

**§**     **Z ORZECZNICTWA**  
**SADU NAJWYŻSZEGO**

RYSZARD A. STEFAŃSKI

**GŁOSA**

**do postanowienia SN z dnia 18 kwietnia 2012 r. - III KK 311/11\***

**TEZA**

**Choć przepis art. 51 ust. 3 prawa o ruchu drogowym nie nakłada na kierującego obowiązku używania świateł drogowych na nieoświetlonych drogach, to w określonych okolicznościach, wynikających z warunków ruchu drogowego, stosowanie świateł drogowych staje się koniecznością dla zapewnienia bezpiecznego poruszania się po drodze.**

**GŁOSA**

Sąd Najwyższy w glosowanym postanowieniu powtórzył wyrażony wcześniej przez ten organ pogląd o obowiązku używania świateł drogowych. We wcześniejszym judykacie Sąd Najwyższy uznał, że „W określonych okolicznościach, wynikających z warunków ruchu drogowego, stosowanie świateł drogowych będzie konieczne dla zapewnienia bezpiecznego poruszania się po drodze.”<sup>1</sup> W glosowanym postanowieniu organ ten wyraźnie odwołał się do tego orzeczenia. Stanowisko zajęte w glosowanym postanowieniu,

---

\* OSNKW 2012, Nr 9, poz. 97.

<sup>1</sup> Postanowienie SN z dnia 24 października 2008 r. – IV KK 309/08, OSN Prok. i Pr. 2009, Nr 9, poz. 6 z glosą krytyczną R. A. Stefańskiego, PnD 2009, Nr 5, s. 5 – 9. Pogląd wyrażony w tym postanowieniu zdaje się aprobować W. Kotowski, skoro powołuje go nie opatrując go żadnym komentarzem (W. Kotowski, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, Warszawa 2011, s. 549).

tak samo jak poprzednie, jest nietrafne. Pozostaje przede wszystkim w sprzeczności z treścią art. 51 ust. 3 p. r. d.<sup>2</sup>

Zgodnie z art. 51 ust. 3 p. r. d. w czasie od zmierzchu do świtu, na nieoświetlonych drogach, zamiast świateł mijania lub łącznie z nimi, kierujący pojazdem może używać świateł drogowych, o ile nie osłepi innych kierujących albo pieszych poruszających się w kolumnie. Czas od zmierzchu do świtu nie jest możliwy do określenia za pomocą godzin, gdyż zależy od pory roku i szerokości geograficznej. Jest to okres między nocą a dniem albo dniem i nocą. W sensie astronomicznym świt zaczyna się, a zmierzch kończy się, gdy słońce znajduje się 18° pod horyzontem; wówczas przestają (zaczynają) być widoczne słabe gwiazdy. Świt cywilny zaczyna się później, tj. wtedy gdy można przeczytać w pokoju duży druk; czas trwania świtu cywilnego wynosi około 1/3 astronomicznego. Świt i zmierzch powstają skutkiem odbicia się i rozproszenia światła słonecznego przez górne warstwy atmosfery.<sup>3</sup> Świt jest przed wschodem słońca, a zmierzch po zachodzie słońca. W komentowanym przepisie chodzi o świt i zmierzch w znaczeniu astronomicznym. Światła drogowe nie mogą być używane w dzień.

Światła drogowe mogą być używane łącznie ze światłami mijania lub samodzielnie. Można je używać tylko na drogach nieoświetlonych. Jest to określenie nieostre i może w praktyce – jak słusznie podkreśla się w piśmiennictwie – powodować określone trudności.<sup>4</sup> Ustawodawca decyzję co do korzystania ze świateł drogowych pozostawił do uznania kierującego pojazdem. O tym, że art. 51 ust. 3 p. r. d. uprawnia kierującego pojazdem do używania świateł drogowych w warunkach w nim określonych, świadczy użycie słowa „może”, które powszechnie jest odczytywane jako przyzwolenie do określonego zachowania. Czasownik deontyczny wyrażany przez wyrażenie „może” oznacza zezwolenie adresatowi normy postąpić w sposób opisany w składniku propozycjonalnym.<sup>5</sup> Podstawowym znaczeniem słowa „może” w tekstach prawnych – jak podkreśla się w doktrynie – jest wyrażenie kompetencji (upoważnienia).<sup>6</sup> Kontekst językowy, w którym ten czasownik został użyty w art. 51 ust. 3 p. r. d. nie pozostawia wątpliwości, że dozwolone jest użycie świateł drogowych. Jednoznacznie wskazuje na to kontekstowa identyfikacja

---

<sup>2</sup> Chodzi o ustawę z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012r, poz. 1137 ze zm.).

<sup>3</sup> *Wielka ilustrowana encyklopedia powszechna, t. XVII*, Wydawnictwo „Gutenberga” Kraków, Reprint, Poznań 1995, s. 73.

<sup>4</sup> S. Soboń, *Kodeks drogowy. Komentarz z orzecnictwem NSA, SN i TK. Część I. Ustawa Prawo o ruchu drogowym*, Warszawa 2005, s. 245.

<sup>5</sup> A. Malinowski, *Redagowanie tekstu prawnego. Wybrane wskazania logiczno – językowe*, Warszawa 2008, s. 30.

<sup>6</sup> M. Zieliński, *Wykładnia prawa. Zasady. Reguły. Wskazówki*, Warszawa 2002, s. 160.

jego znaczenia. Wobec tego nie można stawiać kierującemu pojazdem zarzutu naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu, polegającego na nie włączeniu świateł drogowych.

Ustawodawca uczynił tak niewątpliwie dlatego, że światła drogowe oświetlają drogę na dużej przestrzeni przed pojazdem<sup>7</sup> i są symetryczne, tzn. wytworzony przez nie snop światła jest symetryczny względem samochodu, oświetlając jednakowo lewą i prawą stronę. Z uwagi na takie ich ustawienie i siłę światła mogą oślepić innych uczestników ruchu. Z „Warunków szczegółowych dotyczących świateł zewnętrznych pojazdu samochodowego i przyczepy”, stanowiących załącznik nr 6 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia,<sup>8</sup> wynika, że światła drogowe powinny dostatecznie oświetlać drogę co najmniej na 100 m przed pojazdem przy dobrej przejrzystości powietrza. Z tego też powodu z art. 51 ust. 3 p. r. d. warunkuje ich używanie od przełączenia ich na światła mijania w razie zbliżania się:

- 1) pojazdu nadjeżdżającego z przeciwka, przy czym jeżeli jeden z kierujących wyłączył światła drogowe – drugi jest obowiązany uczynić to samo;
- 2) do pojazdu poprzedzającego, jeżeli kierujący może być oślepiony;
- 3) pojazdu szynowego lub komunikacji wodnej, jeżeli poruszają się w takiej odległości, że istnieje możliwość oślepienia kierujących tymi pojazdami.

Wniosek o fakultatywności włączania świateł drogowych wspiera wykładnia historyczna. Poprzednio obowiązująca ustawa z dnia 1 lutego 1983r. Prawo o ruchu drogowym<sup>9</sup> przewidywała obowiązek używania poza obszarem zbudowanym – świateł drogowych lub świateł mijania albo obu tych świateł łącznie (art. 43 ust. 1 pkt 1 i 2). Podobne uregulowanie zawierało rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968r. w sprawie ruchu na drogach publicznych,<sup>10</sup> które nakładało na kierującego pojazdem samochodowym obowiązek używania świateł drogowych lub świateł mijania na drogach niedostatecznie oświetlonych poza obszarem zabudowanym oraz na obszarze zabudowanym poza granicami administracyjnymi miast i osiedli ( § 40 ust. 4 pkt 2 i 3).

Podstawowe znaczenie mają światła mijania, które są przeznaczone do oświetlania drogi przed pojazdem na odległość co najmniej 40 m i dodatkowo są asymetryczne, tzn.

---

<sup>7</sup> J. Paszkowski, *Laboratorium systemów pomiarowych i diagnostycznych pojazdów samochodowych*, Warszawa 2003, s. 4.

<sup>8</sup> Dz. U. Nr 32, poz. 262 ze zm.

<sup>9</sup> Dz. U. z 1992r., Nr 11, poz. 41 ze zm.

<sup>10</sup> Dz. U. Nr 27, poz. 183 ze zm.

oświetla drogę po prawej stronie na większą odległość niż po lewej. Nie powodują olśniewania innych użytkowników drogi.<sup>11</sup> Kierujący pojazdem jest obowiązany używać świateł mijania podczas jazdy w warunkach normalnej przejrzystości powietrza, z tym że w czasie od świtu do zmierzchu w warunkach normalnej przejrzystości powietrza, zamiast świateł mijania, może używać świateł do jazdy dziennej (art. 51 ust. 1 i 2 p. r. d.).

Kierujący pojazdem, decydując się na korzystanie od zmierzchu do świtu, na nieoświetlonej drodze, ze świateł mijania, musi dostosować prędkość do ograniczonej widoczności drogi. Artykuł 19 ust. 1 p. r. d. nakłada na kierującego pojazdem obowiązek poruszania się z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, w szczególności rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu. Nie oznacza to – jak przyjął Sąd Najwyższy w glosowanym postanowieniu. – że „Jeżeli (...) skazany decydował się na jazdę w porze nocnej z prędkością 80-90 km/h, a więc oscylującą w granicach maksymalnej dopuszczalnej prędkości, to powinien używać świateł drogowych, gdyż tylko one gwarantowały mu dostateczne oświetlenie pola widzenia. Tym bardziej że nie zachodziły żadne okoliczności zakazujące skazanemu używania tych świateł.”

Z zawartego w art. 19 ust. 1 p. r. d. wymogu, by kierujący pojazdem dostosował prędkość, m. in. do widoczności drogi, która na nieoświetlonej drodze zależy od rodzaju używanych świateł prędkość, wynika, że jadąc z włączonymi światłami mijania, jest obowiązany jechać wolniej niż gdyby miał włączone światła drogowe. Z przepisu tego nie wynika zależność odwrotna, a mianowicie, że jadąc z większą prędkością niż pozwala na to oświetlenie drogi przez światła mijania, ma obowiązek używać świateł drogowych. Rodzaj włączonych świateł nie zależy od rozwijanej prędkości, a odwrotnie to prędkość zależy od rodzaju używanych świateł.

Niewątpliwie kierujący pojazdem, jadąc z włączonymi światłami drogowymi ma większe możliwości zauważenia przeszkody na drodze i podjęcia w porę skutecznego manewru obronnego. Korzystając ze świateł mijania musi poruszać się z mniejszą prędkością niżby używał świateł drogowych, bowiem musi dostosować prędkość do warunków widoczności drogi. W sytuacji, gdy na nieoświetlonej drodze dojdzie do najechania na nieoświetloną przeszkodę, którą kierujący pojazdem mógł lub powinien przewidzieć, nie można postawić mu zarzutu – jak to uczynił Sąd Najwyższy w glosowanym postanowieniu – niewłączenia świateł drogowych, mimo że nie było ku temu

---

<sup>11</sup> J. Paszkowski, *Laboratorium systemów pomiarowych...*, s. 6.

przeszkód, a naruszenia art. 19 ust. 1 p. r. d., polegającego na niedostosowaniu prędkości do warunków widoczności drogi.

RYSZARD A. STEFAŃSKI