

# Ryszard A. Stefański

---

## Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 29 września 1993 r. III KRN 127

---

Palestra 38/3-4(435-436), 164-173

---

1994

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

## ■ Glosa do wyroku Sądu Najwyższego z dnia 29 września 1993 r.

### III KRN 127/93\*

Teza glosowanego wyroku brzmi:

**Nalożenie na kierujących bezwzględny obowiązek przewidywania powszechnej obecności nie oświetlonych przeszkód na drodze zmieniłoby zasadę ograniczonego zaufania w zasadę braku zaufania, a obowiązek zachowania ostrożności rozciągałoby do granic sparaliżowania ruchu pojazdów samochodowych w nocy.**

1. W glosowanym wyroku Sąd Najwyższy uznał, iż kierowca nie ponosi odpowiedzialności za zaistniały wypadek drogowy pojazdu mechanicznego, który w czasie jazdy w nocy po olśnieniu go przez wymijany pojazd nie zaprzestał jazdy, a kontynuował ją przy zmniejszonej prędkości, co doprowadziło do najechania na nie oświetloną furmankę. Zdaniem Sądu Najwyższego niezauważenie przez kierowcę jeszcze przed olśnieniem jakiegokolwiek przeszkody, która wskazywałaby na konieczność zmiany sposobu prowadzenia pojazdu, uzasadnia pozytywną ocenę jego zachowania po tym fakcie, polegającego na zredukowaniu prędkości swego pojazdu; brak wcześniejszych sygnałów o możliwości istnienia przeszkody na drodze nie obligował kierowcy do zatrzymania pojazdu po doznanym olśnieniu. Sąd Najwyższy stanął na stanowisku, iż oskarżony nie był w stanie przewidzieć przeszkody na drodze w postaci nie oświetlonego zaprzęgu konnego, odrzucając jednocześnie sugestię biegłego, że nie jest rzadkością napotkanie na drodze lokalnej nie oświetlonego pojazdu zaprzęgowego. Nie przyjął więc naruszenia przez oskarżonego zasady ograniczonego zaufania, podkreślając, iż ma ona zastosowanie wówczas, gdy ujawni się dla kierującego pojazdem sytuacja, że współuczestnicy ruchu mogą zachować się lub zachowują się w sposób nieprawidłowy, dopiero wtedy kierowca powinien być przygotowany na nieoczekiwany rozwój wydarzeń i odpowiednio do tego dostosować technikę prowadzenia swojego pojazdu, zachowując szczególną ostrożność. „Przewidywanie zachowań i sytuacji niezgodnych z przepisami drogowymi – czytamy w uzasadnieniu glosowanego wyroku – jest więc powinnością

\* nie publikowany

uzależnioną od okoliczności umożliwiających rozpoznanie takiego niebezpieczeństwa”.

2. Stanowisko zajęte przez Sąd Najwyższy w glosowanym wyroku jest przejawem realizmu i nowoczesnego podejścia do ruchu drogowego. Pogląd wyrażony w tym wyroku stanowi wyłom w dotychczasowym orzecznictwie Sądu Najwyższego, które było wyjątkowo dyskryminacyjne wobec kierujących pojazdami. Zakładało ono, że w wypadku utraty widoczności spowodowanej olśnieniem światłami jadących z przeciwka pojazdów, kierujący pojazdem jest obowiązany do natychmiastowego zmniejszenia prędkości, a nawet zatrzymania pojazdu. Konieczne jest – z uwagi na wagę problemu – zacytowanie niektórych takich orzeczeń. W wyroku z dnia 24 marca 1958 r. – III K 807/57<sup>1</sup> Sąd Najwyższy stwierdził, że: „Kierowca oślepiiony i niewidzący przed sobą drogi ma obowiązek zatrzymania pojazdu na prawej krawędzi drogi do czasu, póki przeszkoda widoczności nie minie lub też posuwać się z szybkością przystosowaną do pola swego widzenia”. „Postępowanie kierowcy samochodu ciężarowego nie było – czytamy w wyroku z dnia 12 lutego 1975 r. – Rw 582/72<sup>2</sup> – dla oskarżonego zaskoczeniem, skoro widział on z dostatecznej odległości nadjeżdżający z przeciwka samochód ciężarowy, a później upewnił się, że kierowca tego pojazdu nie chce włączyć świateł mijania. W tej sytuacji oskarżony powinien był natychmiast zdecydowanie, możliwie intensywnie hamować celem zatrzymania pojazdu do czasu ustąpienia przeszkody widoczności”. W wyroku z dnia 10 lutego 1976 r. – III KRN 70/78<sup>3</sup> znalazło się stwierdzenie, że „Kierujący pojazdem ma między innymi obowiązek baczności i ciągłego obserwowania całej jezdni i zmniejszenia szybkości jazdy do bezpiecznej w warunkach ograniczonej widoczności, włącznie z całkowitym zaprzestaniem kontynuowania jazdy w przypadku utraty możliwości obserwowania jezdni. (...) a w momencie oślepienia natychmiast zatrzymać pojazd”.

W wyroku z dnia 11 kwietnia 1979 r. – V KRN 41/79<sup>4</sup> Sąd Najwyższy uznał, iż w razie olśnienia kierowca ma obowiązek „zredukowania szybkości prowadzonego samochodu w takim stopniu, aby kierujący mógł całkowicie nad nim panować i w razie potrzeby zatrzymać przed przeszkodą”, a „kontynuowanie jazdy samochodem, w warunkach całkowitego braku widoczności drogi przed pojazdem, należy traktować jako naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym”.

Poglądy zawarte w tych wyrokach spotkały się z krytyczną oceną w doktrynie. J. Kochanowski podkreśla, że pozostają one w sprzeczności – z dyktowaną potrzebami komunikacji – powszechną praktyką oraz takimi zasadami bezpieczeństwa ruchu, jak zakaz gwałtow-

nego hamowania (art. 17 ust. 2 pkt 2 p.r.d.) oraz zasadą ograniczonego zaufania (art. 3 p.r.d.)<sup>5</sup>. Zgodnie z tą ostatnią zasadą – pisze J. Kochanowski – w przypadku chwilowej utraty widoczności, która przy mijaniu się pojazdów z zapalonymi w porze nocnej światłami zawsze występuje, kierujący może zakładać, że inni uczestnicy ruchu zachowują się prawidłowo i na jego drodze nie znajdują się żadne nieoczekiwane przeszkody<sup>6</sup>. Dyskusyjne jest jego spostrzeżenie, że jeżeli jest brak sygnałów o możliwości pojawienia się na jego pasie ruchu przeszkody i uprzednio nie zaobserwowano jej, kierujący nie jest zobligowany do zmniejszania prędkości, a tym bardziej do zatrzymania się<sup>7</sup>.

3. W warunkach współczesnego ruchu drogowego chwilowa utrata widoczności jezdni – w czasie jazdy nocą – jest zjawiskiem powszechnym; wymaganie każdorazowo zmniejszenia prędkości lub zatrzymania pojazdu w istotny sposób ograniczałoby płynność ruchu.

W tym kontekście nasuwa się pytanie o prędkość bezpieczną w warunkach jazdy nocą. Punktem wyjścia do jej określenia jest art. 17 ust. 1 p.r.d., który stanowi, że kierujący pojazdem jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, w szczególności zaś takich okoliczności, jak rzeźba terenu, stan i widoczność drogi, stan i ładunek pojazdu oraz warunki atmosferyczne i natężenie ruchu. Spośród czynników, które kierujący ma brać pod uwagę przy nadawaniu pojazdowi prędkości w czasie jazdy nocnej istotne znaczenie ma widoczność drogi. Wprawdzie wszystkie wyżej wymienione okoliczności są ze sobą wzajemnie powiązane, niemniej jednak – z uwagi na ograniczenie widoczności w nocy – wskazany faktor nabiera szczególnego znaczenia; ma on znaczenie priorytetowe. W czasie jazdy nocą obserwacja drogi i jej otoczenia ograniczona jest do przestrzeni oświetlanej reflektorami pojazdu. Prędkość jazdy powinna być dostosowana do rozległości tej przestrzeni; nigdy nie należy rozwijać prędkości, przy której nie byłoby możliwe zatrzymanie pojazdu na oświetlonym odcinku drogi<sup>8</sup>. Zasięg reflektorów stanowi ograniczenie dla prędkości jazdy. Z *Warunków szczegółowych dotyczących świateł zewnętrznych pojazdów samochodowych i przyczep* stanowiących załącznik nr 2 do rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 lutego 1993 r. w sprawie warunków technicznych i badań pojazdów (Dz U Nr 21, poz. 91) wynika, że światła drogowe powinny dostatecznie oświetlać drogę co najmniej na 100 m przed pojazdem przy dobrej przejrzystości powietrza, a światła mijania – co najmniej na 40 m przed pojazdem przy dobrej przejrzystości powietrza. Całkowita droga zatrzymania

pojazdu nie powinna przekraczać odcinka widoczności drogi. Trzeba mieć na uwadze, że na całkowitą drogę zatrzymania składa się: 1) droga przebyta w czasie od chwili zauważenia przez kierującego przeszkody do momentu przełożenia nogi kierowcy z pedału gazu na pedał hamulca (czas reakcji kierowcy); 2) droga przebyta w czasie od rozpoczęcia przez kierowcę naciskania na pedał hamulca do rozpoczęcia hamowania (czas uruchomienia hamulców); 3) droga hamowania, tj. droga przebyta w czasie od rozpoczęcia hamowania aż do chwili całkowitego zatrzymania pojazdu (czas hamowania)<sup>9</sup>. Droga hamowania zależy od rodzaju nawierzchni, jej stanu (sucha, mokra, ośnieżona, oblodzona) rodzaju ogumienia, wielkości bieżników, rodzaju hamulców itp. Przy dobieraniu prędkości należy brać te okoliczności pod uwagę. Droga przebyta w czasie reakcji kierowcy oraz w czasie uruchamiania hamulców wzrasta proporcjonalnie do prędkości pojazdu, natomiast droga efektywnego hamowania pojazdu wzrasta proporcjonalnie do kwadratu prędkości, np. przy dwukrotnym wzroście prędkości jej długość wzrasta czterokrotnie<sup>10</sup>. Jest oczywiste, że po włączeniu świateł mijania widoczność drogi jest znacznie ograniczona, co zmusza do odpowiedniego zmniejszenia rozwijanej dotąd prędkości.

Dostosowanie prędkości do takiej, która umożliwi zatrzymanie pojazdu na odcinku równym drodze oświetlonej reflektorami pojazdu, wcale nie musi świadczyć o możliwości zatrzymania pojazdu przed przeszkodą znajdującą się na drodze. Wymaganą najmniejszą odległość oświetlenia drogi wyznacza niezbędny zasięg strumienia światła padającego na jezdnię. Nawet w wypadkach, gdy światła pojazdu oświetlają dłuższy odcinek drogi niż to wymagają przepisy, dostrzeżenie i rozpoznanie przez kierowcę nieoświetlonej przeszkody na jezdni nie jest możliwe z odległości objętej światłami; konieczne jest bowiem jej oświetlenie na pewnej minimalnej wysokości. Same zależności geometryczne wskazują, że odległość rozpoznania przeszkody jest mniejsza od długości oświetlonego odcinka jezdni<sup>11</sup>. Na widoczność przeszkody istotny wpływ ma jej zabarwienie, kontrastowość w stosunku do tła, nierówna nawierzchnia, mokra jezdnia. Niektóre przedmioty znajdujące się na drodze, np. leżąca belka czy śpiący człowiek, mogą być zauważone w światłach mijania z odległości kilku metrów. Uzależnianie prędkości pojazdu od możliwości zatrzymania pojazdu na odcinku nie większym niż odległość rozpoznawalności przeszkody prowadziłoby w efekcie do zahamowania płynności ruchu.

Możliwe jest jeszcze określenie tej prędkości poprzez możliwość zatrzymania pojazdu na odcinku widoczności świateł innych użytkowników dróg. Takie stanowisko zajął Sąd Najwyższy w wyroku

z dnia 16 czerwca 1973 r. – Rw 515/73 stwierdzając, że: „W pojęciu dostatecznej widoczności drogi mieści się również pewien jej odcinek nie objęty zasięgiem świateł samochodu prowadzonego przez danego kierowcę, ale nie przekraczający widoczności świateł innych użytkowników drogi.”<sup>12</sup>

Pogląd ten trudno zaakceptować. Kierujący pojazdem – zgodnie z art. 17 ust. 1 p.r.d. – jest obowiązany jechać z prędkością uwzględniającą m.in. widoczność drogi. Trafnie podkreśla J. Polony, że pojęcia widoczności drogi nie można zastąpić terminem widoczności świateł, bowiem punkty świetlne innego pojazdu lub przeszkody są widoczne z większej odległości od tej, na jaką za pomocą reflektorów pojazdu rozpoznaje się drogę<sup>13</sup>.

Żadne z przedstawionych kryteriów prędkości bezpiecznej w czasie jazdy nocnej nie może być aprobowane bez zastrzeżeń. Mierniki długości całkowitej drogi zatrzymania pojazdu równe drodze oświetlanej przez reflektory pojazdu lub odległości rozpoznania przeszkody są restrykcyjne dla kierujących pojazdami, natomiast kryterium odpowiadające odcinkowi widoczności świateł innych użytkowników dróg pozwalałoby na jazdę, mimo nierozpoznania drogi, co byłoby sprzeczne z wyraźnym brzmieniem art. 17 ust. 1 p.r.d.

Wybierając jako najwłaściwsze kryterium prędkości bezpiecznej jedno z kryteriów wyżej przedstawionych, należy opowiedzieć się za odcinkiem oświetlanym zasięgiem świateł równym całkowitej drodze zatrzymania pojazdu, z tym że wymaga ono pewnej modyfikacji. Stosując w pełni ten miernik, za prędkość bezpieczną trzeba byłoby uznać taką, która pozwala na zatrzymanie pojazdu na odcinku oświetlonym przez pojazd, czyli nie dłuższym od całkowitej drogi zatrzymania pojazdu. Nie ulega wątpliwości, że prędkość pojazdu musi być dostosowana do konkretnego układu sytuacyjnego; wymaga to stosowania subiektywnych sądów wartościujących.

Ważnym zawężeniem tego kryterium jest wprowadzenie wymogu możliwości i powinności przewidywania znajdowania się przeszkody na drodze. Element ten został w sposób wyraźny wyeksponowany w orzecznictwie Sądu Najwyższego.

W uchwale połączonych Izb Karnej i Wojskowej z dnia 22 czerwca 1963 r. – IV KO 54/61<sup>14</sup> stwierdzono, że: „Niebezpieczna jest szybkość, która przy uwzględnieniu w szczególności rodzaju pojazdu, jego ładunku, stanu technicznego, charakterystyki drogi, nawierzchni, warunków atmosferycznych i widzialności grozi utratą panowania nad pojazdem albo niemożnością zatrzymania go przed przeszkodą, której na drodze można i należy oczekiwać” (podkreślenie moje R.A.S.).

Definicja ta – jak stwierdza A. Bachrach – stanowiła krok naprzód

w kierunku uwolnienia pojęcia bezpiecznej szybkości od mechanicznie nadawanej mu treści; uniezależniono ocenę szybkości od przeszkody na drodze, której kierowca nie jest w stanie przewidzieć<sup>15</sup>.

Na wprowadzenie powinności i możliwości przewidywania przeszkody na drodze pozwala treść art. 17 ust. 1 p.r.d., zwłaszcza analizowana przez pryzmat poprzednio obowiązujących uregulowań. Całkowite panowanie nad pojazdem we wszystkich okolicznościach było wymagane w § 15 rozporządzenia Ministrów Robót Publicznych i Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 r., regulującego używanie i ochronę dróg (Dz U nr 61, poz. 611), w myśl którego „szybkość ruchu na drogach publicznych winna być taka, aby woźnice, cykliści i jeźdźcy w każdej chwili i przy wszelkich okolicznościach mogli dostosować się do wymagań ruchu publicznego”. Zgodnie z § 54 rozporządzenia Ministrów Komunikacji, Spraw Wewnętrznych z dnia 27 października 1937 r. o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych (Dz U nr 85, poz. 616) „szybkość pojazdu mechanicznego powinna być taka, aby kierowca panował w każdej okoliczności nad pojazdem”. Zwrot „w każdej okoliczności” z określenia tego został wyeliminowany w ustawie z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych (Dz U nr 53, poz. 295)”. Kierujący pojazdem – w myśl art. 18 ust. 2 cyt. ustawy – powinien prowadzić pojazd rozważnie i ostrożnie oraz dostosowywać szybkość do istniejących warunków i ograniczeń ruchu. „Według § 24 ust. 1 rozporządzenia Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych (Dz U nr 27, poz. 183): „Szybkość pojazdu powinna być bezpieczna, to jest taka, aby kierujący mógł panować nad pojazdem”. Zmiana ta – jak pisze A. Bachrach – wskazywała na tendencję unowocześnienia prawa drogowego, zdjęcia zeń dyskryminacyjnego piętna, polegającego na złożeniu całego ryzyka współczesnego ruchu drogowego na osobę kierowcy<sup>16</sup>.

4. Ujemny wpływ na widoczność drogi wywierają światła pojazdów zbliżających się z przeciwka, nawet wówczas gdy poruszają się one na prawidłowo ustawionych światłach mijania. W takiej sytuacji przeszkoda zostanie zauważona z mniejszej odległości, niż gdyby miało to miejsce w sytuacji braku pojazdów z przeciwnej strony. J. Unarski podaje, że podczas mijania się dwóch pojazdów o jednakowej światłości światła mijania (20 000 cd) odległość widzenia nie przekracza 30 m<sup>17</sup>. Podkreśla jednocześnie, że dostrzeżenie przeszkody w takich warunkach zależy od zasięgu i skuteczności światła mijania, od negatywnego wpływu światła wymijanego pojazdu oraz od kontrastowości przeszkody w stosunku do tła<sup>18</sup>. Istnieje

możliwość zauważenia przeszkody z większej odległości niż oświetlają światła mijania. Obserwacja jezdni na większą odległość jest możliwa – podczas mijania pojazdów – z uwagi na oświetlenie jej przez pojazd jadący z przeciwnika; wymaga to od kierowcy pełnej koncentracji uwagi. Pozwala jednak na wczesne zauważenie nie oświetlonych przeszkód na drodze.

5. W bezpośredniej bliskości przed wymijaniem się obaj kierowcy ulegają mniejszemu lub większemu olśnieniu. W wypadku olśnienia traci się zupełnie widoczność drogi i odległość kilkunastu metrów pokonuje się zupełnie na ślepo. W opracowaniach taktyki prowadzenia pojazdu zwraca się uwagę, iż w takiej sytuacji „ważne jest zapamiętanie sytuacji na jezdni, którą obserwowaliśmy, gdy wymijające się pojazdy były jeszcze w większej odległości od siebie, a odcinek pozostający między nimi jezdni był dobrze oświetlony<sup>19</sup>”. W razie wcześniejszego zauważenia przeszkody trzeba się spodziewać, iż możemy na nią najechać w czasie jazdy „w ciemno”, dlatego konieczne jest dalsze zmniejszenie prędkości, a nawet zatrzymanie pojazdu. Istotnego znaczenia nabiera kwestia wczesnego dostrzeżenia nie oświetlonej przeszkody. W wypadku dobrego rozpoznania drogi przed olśnieniem w światłach własnego pojazdu i nadjeżdżającego z przeciwnika nie powinno w zasadzie dojść do najechania na nie oświetloną przeszkodę. Zdawać sobie musimy jednak sprawę, że nie zawsze jest możliwe jej zauważenie, np. leżącego człowieka na jezdni w ciemnym ubraniu. Kierowca nie będzie ponosił odpowiedzialności za spowodowanie wypadku drogowego, gdy najedzie na nie oświetloną przeszkodę, jeżeli – zgodnie z wcześniej przedstawioną zasadą – nie mógł i nie powinien przewidywać jej istnienia. Nawet w razie rozpoznania drogi przed olśnieniem kierowca zobowiązany jest zmniejszyć prędkość; trudno podzielić pogląd, iż zobligowany jest z momentem olśnienia do rozpoczęcia zatrzymywania pojazdu<sup>20</sup>. Rację ma J. Polony, że jeżeli kierowca przed olśnieniem dostosował szybkość pojazdu do zasięgu czynnej widoczności drogi, a z chwilą olśnienia niezwłocznie rozpoczął zatrzymywanie pojazdu zachowując tor ruchu, jaki przed olśnieniem rozpoznał wzrokiem jako wolny, nie powinno dojść do najechania przez pojazd na obiekt, który już przed olśnieniem znajdował się na torze ruchu tego pojazdu a zarazem był nieruchomy lub znajdował się w ruchu o kierunku zgodnym z ruchem pojazdu olśnionego kierowcy<sup>21</sup>. Bezwzględne stosowanie tej reguły czyniłoby w zasadzie ruch drogowy w porze nocnej prawie niemożliwy; w sytuacji, gdy z przeciwnika jedzie ciąg pojazdów, kierowca musiałby bez przerwy zatrzymywać pojazd. Dlatego też stanowisko to trudno podzielić. Pogląd ten opiera się na założeniu, że na każdej drodze zawsze może znaleźć się nie oświetlona przeszkoda,



której kierowca w wyniku olśnienia nie będzie mógł zauważyć. Trafne jest stanowisko wyrażone w glosowanym wyroku, iż kierujący nie ma bezwzględneho obowiązku przewidywania powszechnej obecności nie oświetlonych przeszkód na drodze.

Z glosowanego wyroku wynika, że w razie olśnienia kierowca nie ma bezwzględneho obowiązku rozpoczęcia zatrzymywania pojazdu. Słusznie Sąd Najwyższy uznał za prawidłową reakcję kierowcy, który – w sytuacji, gdy w światłach swojego samochodu nie spostrzegł jakiegokolwiek przeszkody – na olśnienie zareagował tylko zmniejszeniem prędkości swojego pojazdu. Nie można żądać, by kierowca jadący w porze nocnej dostosowywał prędkość pojazdu do możliwości zatrzymania go przed każdą nie oświetloną przeszkodą; musiało by to sparaliżować ruch. Wymagania wobec kierowców – jak słusznie podkreśla A.A. Dobrzyński – muszą stanowić kompromis między względami bezpieczeństwa ruchu a względami wynikającymi z istoty komunikacji oraz zasady płynności ruchu<sup>22</sup>. Przejawem tego kompromisu jest glosowany wyrok. Kładzie on kres rozpowszechnionym poglądom, iż bezpieczna jest tylko taka szybkość pojazdu, która pozwala na zatrzymanie pojazdu przed przeszkodą, która pojawi się na jego drodze.

Trafnie w glosowanym wyroku Sąd Najwyższy wyeksponował fakt, iż kierowca po olśnieniu zmniejszył prędkość; tym samym dano wyraz negatywnej oceny stanowiska, jakoby po olśnieniu kierowca nie miał obowiązku nawet zmniejszenia prędkości. Takie stanowisko prezentuje J. Kochanowski pisząc, iż: „jeżeli jednak brak jest sygnałów o możliwości pojawienia się na jego drodze przeszkody i gdy uprzednio zaobserwowana sytuacja również na to nie wskazywała, kierujący nie musi za każdym razem ani wyhamowywać, ani tym bardziej się zatrzymywać<sup>23</sup>”.

6. Dokonując oceny zachowania kierowcy, który prowadził pojazd w porze nocnej i został olśniony światłami pojazdu jadącego z przeciwnej strony, trafnie Sąd Najwyższy powiązał ją z zasadą ograniczonego zaufania. Zgodnie z tą zasadą każdy uczestnik ruchu, a tym bardziej prowadzący pojazd ma prawo liczyć na respektowanie zasad bezpieczeństwa przez współuczestników ruchu drogowego, dopóki ich cechy osobiste lub określone zachowanie się albo inna szczególna uzasadniona doświadczeniem życiowym sytuacja nie każą oczekiwać, że mogą się oni nie dostosować do tych zasad. W kontekście tej zasady kierujący pojazdem ma prawo liczyć, iż pojazdy zaprzęgowe, znajdujące się o zmierzchu na drodze będą właściwie oświetlone. W okresie od zmierzchu do świtu – zgodnie z art. 43 ust. 4 p.r.d. – kierujący furmanką ma obowiązek używania świateł stanowiących obowiązkowe wyposażenie takiego pojazdu; są to dwa

światła pozycyjne barwy białej widoczne z przodu oraz dwa światła pozycyjne barwy czerwonej widoczne z tyłu<sup>24</sup>. Wniosek taki jest tym bardziej uzasadniony, że w ostatnich latach nastąpiła poprawa w przestrzeganiu tego obowiązku; coraz częściej widać na drogach oświetlone pojazdy zaprzęgowe.

7. Reasumując należy stwierdzić, iż w czasie jazdy nocnej prędkość pojazdu musi być dostosowana do widoczności przeszkód na drodze w światłach samochodu, których kierujący może i powinien się spodziewać; w wypadku olśnienia konieczne jest zmniejszenie prędkości, a zatrzymanie pojazdu tylko wówczas, gdy przed olśnieniem widoczna była przeszkoda na drodze na jego pasie ruchu.

*Ryszard A. Stefański*

### Przypisy:

<sup>1</sup> RPEiS 1959, nr 1, s. 348.,

<sup>2</sup> J. Kochanowski: *Zagadnienia przestępstw drogowych i przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, „Biblioteka Palestry”, Warszawa 1990, s. 39.

<sup>3</sup> OSN PG 1976, nr 4, poz. 23.

<sup>4</sup> „Nowe Prawo” 1980, nr 11–12, s. 134.

<sup>5</sup> J. Kochanowski: *Zagadnienia przestępstw drogowych...* s. 39–40.

<sup>6</sup> J. Kochanowski: *Przestępstwa i wykroczenia drogowe. Komentarz*, Warszawa 1991, s. 189.

<sup>7</sup> J. Kochanowski (w:) Z. Drexler, J. Kochanowski, W. Rychter, W. Tomczyk: *Kodeks drogowy – komentarz*, Warszawa 1988, s. 78.

<sup>8</sup> T. Rychter: *Kierowca doskonały*, Warszawa 1992, s. 194; W. Rychter: *Doświadczony kierowca radzi*, Warszawa 1971, s. 173.

<sup>9</sup> P. Reutt: *Przepisy ruchu drogowego*, Warszawa 1984, s. 58.

<sup>10</sup> Z. Drexler: *Kodeks drogowy dla każdego*, Warszawa 1990, s. 27.

<sup>11</sup> J. Unarski (w:) *Wypadki drogowe – elementy analizy technicznej i opiniowania*. Praca zbiorowa pod red. J. Wiercińskiego, Warszawa 1985, s. 217; por. też S. Gołębiowski: *Odległość widzenia przeszkody na drodze w światłach mijania*, „Biuletyn Informacyjno-Szkoleniowy ORTSiRD” PZMot 1980, nr 2.

<sup>12</sup> Cyt. za J. Polony: *Kryminologiczne, kryminalistyczne i karno-prawne aspekty wypadków drogowych po zapadnięciu zmroku*, „Studia Kryminologiczne, Kryminalistyczne i Penitencjarne” 1974, t. 1, s. 272.

<sup>13</sup> J. Polony: op. cit., s. 273.

<sup>14</sup> OSNKW 1963, nr 10, poz. 179. Analogiczne stwierdzenie zawarto w uchwale pełnego składu Izby Karnej z dnia 28 lutego 1975 r. – V KZP 2/74, OSNKW 1975, nr 3–4, poz. 33.

<sup>15</sup> A. Bachrach: *Przestępstwa i wykroczenia drogowe w nowym prawie polskim*, Warszawa 1974, s. 169.

<sup>16</sup> A. Bachrach: *Ryzyko i nieostrożność w komunikacji drogowej a oceny prawnokarne*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1965, s. 83.

<sup>17</sup> J. Unarski: op. cit., s. 228.

<sup>18</sup> Ibidem, s. 215.

<sup>19</sup> T. Rychter: *Kierowca doskonały...* s. 198.

<sup>20</sup> J. Polony: op. cit., s. 270.

<sup>21</sup> A.A. Dobrzyński: *Nowe przepisy, stare nawyki*, Warszawa 1984, s. 91.

<sup>22</sup> A.A. Dobrzyński: op. cit.

<sup>23</sup> J. Kochanowski (w:) Z. Drexler, J. Kochanowski, W. Rychter, W. Tomczyk: *Kodeks drogowy...* s. 78.

<sup>24</sup> por. § 53 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 1 lutego 1993 r. w sprawie warunków technicznych i badań pojazdów (Dz U nr 21, poz. 91).