

# **Marcin Kiwit. Szczególna ostrożność i ograniczone zaufanie jako filary brd**

22 listopada 2022

**Szczególna ostrożność i ograniczone zaufanie w prawie drogowym - oba pojęcia niezwykle istotne dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Pierwsze z wymienionych polega na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji pojawiających się na drodze. Druga zasada oznacza, że uczestnik ruchu lub inna osoba znajdująca się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy ruchu przestrzegają obowiązujących przepisów ruchu drogowego, chyba, że okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania. Poniżej kilka oczywistych przypomnień.**

**Zasady: ograniczonego zaufania i szczególnej ostrożności zostały po raz pierwszy zdefiniowane** odpowiednio w art. 3 oraz art. 4 pkt 40 ustawy z dnia 1 lutego 1983 roku - *Prawo o ruchu drogowym*. **W aktualnie obowiązującym stanie prawnym**, określonym ustawą z 20 czerwca 1997 roku - *Prawo o ruchu drogowym* (Dz.U.2022.988 t.j. z dnia 2022.05.11) **przywołane powyżej pojęcia znajdziemy odpowiednio w art. 4 oraz art. 2 pkt 22.**

**Określenie pojęć.**

**Ograniczone zaufanie. Art. 4** - „Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze **mają prawo liczyć**, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego, chyba że **okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania**”.

**Szczególna ostrożność. Art. 2 pkt 22** - „**szczególna ostrożność** - ostrożność polegającą na **zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania** uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, **w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie**”.

**Do czasu określenia powyższych zasad szczegółowe przepisy o ruchu, porządku i bezpieczeństwie drogowym**, wydane na podstawie delegacji zawartej w art. 14 ustawy z dnia 27 listopada 1961 roku *o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych*, a zawarte w rozporządzeniu Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968 roku *w sprawie ruchu na drogach publicznych* nie definiowały szczególnej ostrożności i ograniczonego zaufania, odwołując się jedynie w swej treści do terminu „szczególna ostrożność”, jako warunku stanowiącego o bezpieczeństwie wykonywania określonych manewrów na drodze, w tym m.in.: włączania się do ruchu, wyprzedzania, zawracania, cofania zbliżania się do skrzyżowania, przejazdu kolejowego oraz przejścia dla pieszych.

Ponadto, **w zakresie zmiany zajmowanego pasa ruchu lub skręcania obowiązujące wcześniej regulacje prawne**, zabraniały wprost wykonywania tych manewrów „bez uprzedniego upewnienia się, że nie spowoduje to zajeżdżenia drogi innym kierującym, zbliżającym się z tyłu oraz przodu” oraz stwierdzały, że „samo sygnalizowanie, bez upewnienia się, że skręcenie lub

zmiana pasa ruchu nie spowoduje zajechania drogi innym kierującym, nie upoważnia do wykonania tych manewrów”.

O ile aktualny kształt przepisów ustawy *prawo o ruchu drogowym* precyzyjnie określa miejsca i sytuacje, w których uczestnik ruchu jest obowiązany zachować szczególną ostrożność (w Dziale II pt. „Ruch drogowy” znajdziemy ich **26**), o tyle w przypadku zasady ograniczonego zaufania (względnej ufności) stanowi jedynie ogólne wskazanie do **konsekwentnej analizy zachowań innych użytkowników drogi** w kontekście przestrzegania przez nich zasad ruchu drogowego oraz wyciągania z poczynionych obserwacji stosownych wniosków, przekładających się na **podjęcie reakcji, której celem jest uniknięcie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

**Obowiązek zachowania szczególnej ostrożności.** Ustawa - *Prawo o ruchu drogowym* wymaga od uczestnika ruchu zachowania szczególnej ostrożności w następujących sytuacjach:

- wchodzenie oraz przechodzenie przez jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko;
- zbliżanie się do przejścia dla pieszych przez korzystającego z urządzenia wspomagającego ruch;
- włączanie się do ruchu;
- zmiana kierunku jazdy lub pasa ruchu;
- cofanie;
- wyprzedzanie;
- zbliżanie się do skrzyżowania;
- zbliżanie się do linii przecinania się poza skrzyżowaniem kierunku ruchu pojazdów jadących po tej samej drodze;
- zbliżanie się do przejścia dla pieszych;
- zbliżanie się kierującego tramwajem do przejścia dla pieszych;
- przejeżdżanie obok przystanku tramwajowego (autobusowego) nieznajdującego się przy drodze dla pieszych lub drodze dla pieszych i rowerów;
- zbliżanie się do przejazdu dla rowerów;
- skręcanie w drogę poprzeczną;
- zbliżanie się do przejazdu kolejowego i przejeżdżanie przez przejazd;
- zbliżanie się i przejeżdżanie przez torowisko tramwajowe;
- jazda w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza;
- korzystanie przez kierującego rowerem lub hulajnogą elektryczną z drogi dla rowerów i pieszych;

- korzystanie przez kierującego rowerem z drogi dla pieszych;
- korzystanie przez kierującego urządzeniem wspomagającym ruch z drogi dla pieszych i rowerów;
- korzystanie przez kierującego hulajnogą elektryczną oraz urządzeniem transportu osobistego z drogi dla pieszych;
- korzystanie przez kierującego pojazdem uprzywilejowanym z ustawowo określonych przywilejów na drodze;
- korzystanie przez kierującego pojazdem wykonującym prace porządkowe, remontowe lub modernizacyjne z ustawowo określonych przywilejów drogowych;
- przejeżdżanie obok lub jazda za pojazdem do nauki jazdy;
- omijanie pojazdu przewożącego zorganizowaną grupę dzieci i młodzieży do 18 lat - w czasie wsiadania lub wysiadania dzieci/młodzieży;
- przejeżdżanie obok autobusu szkolnego;
- omijanie pojazdu konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób niepełnosprawnych - w czasie wsiadania lub wysiadania tych osób.

**Szczególna ostrożność i ograniczone zaufanie w orzecznictwie.** W tezach Sądu Najwyższego oraz Sądów Apelacyjnych związanych z zasadami ograniczonego zaufania i szczególnej ostrożności znajdziemy m.in. następujące stwierdzenia (III KK 366/17, V KK 264/12, I ACa 407/18, III KK 109/12, V KK 34/09). Każdy kierowca powinien odpowiednio dostosować sposób swojego prowadzenia pojazdu jeżeli „są podstawy do przewidywania, że inny uczestnik ruchu może nie przestrzegać zasad bezpieczeństwa”. Warunkiem odpowiedzialności karnej kierowcy za naruszenie zasady ograniczonego zaufania jest „wykazanie, iż kierowca mógł i powinien był przewidzieć” niezgodne z zasadami ruchu drogowego innego uczestnika ruchu.

Reguła ograniczonego zaufania stanowi o prawnej podstawie do „działania w zaufaniu do innych uczestników ruchu”, doznając „ograniczeń jedynie wówczas, gdy okoliczności sytuacji drogowej wskazują na możliwość niewłaściwego zachowania się przez innego uczestnika ruchu”.

„Nałożenie na uczestnika ruchu obowiązku przewidywania wszelkich nietypowych i zarazem niebezpiecznych zachowań innych uczestników tego ruchu prowadziło do jego nieustannego tamowania i wręcz sparaliżowania”

W ustawie *prawo o ruchu drogowym* występuje „stopniowanie obowiązku zachowania ostrożności”: **ostrożność** - obowiązująca wszystkich uczestników ruchu drogowego i inne osoby znajdujące się na drodze; **szczególna ostrożność** – zwiększenie uwagi gwarantujące odpowiednio szybką reakcję na sytuację zmieniającą się na drodze w ściśle określonych przez ustawodawcę sytuacjach; **szczególna ostrożność z „nałożonym wprost na kierujących pojazdami obowiązkiem upewnienia się co do możliwości bezpiecznego wykonania manewru”**, np.:

- **cofanie** - kierujący pojazdem powinien **ustąpić pierwszeństwa** innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu i **zachować szczególną ostrożność**, a w szczególności: sprawdzić, czy wykonywany manewr nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia **oraz upewnić się, czy za pojazdem nie znajduje się przeszkoda**;

- **wyprzedzanie** - kierujący pojazdem jest obowiązany **przy wyprzedzaniu zachować szczególną ostrożność**, a zwłaszcza bezpieczny odstęp od wyprzedzanego pojazdu lub uczestnika ruchu **oraz upewnić się w szczególności, czy**: ma odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu; kierujący, jadący za nim, nie rozpoczął wyprzedzania; kierujący, jadący przed nim na tym samym pasie ruchu, nie zasygnalizował zamiaru wyprzedzania innego pojazdu, zmiany kierunku jazdy lub zmiany pasa ruchu.

„Warunkiem sprostania obowiązkowi szczególnej ostrożności, nałożonemu na uczestnika ruchu drogowego w sytuacjach wskazanych w ustawie, jest nieustająca obserwacja sytuacji na drodze, umożliwiająca percepcję wszystkich zmian i odpowiednie dostosowanie się do nich”.

Od nakreślonego przez ustawodawcę modelu zasady szczególnej ostrożności odbiega m.in. „wykonywanie manewru skrętu w lewo, bez upewnienia się, czy nie spowoduje on zajechania drogi także pojazdowi jadącemu z tyłu. Zaniechanie takiego upewnienia się o braku zagrożenia przy wykonywaniu skrętu w lewo oznacza niezachowanie szczególnej ostrożności, jako prawidłowego wykonania manewru zmiany kierunku jazdy, określonego w art. 22 ust. 1 prawa o ruchu drogowym, a tym samym naruszenie zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym”.

„O odpowiedzialności kierowcy wykonującego skręt w lewo można byłoby mówić wtedy, gdy widział (lub mógł i powinien był widzieć) pojazd poruszający się w sposób stwarzający zagrożenie lub wręcz uniemożliwiający bezpieczne wykonanie manewru, a mimo to ten manewr w dalszym ciągu realizował. Jednak w takiej sytuacji odpowiedzialność ta będzie związana w pierwszej kolejności z naruszeniem zasady ograniczonego zaufania”.

**Uwzględnienie powyższych wymagań, stawianych wprost przez ustawodawcę oraz wynikających z ukształtowanego orzecznictwa sądowego, pozwoli niewątpliwie na kształtowanie ruchu drogowego, z priorytetowo potraktowaną kwestią jego bezpieczeństwa.**

Marcin Kiwit, WORD Olsztyn

Źródło: Prawo Drogowe