowość wcześniejszych manewrów podejmowanych przez kierującego. Należy niewątpliwie oczekiwać od kierującego, że odpowiednio zareaguje – zgodnie z zasadą ograniczonego zaufania – ale dopiero wówczas, kiedy

we właściwym czasie dotrą do niego symptomy wskazujące na możliwość nieprawidłowego zachowania się innego uczestnika ruchu, oczywiście w czasie umożliwiającym skuteczność tej reakcji.

Wspólną cechą ostrożności i szczególnej ostrożności jest „bezpieczna prędkość” i „dobra widoczność”.

Bezpieczna prędkość to taka, która pozwoli nie na uniknięcie, lecz zapobiegnięcie skutkowemu zdarzeniu drogowemu. Pojęcia „uniknięcie” i „zapobiegnięcie” nie są tożsame. Pierwsze dotyczy sytuacji, kiedy kierującemu udało się bez szwanku wyjechać ze strefy zagrożenia wypadkowego, ale do wypadku doszło z udziałem innych pojazdów. Natomiast drugie pojęcie oznacza stan znacznie trudniejszy, wszak chodzi o taki sposób kierowania pojazdem, w otoczeniu innych kierujących, który w konsekwencji sprawia, że do wypadku w ogóle nie dochodzi, a więc nie tylko z udziałem autora manewrów, ale także innych kierujących. Prędkość musi być dostosowana do odstępu od poprzedzającego pojazdu lub odwrotnie – odległość do prędkości. Jak określić tę odległość? Otóż najbezpieczniejszą jest odległość dwusekundowa, bowiem taka jest potrzebna do bezkolizyjnego zatrzymania pojazdu. Chodzi zatem o odcinek drogi, jaki pojazd przejedzie w czasie 2 sekund. Wiadomo bowiem, że na zatrzymanie pojazdu składa się droga przejechana w czasie reakcji (często 1 sekunda) i droga hamowania. Odcinek ten można ustalić drogą ćwiczeń dla różnych prędkości. W praktyce powinno to wyglądać następująco. Kierujący jadąc w odległości na wyczucie za innym pojazdem widzi, że tył tego pojazdu mija właśnie słupek kilometrowy (może być przydrożne drzewo). W tym momencie mówi głośno formułkę „dwadzieścia jeden; dwadzieścia dwa”. Jeżeli po wypowiedzeniu tych liczb jeszcze nie przekroczył linii słupka lub drzewa, to oznacza, że jechał w bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu. Zważywszy, że tempo wypowiedzania słów jest dla każdego człowieka inne, powinien sprawdzić przy pomocy stopera, czy wypowiedzenie przez niego ww. liczb zajęło mu 2 sekundy.

Z rodzajem obowiązku, a więc z tym czy istnieje on w ramach ostrożności, czy szczególnej ostrożności *sensu stricto* wiąże się miejsce, w którym znajduje się uczestnik ruchu drogowego. Najlepszym przykładem istoty owego rozróżnienia są dwa przypadki zderzenia pojazdów, polegającego na najechaniu na tył poprzedzającego pojazdu przed skrzyżowaniem i za skrzyżowaniem. W pierwszym przypadku citroen dojeżdżał do skrzyżowania drogą z pierwszeństwem oznaczoną znakiem D-1. Kierujący ujrzawszy, że z prawej strony do skrzyżowania dojeżdża radiowóz policyjny podjął gwałtowne hamowanie. W żadnym razie nie było ono uzasadnione, ponieważ radiowóz nie miał włączonych sygnałów, a więc nie korzystał z ułatwień w ruchu. Jednakże na tył citroena najechał fiat. Kierujący fiatem nie zachował bezpiecznego odstępu właściwego nie tylko dla istniejących, lecz zmieniających się lub mogących się zmienić warunków, co charakteryzuje szczególną ostrożność, zgodnie zresztą z definicją zawartą w treści art. 2 pkt 22 p.r.d. Inna

sytuacja wystąpiła za skrzyżowaniem, gdzie w pewnej chwili na jezdnię wbiegł policjant polecając zatrzymanie się kierującemu jadącemu lewym pasem trzypasowej jezdni. Ten wykonując polecenie zmienił pas z lewego na środkowy celem sprowadzenia pojazdu do prawej krawędzi jezdni. W tym momencie kierujący oplem astrą, jadący środkowym pasem podjął manewr gwałtownego hamowania, a na tył tego pojazdu najechał ford. W tej sytuacji kierującemu fordem nie można zarzucić niezachowania należytego odstępu, ponieważ w ramach ostrożności obowiązywała go skuteczność reakcji na istniejące, a nie zmieniające się warunki, które ponadto były dla niego całkowitym zaskoczeniem. Kierujący oplem astrą nie był zaskoczony, bowiem miał możliwość zaobserwowania sytuacji, która nieuchronnie nastąpi, a więc miał więcej czasu na skuteczność reakcji. Tej możliwości nie miał kierujący fordem, wszak nie widział policjanta wbiegającego na jezdnię. Różnica obu przypadków ma jeszcze jeden ważny, z punktu widzenia granic obowiązków, walor, a mianowicie kierujący pojazdami zbliżającymi się do skrzyżowania z reguły zmniejszają prędkość, natomiast wyjeżdżające poza strefę kolizyjną zwiększają prędkość. Kierujący należycie obserwujący drogę na pewno nie stanie w obliczu zaskoczenia, gdy chodzi o pierwszą sytuację, natomiast może znaleźć się w sytuacji, która go zaskoczy, jeżeli chodzi o drugi przypadek.

Z kolei dobra widoczność, jako obowiązek kierującego, występuje w dwóch postaciach, a mianowicie zadbanie przez kierującego o zapewnienie sobie warunków widzenia otoczenia oraz o to, żeby jego pojazd był widoczny dla otoczenia. Pierwsza postać wymaga wnikliwej obserwacji, która sprawi, że uniknie się zaskoczenia w sytuacji istnienia naturalnych warunków drogowych, nieprzyjaznych dla kierującego. Do takich należy trudno dostrzegalne skrzyżowanie równorzędne, które nie zostało oznakowane znakiem ostrzegawczym A-5. Wnikliwy obserwator domyśli się, że właśnie zbliża się do przecięcia dróg np. po przerwie w żywopłocie, między zaparkowanymi wzdłuż drogi pojazdami, po krawężniku, który w pewnym miejscu przechodzi w łuk i wreszcie na podstawie tabliczek z nazwą ulicy umieszczonych na boku budynku, parkanu, płotu. Wspólną formą dla obu postaci jest używanie właściwych świateł.

Jako przykład dobrej obserwacji drogi można wskazać kierującego skodą, który jechał wąską drogą jednokierunkową. Wzdłuż prawej krawędzi znajdował się dwumetrowy żywopłot. Kierujący zauważył jednak przerwę w żywopłocie i postanowił zwolnić. Okazuje się, że postąpił zapobiegliwie, bowiem owa przerwa oznaczała, iż zbliża się do przecięcia z boczną drogą, z której wyjechał bez zatrzymania samochód BMW. Kierujący skodą przez zwolnienie zapobiegł zderzeniu z BMW, którego kierujący byłby sprawcą, ponieważ wyjeżdżał on z drogi zakwalifikowanej jako gruntowa, a zatem był włączającym się do ruchu. Wprawdzie nadjeżdżał z prawej strony w odniesieniu do kierunku ruchu skody, lecz z uwagi na status drogi nie miał pierwszeństwa.

Ograniczone zaufanie jest wprowadzicie zasadą odrębną, niemającą nic wspólnego z zasadami ostrożności i szczególnej ostrożności, to jednak bywają sytuacje, że zarówno ostrożność, jak i szczególna ostrożność muszą być realizowane za pośrednictwem zasady ograniczonego zaufania. Taka sytuacja będzie miała miejsce wówczas, gdy kierujący dojeżdża do skrzyżowania drogą główną, oznaczoną znakiem „droga z pierwszeństwem” (D-1), i widzi, że pojazd dojeżdżający do tego skrzyżowania drogą podporządkowaną, na której umieszczono znak „ustąp pierwszeństwa” (A-7), porusza się w jego ocenie z nadmierną prędkością. Jeżeli kierujący, znajdujący się na drodze głównej podejmie manewry obronne, wówczas możemy, że należycie zrealizował ciążący na nim obowiązek zachowania szczególnej ostrożności, uwzględniający wymogi ograniczonego zaufania (art. 3 p.r.d. w zw. z art. 4 p.r.d.). Natomiast jeżeli kierowca nie podejmie manewrów obronnych i dojdzie do zderzenia, wówczas może być przyjęte jego przyczynienie się do zaistnienia wypadku.

3. Ostrożność

Ostrożność została określona dyspozycją art. 3 p.r.d. Potoczne rozumienie ostrożności nie uznaje granic, w przeciwieństwie do ustawowych wymagań, które granice wyznaczają. Nie można bowiem oczekiwać od uczestnika ruchu, aby przewidział i zapobiegł każdej sytuacji na drodze. Nie można też wymagać, aby zatrzymał pojazd na koniecznym do zapobiegnięcia zdarzeniu o negatywnych skutkach odcinku drogi i równocześnie przy każdej prędkości, niezależnie od tego, jaka ona jest, nawet jeżeli kwalifikuje się do miana bezpiecznej, to znaczy zgodnej z ustawowymi ograniczeniami i dostosowanej do warunków w sytuacji, której w żadnym razie nie można było przewidzieć. Uczestnik ruchu jest natomiast zobowiązany, by sprostał wymaganiom, które leżą w ludzkiej mocy. Każdy kierowca, który poważnie potraktował naukę kierowania pojazdem i stale doskonalił swoje umiejętności nie tylko w zakresie manewrowania w różnych warunkach, ale także przewidywania, niewątpliwie zna swój czas reakcji, a więc także odcinek drogi, na którym zatrzyma przy określonej prędkości, na określonej drodze, określony rodzaj pojazdu. Podstawą ostrożności jest zatem świadomość niebezpieczeństwa, jakie z natury rzeczy niesie ruch drogowy. Pozwala ona na przygotowanie odpowiedniego gruntu, dla trwałości tej ostrożności, na który składa się kondycja psychofizyczna oraz należyty stan techniczny pojazdu. Zasadą, od której nie można odstępować – zwłaszcza podczas realizacji zaplanowanych kilkugodzinnych i równocześnie na wielokilometrowych dystansach podróży – jest to, że siada za kierownicą tylko człowiek wypoczęty, któremu nie dolega nic, co mogłoby pogorszyć sprawność w kierowaniu pojazdem, który uprzednio sprawdził) np. czy światła działają bez zarzutu i czy ich szkła są czyste). Kierujący musi sobie stworzyć sam warunki do prowadzenia pojazdu. Uznać, że jego jedynym obowiązkiem jest obserwacja drogi i regulacja prędkości. Nie może więc zajmować się niczym, co absorbuje umysł i ręce – poza

czynnościami, do których podczas kierowania pojazdem są przeznaczone – a więc np. prowadzeniem rozmowy przez telefon komórkowy. Nie dotyczy to – co oczywiste – rozmowy przy użyciu zestawu głośnomówiącego, wszak ma ona charakter podobny do rozmowy kierującego z pasażerami, która z natury rzeczy nie może być zabroniona. Podmiot ten równocześnie powinien wyrobić w sobie trwałą nawyk myślenia o otoczeniu, a więc w tym znaczeniu całkowitego wyzbycia się egoizmu. Kierowca prawidłowo myślący nie pozostawi pojazdu w miejscu, które będzie utrudnieniem dla innych użytkowników drogi, ale jeżeli takie pozostawienie jest z obiektywnych względów konieczne (awaria), należy je to miejsce oznaczyć. Taki sposób myślenia jest podstawą do zapewnienia sobie i innym bezpieczeństwa na drodze. Ułatwi wszakże nabycie, a w konsekwencji doskonalenie umiejętności w zakresie właściwej taktyki jazdy (nie mylić z techniką jazdy), której podstawowym elementem jest umiejętność przewidywania.

Ostrożność obowiązuje zawsze i wszędzie, tzn. w każdej istniejącej na drodze sytuacji oraz w czasie przebywania w miejscu ogólnie dostępnym. Dotyczy wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz innych osób przebywających na drodze lub w jej pobliżu, a więc:

- 1) kierujących – pojazdami samochodowymi, innymi pojazdami silnikowymi, motorowerami, rowerami, pojazdami zaprzęgowymi, jadących wierzchem, prowadzących kolumny pieszych, pędzących zwierzęta,
- 2) pasażerów znajdujących się w pojeździe lub na pojeździe,
- 3) pieszych,
- 4) wykonujących określone czynności – policjantów, żandarmów wojskowych, żołnierzy wojskowego organu porządkowego, funkcjonariuszy Straży Granicznej, pracowników kolejowych, pracowników zarządu drogi, nadzorujących przejście dla pieszych itp.

Należy przywołać stanowisko Sądu Najwyższego³, w którym czytamy „Rozważne i ostrożne prowadzenie pojazdu polega na przedsięwzięciu przez kierowcę wszystkich tych czynności, które według obiektywnej oceny są niezbędne dla zapewnienia optymalnego bezpieczeństwa ruchu w danej sytuacji, oraz na powstrzymaniu się od czynności, które według tejże oceny mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć”. Stan taki jest uzależniony od:

- 1) znajomości przepisów ruchu drogowego,
- 2) odpowiedniej kondycji psychicznej i fizycznej w czasie jazdy,
- 3) odpowiedniego stanu technicznego pojazdu,
- 4) opanowania sztuki kierowania pojazdem,
- 5) zdolności przewidywania i prawidłowego reagowania podczas jazdy.

Niejako umocnieniem tego stanowiska jest wypracowanie zasady „należytej ostrożności” jako najwłaściwszej z punktu widzenia bezpieczeństwa w ruchu dro-

³ Uchwała składu 7 sędziów SN z 27.02.1975 r., sygn. V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.

gowym. „Każdy kierowca jest obowiązany do prowadzenia pojazdu samochodowego z należytą ostrożnością, a więc do przedsięwzięcia takich czynności, które zgodnie ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdów samochodowych są obiektywnie niezbędne do zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także do powstrzymywania się od czynności, które mogłyby to bezpieczeństwo zmniejszyć⁴.

Z praktyki wiadomo, że nawet prosta organizacja ruchu nie jest gwarantem bezpieczeństwa, na które z natury rzeczy składa się również – a może przede wszystkim – czynnik natury ludzkiej. Do wypadku dochodzi zwłaszcza wtedy, gdy zabraknie wyobraźni, kierującemu jest obca rozwaga, a więc dominuje brawura lub lekkomyślność. W takiej sytuacji sprawca wypadku może odpowiadać za skutek. „Spowodowanie skutku może być tylko wtedy obiektywnie przypisane sprawcy (co stwarza podstawę wyjściową do ustalenia realizacji ustawowych znamion czynu zabronionego (...), gdy urzeczywistnia się w nim niebezpieczeństwo, któremu zapobiec miałyby przestrzeganie naruszonego obowiązku ostrożności”⁵.

4. Szczególna ostrożność

Szczególna ostrożność jest kwalifikowaną postacią ostrożności, tzn. podwyższoną do granic gwarantujących skuteczność reakcji, przede wszystkim w przypadku zmieniającej się nieoczekiwanie, lecz możliwej do przewidzenia, sytuacji na drodze. Dotyczy ona tylko kierujących i pieszych oraz obowiązuje przy:

- przechodzeniu pieszego przez jezdnię lub torowisko (art. 13 ust. 1 p.r.d.),
- włączaniu się kierującego do ruchu (art. 17 ust. 2 p.r.d.),
- zmianie kierunku jazdy lub zajmowanego pasa ruchu (art. 22 ust. 1 p.r.d.),
- cofaniu pojazdem (art. 23 ust. 1 pkt 3 p.r.d.),
- wyprzedzaniu pojazdem (art. 24 ust. 2 p.r.d.),
- zbliżaniu się pojazdem do skrzyżowania (art. 25 ust. 1 p.r.d.) lub do linii przecięcia się poza skrzyżowaniem kierunku ruchu pojazdów jadących po tej samej drodze (art. 25 ust. 3 p.r.d.),
- zbliżaniu się kierującego do przejścia dla pieszych (art. 26 ust. 1 p.r.d.) lub przejeżdżaniu obok oznakowanego przystanku tramwajowego nieznajdującego się przy chodniku (art. 26 ust. 6 p.r.d.),
- zbliżaniu się kierującego do przejazdu dla rowerzystów (art. 27 ust. 1 p.r.d.),
- zbliżaniu się kierującego i przejeżdżaniu przez przejazd kolejowy (art. 28 ust. 1 p.r.d.) lub przez tory tramwajowe (art. 28 ust. 6 p.r.d.),
- jeździe w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza (art. 30 ust. 1 p.r.d.),

⁴ Wyrok SN z 16.07.1976 r., sygn. VI KRN 135/76 (OSNKW 1976, nr 1–11, poz. 130).

⁵ Wyrok SN z 8.03.2000 r., sygn. III KKN 231/98, OSNKW 2000, nr 5–6, poz. 45; Wokanda 2000, nr 7, s. 21; Biuletyn SN 2000, nr 6, s. 18; OSP 2001, nr 6, poz. 94; OSP 2001, nr 10, poz. 146).

- jeździe rowerem po drodze przeznaczonej tylko dla rowerów i pieszych (art. 33 ust. 1 p.r.d.) lub korzystaniu przez kierującego rowerem z chodnika (art. 33 ust. 5 p.r.d.),
- niestosowaniu się do przepisów ruchu drogowego przez kierującego pojazdem uprzywilejowanym (art. 53 ust. 2 p.r.d.),
- niestosowaniu się do przepisów o obowiązku jazdy jeźdźnią lub przy jej prawej krawędzi oraz o zatrzymaniu i postoju przez kierujących pojazdami używanymi do wykonywania czynności na drodze (art. 54 ust. 2 p.r.d.),
- przejeżdżaniu obok pojazdu do nauki jazdy lub egzaminowania oznaczonego literą „L” i jeździe za nim (art. 55 ust. 3 p.r.d.),
- omijaniu pojazdu przeznaczonego do przewozu dzieci do szkół i przedszkoli (art. 57 ust. 2 p.r.d.),
- przejeżdżaniu obok autobusu szkolnego (art. 57a ust. 2 p.r.d.),
- omijaniu pojazdu przewożącego osobę niepełnosprawną (art. 58 ust. 2 p.r.d.),
- kierujący ma obowiązek zachowania „szczególnej ostrożności” również po mianięciu znaku ostrzegawczego (A-1÷A-34) oraz jeżeli zbliża się do migającego lub stałego sygnału żółtego umieszczonego na przeszkodzie, a także migającego sygnału żółtego nadawanego przez sygnalizator. Kwestię tę reguluje § 3 ust. 1 i § 98 ust. 6 *Rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych*.

5. Ograniczone zaufanie

Ograniczenie zaufania jest czynnością będącą reakcją kierującego, zapobiegającą skutkowemu zdarzeniu drogowemu, na docierające do niego symptomy wskazujące na nieprawidłowe zachowanie innego uczestnika ruchu drogowego. Z dyrektywy art. 4 p.r.d. można wyprowadzić tezę, że niewątpliwie dominuje pełne zaufanie do innych uczestników ruchu, a zatem ograniczenie tego zaufania jest czymś wyjątkowym, z reguły uzasadnionym okolicznościami. Oznacza jednak, że uczestnik ruchu ma obowiązek ograniczenia zaufania do innego uczestnika ruchu jeszcze przed powstaniem stanu bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa, ale wówczas gdy mógł i powinien zauważyć nietypowe jego zachowanie. Jeżeli zatem kierujący podejmuje manewr wyprzedzania pojazdu, który jedzie wężykiem, wówczas mamy do czynienia z reakcją wiążaną, a mianowicie nienależyta obserwacja przedpola jazdy świadcząca o zlekceważeniu zasady ostrożności uniemożliwiła uruchomienie zasady ograniczonego zaufania, która nakazywała powstrzymanie się od wyprzedzania w związku z uzasadnionym prawdopodobieństwem zbliżenia się do nieotręźwego kierującego. Nie może budzić wątpliwości, że właściwa realizacja założeń instytucji ograniczonego zaufania jest następstwem wypełnienia zobowiązań w zakresie ostrożności i szczególnej ostrożności, jak wiadomo zależnej od miejsca i warunków drogowych. Z konstrukcji przepisu (art. 4 p.r.d.) jednoznacznie wynika, że ograniczeniem zaufania może być w określonych okolicznościach objęty

wyłącznie uczestnik ruchu, a zatem nie dotyczy innych użytkowników drogi wykonujących czynności (np. policjanta, strażaka, lekarza). Natomiast inni użytkownicy drogi (np. wymienieni) mają obowiązek w sytuacjach tego wymagających ograniczyć zaufanie do uczestnika ruchu, co jest niewątpliwym następstwem działania w ramach ostrożności. Przykładem realizacji wymaganej ostrożności (art. 3 p.r.d.) jest zadbanie o pełną widoczność w postaci posiadania na sobie kamizelek odblaskowych. Pojęcie widoczność nie można mylić z pojęciem rozpoznawalność, z obowiązku której wyłączeni są policjanci wykonujący czynności *stricte* kontrolne na obszarze zabudowanym. Obowiązek kierowania się przez osobę prowadzącą pojazd zasadą ograniczonego zaufania do innych uczestników ruchu zdefiniował Sąd Najwyższy⁶, wyjaśniając, że „Prowadzący pojazd ma prawo liczyć na respektowanie zasad bezpieczeństwa ruchu przez współuczestników ruchu dopóty, dopóki ich cechy osobiste lub określone zachowanie się albo inna szczególnie uzasadniona doświadczeniem życiowym sytuacja (...) nie każą oczekiwać, że mogą się oni nie dostosować do tych zasad. Wskazaniem, że współuczestnicy ruchu mogą się zachować na drodze w sposób nieprawidłowy, jest zwłaszcza jawna i dostrzegalna dla prowadzącego pojazd ich niezdolność przestrzegania zasad ruchu (np. dzieci, starcy, pewna kategoria inwalidów, osoby, których ruchy mogą świadczyć o nietrzeźwości). Przede wszystkim obecność dzieci bez opieki starszych na jezdni lub w jej pobliżu powinna być dla kierowcy sygnałem nakazującym szczególną nieufność (...). Nieuświadomienie sobie przez dzieci niebezpieczeństwa lub też jego niedocenianie może prowadzić do nieobliczalnych reakcji, jak przykładowo do przebiegania w ostatniej chwili przed pojazdem. Dlatego kierujący pojazdem powinien w takiej sytuacji być przygotowany na nieoczekiwany rozwój wydarzeń oraz odpowiednio ograniczyć szybkość”. Zdaniem Sądu Najwyższego do utraty zaufania prowadzą podstawowe trzy czynniki:

- 1) cechy osobiste uczestnika ruchu wskazujące na realną możliwość niezastosowania się do przepisów,
- 2) nieprawidłowe zachowanie,
- 3) uzasadniona doświadczeniem życiowym szczególna sytuacja.

Na uwagę zasługuje pierwszy z wymienionych czynników. Oczywiście chodzi o specyficzne cechy dzieci, które nieco inaczej postrzegają rzeczywistość kierując się innymi niż dorosły wartościami. Dziecko zbliżające się do jezdni ma w świadomości zakodowaną tylko drogę, którą musi przebyć, żeby znaleźć się po drugiej stronie jezdni. Cel ten wzmocniony ponadto obecnością kolegi lub koleżanki w miejscu, do którego dąży, sprawia, że dziecko ma przed sobą obraz, w którym najostrzej rysuje się przejście dla pieszych – lub inne miejsce, jeżeli zbliża się do jezdni poza oznaczonym przejściem – natomiast całe otoczenie pozostaje na dalszym planie, jakby za mgłą. Jeżeli nawet dziecko dostrzeże pojazd, a następnie spojrzy na stojącą po drugiej stronie jezdni koleżankę wówczas wzrok zatrzyma się

⁶ Uchwała SN z 28.02.1975 r., sygn. V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.

na osobie, do której zechce możliwie najszybciej dojść, aby podzielić się wydarzeniami z ostatniej chwili, zaś pojazd pozostanie w cieniu, jakby się zatrzymał w miejscu, z którego w świadomości przechodzącego w żaden sposób mu nie zagraża. Wprawdzie na tego szczególnego uczestnika ruchu, jakim jest dziecko należy zwracać szczególnie wnikliwą uwagę, jednakże ograniczenie zaufania nie może mieć charakteru bezwzględnie obejmującego każdą sytuację pojawienia się dziecka na drodze. Sytuacja, w której dziecko zbliża się wprawdzie do jezdni, ale wyraźnie zwalnia spoglądając w kierunku nadjeżdżającego samochodu, a następnie zatrzymuje się i cały czas patrzy w kierunku zbliżającego się samochodu, nie wymaga ograniczenia zaufania. Przeciwny skutek w postaci ograniczenia zaufania nastąpi wobec dziecka, które zbliża się do jezdni zdecydowanym krokiem i równocześnie nie patrzy w kierunku nadjeżdżającego samochodu. Natomiast zupełna utrata zaufania powinna objąć dzieci, które znajdując się w pobliżu drogi grają w piłkę. Jest jednak charakterystyczne, że ograniczenie zaufania nie może obejmować wszystkich uczestników ruchu danej kategorii wiekowej, lecz jedynie tych konkretnych, wobec których nie mamy pewności, czy ich zachowanie nie pociągnie za sobą z natury rzeczy ujemnego rozwoju wydarzeń. Należy przywołać stanowisko Sądu Najwyższego, w treści którego czytamy: „Jak się powszechnie przyjmuje, przekroczenie przepisów przez innego użytkownika drogi zwalnia – zgodnie z zasadą ograniczonego zaufania – osobę przestrzegającą przepisów od odpowiedzialności, gdy: nie mogła przekroczenia ze strony współuczestnika ruchu zauważyć lub przewidzieć; dostrzegając przekroczenie lub je przewidując zrobiła wszystko, co było możliwe w danej sytuacji, aby zaistniałemu niebezpieczeństwu przeciwdziałać (tzw. prawidłowość manewrów obronnych); nie była w stanie dostosować swego zachowania do powstałych warunków”⁷.

* * *

Safety in road traffic

Abstract

Although the basic road traffic rules have not undergone any drastic changes for many years, road traffic participants are still felt not to understand the limits and relationships between attention, special attention and limited trust. This is mainly why the author gives instruction on the interpretation of these rules for road traffic participants to be able to observe these rules, and thus guarantee complete safety on the road to themselves and all others.

Keywords

Driver, pedestrian, attention, particular attention, predictability, safe speed, good visibility, adequate safety distance, making sure prior to performing a manoeuvre.

⁷ Wyrok SN z 25.05.1995 r., sygn. II KRN 52/95, PiPr 1995, dodatek OSNPK, nr 10, poz. 5.

