

UCHWAŁA

Dnia 5 grudnia 2024 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Marek Motuk

Protokolant starszy inspektor sądowy Łukasz Kaczmarek

w sprawie sędziego Sądu Rejonowego w L. X.Y.

po rozpoznaniu w Izbie Odpowiedzialności Zawodowej

na posiedzeniu w dniu 28 listopada 2024 r.

wniosku Zastępcy Prokuratora Rejonowego W.

o zezwolenie na pociągnięcie do odpowiedzialności karnej sędziego Sądu Rejonowego w L. X.Y. za to, że w dniu 25 lutego 2023 r. w W. nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, że prowadząc pojazd mechaniczny marki V. nr rej. [...], jadąc ulicą [...] od ulicy [...]1 w stronę ulicy [...]2, nienależycie obserwował drogę i nie zachował szczególnej ostrożności podczas zbliżania się i przejeżdżania przez wyznaczony i oznaczony znakiem poziomym P-11 i znakiem pionowym D-6b przejazd dla rowerów, nie ustąpił pierwszeństwa zbliżającej się z jego prawnej strony rowerzystce E. D. i doprowadził do jej potrącenia, czym nieumyślnie spowodował wypadek drogowy, w którym E. D. doznała obrażeń ciała w postaci [...], które to obrażenia spowodowały naruszenie czynności narządów ciała pokrzywdzonej na okres powyżej 7 dni, tj. o czyn z art. 177 § 1 k.k.

na podstawie art. 80 § 2c ustawy z dnia 27 lipca 2001 r. – Prawo o ustroju sądów powszechnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 334) *a contrario*

uchwalił:

I. odmówić zezwolenia na pociągnięcie do odpowiedzialności karnej sędziego Sądu Rejonowego w L. X.Y. za czyn wskazany we wniosku Zastępcy Prokuratora Rejonowego w W. z dnia 17 września 2024 r. sygn. akt [...];

II. kosztami postępowania delibacyjnego obciążyć Skarb Państwa.

UZASADNIENIE

Zastępca Prokuratora Rejonowego [...] we W. wnioskiem z dnia 17 września 2024 r., sygn. akt [...] zwrócił się do Sądu Najwyższego o zezwolenie na pociągnięcie do odpowiedzialności karnej sędziego Sądu Rejonowego w L. X.Y. za to, że w dniu 25 lutego 2023 r. we W. nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, że prowadząc pojazd mechaniczny marki V. nr rej. [...], jadąc ulicą [...] od ulicy [...]1 w stronę ulicy [...]2, nienależycie obserwował drogę i nie zachował szczególnej ostrożności podczas zbliżania się i przejeżdżania przez wyznaczony i oznaczony znakiem poziomym P-11 i znakiem pionowym D-6b przejazd dla rowerów, nie ustąpił pierwszeństwa zbliżającej się z jego prawnej strony rowerzystce E. D. i doprowadził do jej potrącenia, czym nieumyślnie spowodował wypadek drogowy, w którym E. D. doznała obrażeń ciała w postaci [...], które to obrażenia spowodowały naruszenie czynności narządów ciała pokrzywdzonej na okres powyżej 7 dni, tj. o czyn z art. 177 § 1 k.k.

W odpowiedzi na ten wniosek zwartej w piśmie z dnia 5 listopada 2024 r. obrońca sędziego X.Y. stwierdził, że wymienionemu sędziemu nie sposób przypisać sprawstwa występkę z art. 177 § 1 k.k., zaś osobą wyłącznie winną tego zdarzenia jest rowerzystka. Na taką konstatację wskazuje analiza nagrania przebiegu zdarzenia i wzajemnych interakcji uczestników ruchu drogowego, zabezpieczona na potrzeby niniejszego postępowania. Wynika z niej, że kierowany przez sędziego pojazd marki V. znajdował się już w strefie przejazdu dla rowerów, gdy rowerzystka zbliżała się do niego. Kierujący pojazdem nie miał żadnych możliwości uniknięcia wypadku. Takie stwierdzenie uzasadnia również to, jak znikomy dystans pokonał samochód od momentu wejścia w pole widzenia roweru do momentu, kiedy doszło do wzajemnej interakcji. Jak wskazuje biegły, „niewielka” prędkość tego pojazdu doprowadziła do tego, że zatrzymał się on praktycznie w miejscu potrącenia roweru.

Obrońca wskazał również na zeznania świadka L. R., który stwierdził: „gdy dojechałem do osi skrzyżowania nawiązałem kontakt wzrokowy z tą rowerzystką.

Ona była skupiona na mnie. Ja wzrokowo dałem znać, że ją widzę, więc ona nie patrząc co się dzieje po jej lewej stronie, wjechała na przejazd dla rowerów. (...) na tym przejeździe stało już auto V., w związku z czym doszło do zdarzenia”.

Ponadto z zeznań wszystkich świadków jednoznacznie wynika, że prowadząca rower elektryczny w związku ze złymi warunkami atmosferycznymi miała założony na głowę kaptur, który znacznie ograniczał jej pole widzenia. Z ujawnionego nagrania ani też z zeznań świadków nie wynika, aby rowerzystka (w przeciwieństwie do kierowcy V.) podejmowała jakiegokolwiek manewry obronne, choćby w postaci próby wyhamowania. Gdyby nie próba uniknięcia wypadku przez wyhamowanie pojazdu przez jego kierowcę, to doszłoby prawdopodobnie do uderzenia rowerzystki w prawy bok pojazdu i jej obrażenia byłyby poważniejsze. Należy zatem uznać, że to kierująca rowerem elektrycznym nie obserwowała przedpola kierunku jazdy skupiając się na znajdującym się na skrzyżowaniu kierowcy A., dodatkowo prowadziła rower elektryczny z prędkością niebezpieczną w danych warunkach drogowych.

Jednocześnie obrońca przypomniał, że przepis art. 27 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251), zwanej dalej „p.r.d.”, nie nakłada na kierującego pojazd bezwzględnego obowiązku ustąpienia rowerzyście pierwszeństwa niezależnie od tego, gdzie on się znajduje. Zgodnie z brzmieniem tego przepisu „kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa kierującemu rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego oraz osobie poruszającej się przy pomocy urządzenia wspomagającego ruch, znajdującym się na przejeździe”. Dopiero kiedy rowerzysta znajduje się na przejeździe, taki obowiązek po stronie kierującego pojazdem się ziści.

Odnosząc się do opinii biegłego z zakresu techniczno-kryminalistycznej rekonstrukcji wypadków drogowych sporządzonej na potrzeby niniejszego postępowania, obrońca stwierdził, że nie spełnia ona elementarnych wymogów stawianych przed opiniami biegłych. Biegły przypisał sobie kompetencje sądu powszechnego, dokonując analizy stanu prawnego i subsumpcji pod ustalone wybiórczo elementy stanu faktycznego.

Na posiedzeniu w dniu 28 listopada 2024 r. sędzia Sądu Rejonowego w L. X.Y. oraz jego obrońca wniesli o wydanie uchwały odmawiającej zezwolenia na pociągnięcie sędziego X.Y. do odpowiedzialności karnej.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje.

Wniosek nie jest zasadny.

Zgodnie z treścią art. 80 § 2c ustawy z dnia 27 lipca 2001 r. – Prawo o ustroju sądów powszechnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 334) sąd dyscyplinarny wydaje uchwałę zezwalającą na pociągnięcie sędziego do odpowiedzialności karnej, jeżeli zachodzi dostatecznie uzasadnione podejrzenie popełnienia przez niego przestępstwa. W orzecznictwie Sądu Najwyższego dotyczącym spraw immunitetowych wskazuje się, że pod pojęciem „dostatecznie uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa” należy rozumieć podejrzenie w pełni uzasadnione, nie nasuwające żadnych istotnych wątpliwości ani zastrzeżeń, zarówno co do popełnienia czynu, jak i występowania innych znamion objętych przez ustawę ramami zasad odpowiedzialności karnej (por. uchwałę Sądu Najwyższego z dnia 27 stycznia 2009 r. sygn. akt SNO 95/08).

Ocena zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego dokonana na potrzeby weryfikacji okoliczności powołanych we wniosku o zezwolenie na pociągnięcie sędziego Sądu Rejonowego w L. X.Y. do odpowiedzialności karnej jednoznacznie wskazuje, że nie zachodzi dostatecznie uzasadnione podejrzenie popełnienia przez wymienionego sędziego przestępstwa z art. 177 § 1 k.k.

Zgodnie z powołanym przepisem, odpowiedzialność karną ponosi ten, kto naruszając, choćby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym, powoduje nieumyślnie wypadek, w którym inna osoba odniosła obrażenia ciała określone w art. 157 § 1 k.k. W kontekście przebiegu zdarzenia drogowego z dnia 25 lutego 2023 r. istotne znaczenie ma przepis art. 27 ust. 1 p.r.d., który stanowi, że kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa kierującemu rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego oraz osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, znajdującym się na przejeździe. Rację ma obrońca sędziego, podnosząc, że obowiązek ustąpienia pierwszeństwa kierującemu

rowerem aktualizuje się dopiero wówczas, gdy kierujący rowerem znajduje się na przejeździe, a nie w sytuacji, gdy do tego przejazdu dopiero się zbliża.

Na słuszność takiej konstatacji wskazuje również porównanie powyższej regulacji z unormowaniami zawartymi w art. 26 ust. 1 i 1a p.r.d., a dotyczącymi obowiązku ustąpienia przez kierującego pojazdem pierwszeństwa pieszym. Zgodnie z art. 26 ust. 1 p.r.d. kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu albo na nie wchodzącego i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu albo wchodzącemu na to przejście, z zastrzeżeniem ust. 1a. Z kolei ust. 1a tego artykułu stanowi, że kierujący tramwajem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu. Z powyższego wynika zatem, że w przypadku pieszego, obowiązek ustąpienia mu pierwszeństwa przez kierującego pojazdem aktualizuje się wcześniej niż w momencie znajdowania się przez pieszego na przejściu, a mianowicie w momencie, gdy zachowanie danej osoby będzie można obiektywnie rozpoznać i potraktować jako zmierzanie do przekroczenia jezdni w obrębie danego przejścia. Wobec tego, że w art. 27 ust. 1 p.r.d. analogicznego sformułowania nie ma, a mowa jest tam o kierującym rowerem znajdującym się na przejeździe, należy przyjąć, że kierujący rowerem uzyskuje pierwszeństwo względem kierowcy dopiero wtedy, gdy znajdzie się na przejeździe.

Drugim obowiązkiem nałożonym na kierującego pojazdem i wynikającym z art. 27 ust. 1 p.r.d. jest obowiązek zachowania szczególnej ostrożności. Zgodnie z definicją tego pojęcia zawartą w art. 2 pkt 22 p.r.d. szczególna ostrożność to ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie.

Trzeci obowiązek kierującego pojazdem zbliżającego się do przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów – oznakowanego jak w niniejszej sprawie znakiem D-6b „przejście dla pieszych i przejazd dla rowerów” – wynika z treści § 47

ust. 4 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 454, z późn. zm.). Przepis ten stanowi, że kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6, D-6a albo D-6b jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających.

Odnosząc powyższe unormowania do okoliczności zaistniałych w sprawie, należy uznać, że brak jest dostatecznych podstaw do przyjęcia, iż sędzia X.Y. kierując pojazdem, podczas zbliżania się i przejeżdżania przez przejazd dla rowerów, naruszył wyżej wymienione zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Ze znajdującego się w aktach dochodzenia (k.11) nagrania z monitoringu wynika, że kierowany przez niego pojazd znalazł się na przejeździe rowerowym wcześniej, zanim na ten przejazd wjechała kierująca rowerem. Nietrafnie zatem biegły uparuje nieprawidłowego zachowania sędziego X.Y. w tym, że nie ustąpił on pierwszeństwa kierującej rowerem (opinia biegłego, akta dochodzenia k.124). Z treści art. 27 ust. 1 p.r.d. nie wynika, aby sam fakt przebywania rowerzysty w jakiejś niesprecyzowanej odległości od przejazdu nakładał na kierującego pojazdem obowiązek ustąpienia pierwszeństwa rowerzyście. Obowiązek ten aktualizuje się dopiero w momencie znajdowania się rowerzysty na przejeździe.

Po drugie, na nagraniu widoczne jest, że pojazd sędziego X.Y. w momencie zderzenia poruszał się z minimalną wręcz prędkością. Biegły wskazuje, że pojazd „(...) po potrąceniu, z uwagi na niewielką prędkość, w wyniku hamowania zatrzymał się praktycznie w miejscu potrącenia roweru” (akta dochodzenia k. 122). Z kolei kierująca rowerem elektrycznym E. D. poruszając się jednostajnie z prędkością ok. 17km/h (opinia biegłego, akta dochodzenia k.119), wjechała na ten przejazd, nawet nie zwalniając. Z zeznań świadka Ł. R. wynika, że kierująca rowerem poruszała się szybko, jej uwaga była skupiona na pojeździe kierowanym przez świadka (akta dochodzenia k. 38v) i nie w ogóle nie obserwowała tego, co dzieje się po jej drugiej stronie: „(...) Na skrzyżowaniu z ulicą [...] z ul. [...] chciałem skręcić w lewo, dokładnie w ul. [...]. Jadąc ulicą [...] w tym samym kierunku, czyli z

[...], po mojej lewej stronie jechała rowerzystka. Gdy dojechałem do osi skrzyżowania nawiązałem kontakt z tą rowerzystką. Ona była skupiona na mnie. Ja wzrokowo dałem jej znać, że ją widzę, więc ona nie patrząc co się dzieje po lewej stronie, wjechała na przejazd dla rowerów. Z tego co sobie przypominam, chyba już na przejeździe stało auto V., w związku z czym doszło do zderzenia (...). Z zeznań tego świadka, z nagrania z monitoringu oraz z relacji przesłuchanego w charakterze świadka sędziego X.Y. (akta dochodzenia k. 72v-73) wynika, że to zachowanie kierującej rowerem doprowadziło do wypadku drogowego.

Po trzecie z nagrania z monitoringu wynika, że kierujący pojazdem zbliżając się do przejścia dla pieszych wyraźnie zmniejszył prędkość, dostosowując ją zarówno do miejsca na drodze, w którym się znalazł, jak i do warunków panujących w tym dniu na tej drodze. Nie uchybił w ten sposób § 47 ust. 4 powołanego rozporządzenia. Przepis ten obliguje kierującego pojazdem zbliżającego się do przejścia dla pieszych do zmniejszenia prędkości („tak aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających”), co nie oznacza obowiązku zatrzymania się. Wymaga przy tym dostrzeżenia, że z wniosku prokuratora nie wynika, by wnioskodawca w niniejszej sprawie łączył fakt zaistnienia wypadku drogowego z nadmierną prędkością. Oznacza to, że sędzia X.Y. prowadząc pojazd poruszał się z prędkością dostosowaną do panujących wówczas warunków drogowych, co w tej płaszczyźnie stanowiło zarazem o respektowaniu zasady zachowania szczególnej ostrożności wynikającej z powołanego wyżej art. 27 ust. 1 p.r.d.

Powyższe spostrzeżenia dezawuuują wnioski zawarte w opinii biegłego (akta dochodzenia k. 124) zawarte w pkt 1 tiret pierwsze oraz w pkt 2, a więc te niekorzystne dla sędziego X.Y. Należy zwrócić uwagę także na fakt, że biegły zdaje się zakładać, że sam fakt zbliżania się kierującej rowerem do przejazdu nakłada na kierującego pojazdem szczególne obowiązki, przy czym nie wiadomo, z jakim dokładnie momentem miałyby nastąpić powstanie takich obowiązków.

Należy zatem uznać, że zebrany w sprawie materiał dowodowy nie pozwala na ustalenie, że zachodzi dostatecznie uzasadnione podejrzenie popełnienia przez sędziego Sądu Rejonowego w L. X.Y. przestępstwa wyczerpującego znamiona art.

177 § 1 k.k. Wymowa dowodów w postaci nagrania z monitoringu, zeznań świadka Ł. R. oraz relacji przesłuchanego w charakterze świadka sędziego X.Y. nie jest taka, jak wywodzi prokurator. Brak jest zatem podstaw do wydania uchwały zezwalającej na pociągnięcie sędziego X.Y. do odpowiedzialności karnej za czyn opisany we wniosku Zastępcy Prokuratora Rejonowego [...] we W.

Z tych względów Sąd Najwyższy uchwalił, jak w sentencji.

[M. T.]

[a.ł.]