

GLOSA do postanowienia Sądu Najwyższego z 7 października 2016 r., II KK 157/16, Lex/el.

Streszczenie

Głosowane postanowienie Sądu Najwyższego jest szczególnie ważne dla praktyki. Porusza bowiem dwie niezwykle istotne kwestie. Z jednej strony wyraża ogólną regułę, że samo zbliżanie się przez kierującego do przejścia dla pieszych nie nakłada na niego obowiązku podejmowania, niejako na wyrost, manewrów obronnych. Z drugiej jednak strony dostrzega konieczność odpowiednio szybkiego reagowania w zależności od warunków i sytuacji drogowej. Porusza zatem istotną kwestię relacji kierującego i pieszego na przejściu. Obowiązujące przepisy, a to bardzo istotne, inne obowiązki nakładają na kierujących, a inne na pieszych. Wspólna zaś jest konieczność zachowania szczególnej ostrożności. Powyższe uwagi jednak nie rozwiązują konfliktu, gdyż na silniejszego uczestnika ruchu, tj. kierującego pojazdem, wielokrotnie nakłada się obowiązki czynienia rzeczy niemożliwych, co zostało dostrzeżone przez Sąd Najwyższy, który wyraził pogląd odbiegający od dotychczasowej judykatury, a tym cenniejszy, bo trafny i realistycznie podchodzący do zagadnienia.

Słowa kluczowe zasady bezpieczeństwa, szczególna ostrożność, nieprzewidywalność zachowań, ograniczone zaufanie, przewidywalność, zachowania modelowe, koncepcja ogólnego przypisania skutku

Samo zbliżanie się do przejścia dla pieszych nie obciąża kierującego do podejmowania manewrów obronnych. Zatem o potrzebie np. zmniejszenia prędkości pojazdu nie decyduje sam fakt zbliżania się do przejścia dla pieszych, lecz warunki i sytuacja drogowa umożliwiające kierującemu przy danej prędkości odpowiednie reagowanie.

Głosowane postanowienie, które zasługuje na aprobatę, porusza niezwykle istotną dla bezpieczeństwa ruchu drogowego kwestię, a mianowicie relacji pojazd–pieszy na przejściu, czyli w miejscach, w których wielokrotnie dochodziło do tragicznych w skutkach potrażeń przechodniów. Jak do tej pory zarówno systemy organizacji ruchu, oznakowania czy regulacji prawnych nie potrafiły rozwiązać problemu. Zwrócić przy tym trzeba uwagę, że relacje między kierującymi a pieszymi regulują przepisy o różnej treści. Jedną dyrektywą jest wspólna – zarówno kierujący, jak i piesi obowiązani są zachować szczególną ostrożność. Od kierującego, jak też pieszego wymaga się oceny sytuacji drogowej, brania pod uwagę ograniczenia widoczności jezdni, prędkości poruszania się poszczególnych uczestników ruchu i odległości. Kiedy jednak dochodzi do kolizji pieszego z pojazdem na przejściu przez jezdnię, np. na skutek braku widoczności, to brak widoczności powinien dotyczyć obu podmiotów.

Powinny one zaniechać ryzykownych działań, które powodują niebezpieczeństwo. Jest to o tyle istotne, a wskazuje na to praktyka, że zniecierpliwieni oczekiwaniem piesi ryzykują wkraczanie na jezdnię przed nadjeżdżającymi pojazdami. Z kolei kierowcy przyspieszają, aby przejechać przed pieszymi, zanim zablokują drogę, piesi zaś wkraczają na przejście, wykorzystując lukę między pojazdami. Ruch drogowy na przejściach sprawia wrażenie wymuszania pierwszeństwa przez pieszych na kierujących i zastraszania pieszych przez kierowców. Regułę „pierwszeństwa pieszego” znajdującego się na przejściu należy połączyć z adresowanym do pieszych zakazem wkraczania na przejście w bezpośredniej bliskości nadjeżdżającego pojazdu. Z regulacji tej wynika dyrektywa względnego pierwszeństwa pojazdu na przejściach dla pieszych, która stwarza sytuacje niebezpieczne, zwłaszcza w warunkach intensywnego ruchu bądź ograniczonej widzialności. Nawet wskazane w Prawie o ruchu drogowym (Dz.U. 2012, poz. 1137 ze zm.) szczegółowych reguł adresowanych do kierowców w postaci zakazów czy powinności nie wyeliminuje stworzonego przez ustawodawcę niebezpieczeństwa, tym bardziej że w świadomości społecznej funkcjonuje reguła pierwszeństwa pieszych na przejściach. Żłudną jest deklaracja, że na określonych przejściach

pieszemu przysługuje szczególna ochrona. Kolizyjność pojazdów i pieszych na przecinających się kierunkach ruchu nie może być usunięta bez oddzielenia poziomu ruchu pieszych. Skoro na przejściach pieszy nie ma pierwszeństwa, to przysługuje ono kierującemu, i na odwrót. Jednoznaczne przesądzenie owej drażliwej kwestii niewątpliwie nie jest wolne od wad, ale zapewne lepsze od nieporozumień, które w niezwykle uproszczony sposób prowadzą kierujących na ławy oskarżonych (szerzej o tym zagadnieniu: K.J. Pawelec, *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*, Warszawa 2016, s. 97).

Problematyka normatywna zachowania kierujących wobec pieszych na przejściu wielokrotnie gościła na wokandzie Sądu Najwyższego. Z reguły wyrażane przez Sąd Najwyższy poglądy charakteryzowały się dużym rygoryzmem w stosunku do kierujących, co akceptowała doktryna. Można je podsumować w sposób następujący: dostrzegając odpowiednie oznakowanie, kierujący obowiązany jest zastosować taktykę jazdy, która umożliwi mu zatrzymanie się na krótkim odcinku drogi. Przestroga wyrażona w znaku adresowana jest wyłącznie do kierowcy. Nakazuje, aby reagował błyskawicznie, nawet w obliczu zaskakującej sytuacji drogowej (por. A. Bachrach, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim*, Warszawa 1980, s. 188 i n.). Kierowca, nie przerywając jazdy, musi być przygotowany na możliwość przeciwdziałania sygnalizowanemu, abstrakcyjnemu niebezpieczeństwu, nawet bez wystąpienia bezpośredniego zagrożenia. W wyroku z 2 lipca 1980 r., V KRN 136/80, OSNPG 1981, nr 5, poz. 48, Sąd Najwyższy stwierdził: „Na skrzyżowaniu dróg i przejściach dla pieszych wejście na jezdnię w zasadzie nie może być zaskoczeniem dla kierowcy”. Z kolei w wyroku z 21 stycznia 1987 r., V KRN 485/86 ([w:] K.J. Pawelec, *Zarys..., op. cit.*, s. 115) Sąd Najwyższy zauważył: „Ujawnione w sprawie dowody świadczą bezpośrednio, że potrącenie pokrzywdzonego na wyznaczonym przejściu przez jezdnię było następstwem rażąco nieostrożnej jazdy oskarżonego, a w szczególności rozwijania przy zbliżaniu się do przejścia nadmiernej prędkości, niedostosowanej do złej widoczności w miejscu zdarzenia (brak oświetlenia) i trudnych warunków drogowych”. (por. wyr. SN z 7 stycznia 1981 r., V KRN 366/80, OSNPG 1981, nr 8, poz. 90; wyr. SN z 22 sierpnia 1979 r., V KRN 177/79, [w:] K.J. Pawelec, *Zarys..., op. cit.*, s. 116; wyr. SN z 22 sierpnia 1979 r., V KRN 146/79, Lex nr 1621644; wyr. SN z 8 listopada 1974 r., IV KRN 45/74, [w:] R.A. Stefański, *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w orzecznictwie SN. 1970-1996*, Warszawa 1997, s. 134; wyr. SN z 22 sierpnia 1979 r., V KRN 177/79, [w:] K.J. Pawelec, *Zarys..., op. cit.*, s. 116; wyr. SN z 18 czerwca 1996 r., V KRN 31/96, [w:] K.J. Pawelec, *Zarys..., op. cit.*, s. 117; wyr. SN z 4 lipca 1995 r., II KRN

71/95, „Prokuratura i Prawo” 1996, nr 1, s. 11; post. SN z 12 stycznia 2010 r., IV KK 225/09, KZS 2010, nr 7-8, poz. 27).

Nieco bardziej liberalne oraz znacznie bardziej realistyczne orzeczenia Sądu Najwyższego można odnotować od 1996 r. Otóż Sąd Najwyższy w wyroku z 7 listopada 1996 r., II KKN 90/96, „Prokuratura i Prawo” 1997, nr 4, s. 97, z glosą R.A. Stefańskiego, sformułował tezę, że sam fakt przebywania pieszego przy krawędzi jezdni, zwłaszcza w warunkach ruchu miejskiego, nie stanowi okoliczności nakazującej kierującemu utratę zaufania do współuczestnika ruchu. Nieracjonalne zachowanie przechodnia, niezgodne z elementarnymi zasadami ruchu drogowego, z reguły stanowi bowiem nieprzewidywalny eksces (por. post. SN z 25 maja 2006 r., IV KK 417/05, KZS 2006, nr 12, poz. 16; postanowienie SN z 6 lutego 2013 r., V KK 264/12, Lex nr 1293867). Lojalnie jednak należy przyznać, że Sąd Najwyższy realistycznie podchodził do zagadnienia, zwłaszcza w zakresie określania tzw. nadmiernej prędkości podczas jazdy w nocy (szerzej na ten temat: K.J. Pawelec, *Zarys..., op. cit.*, s. 108-115 oraz podana literatura i orzecznictwo).

Powracając do głosowanego postanowienia zwrócić należy uwagę na dwie kwestie. Teza wyrażona przez Sąd Najwyższy składa się z dwóch części. Pierwsza, mówiąca o zbliżaniu się przez kierującego do przejścia dla pieszych, stanowi regułę ogólną. Natomiast zdanie drugie wskazuje na konieczność podejmowania przez kierującego określonych manewrów, niejako asekurujących, wynikających z warunków oraz sytuacji drogowej, co ściśle wiąże się z rozwijaną prędkością. Sąd Najwyższy dostrzegł zatem starą prawdę, że jaką sytuację kierujący stworzył, z taką też będzie musiał sobie poradzić, uwzględniając zwłaszcza fakt, czy będzie miał dość czasu na podjęcie konkretnego manewru obronnego w razie dostrzeżenia i zidentyfikowania niebezpieczeństwa. Owo niebezpieczeństwo musi jednak wynikać z możliwych do przewidzenia, jak też dostrzeżenia, sytuacji. Reakcja obronna wcale nie musi oznaczać naruszenia zasad bezpieczeństwa, gdyż wielokrotnie bywa odruchowa, bez przemyślenia i wyrozumienia lepszego wariantu jazdy. Stąd też przy dokonywaniu ustaleń faktycznych wielce pomocnymi mogą być badania psychofizyczne, jak też psychologiczne, których przeprowadzania można się domagać zwłaszcza w sprawach związanych z reakcją na zachowania atypowe. Powyższy postulat *de lege lata* można odnieść zwłaszcza do coraz powszechniej stosowanej konstrukcji obiektywnego przypisania skutku, która wcale nie musi być uniwersalną w sprawach o wypadki drogowe (szerzej na ten temat: K.J. Pawelec, *Obiektywne przypisanie czy uniwersalna koncepcja w sprawach o wypadki drogowe?*, PD 2016, nr 6, s. 39-46 oraz podane orzecznictwo i literatura).