

Problematyka wypadków drogowych

Wojciech Kotowski

POCHOPNE UMORZENIE POSTĘPOWANIA W SPRAWIE WYPADKU DROGOWEGO ZE SKUTKIEM ŚMIERTELNYM

Wypadek miał miejsce na przejściu dla pieszych, usytuowanym na trzypasowej jezdni szerokości 9 m. Piesi przechodzili przez jezdnię podczas emisji czerwonego światła dla ich kierunku ruchu. W chwili kiedy pierwsza sześciuosobowa grupa schodziła z jezdni, do jej krawędzi zbliżyła się i zwolniła druga czterosobowa grupa, przy czym jeden z jej uczestników, 14-letni chłopiec, szedł szybciej i wszedł już na jezdnię. Kiedy znajdował się na linii rozgraniczającej pasy koledzy go zawołali, widząc nadjeżdżający pojazd. Chłopiec zatrzymał się, spojrzął w kierunku nadjeżdżającego pojazdu, a następnie odwracając się w kierunku kolegów, próbował zbiec z jezdni. W tym momencie został uderzony czołem pojazdu na wysokości lewego reflektora. Wskutek uderzenia chłopiec został wyrzucony ponad dach na wysokość sygnalizatora zawieszzonego nad środkowym pasem ruchu i upadł na jezdnię 40 m za przejściem dla pieszych. Chłopiec poniósł śmierć na miejscu. W ocenie młodzieży samochód jechał z bardzo dużą prędkością, ponad 90 km/h. Kierujący BMW jechał, jak twierdził, środkowym pasem ruchu z prędkością ok. 70 km/h. Kiedy zauważył przechodzącą grupę młodzieży, zwolnił do 50 km/h. Widział, że kolejna grupa zamierzająca przejść przez jezdnię

zatrzymała się przy jej krawędzi, a zatem zbliżając się do przejścia, nie hamował, a kiedy był tuż przed nim, ze stojącej grupy wybiegł chłopiec, na którego najechał, nie mając żadnych szans uniknięcia potrącenia.

Zaprezentowany stan faktyczny organ postępowania ustalił na podstawie zeznań świadków w osobach kolegów zabitego i kierującego samochodem. Zgodne zeznania młodzieży znalazły potwierdzenie w utrwalonych dowodach materialnych. Natomiast zeznanie kierującego zdecydowanie przeczy tym dowodom.

Kluczową kwestią, która nie została przez organ procesowy należycie rozpoznana, zresztą przy wsparciu podobno doświadczonych biegłych, to prędkość pojazdu zbliżającego się do przejścia dla pieszych. W toku postępowania operowano różnymi prędkościami, wśród których szczególnie rażąca jest próba, zresztą nieudolna, wykazania, że kierujący, widząc grupę młodzieży nieprawidłowo przekraczającą jezdnię, zwolnił do 50 km/h. Otóż przy tej prędkości bez najmniejszego problemu miałby możliwość zatrzymania pojazdu przed dotarciem do pieszego. Wynika to z ujawnionego toru ruchu pieszego od chwili wejścia na jezdnię, poruszania się szybkim krokiem, zatrzymania na końcu lewego pasa ruchu, patrząc z pozycji kierującego, oraz

zawrócenia i ułożenia ciała do biegu. Potwierdzeniem tej hipotezy jest dowód materialny w postaci uszkodzenia zewnętrznej strony lewej nogi pieszego, będącego następstwem uderzenia krawędzią karoserii. Tęgo rodzaju uszkodzenie całkowicie eliminuje wersję o wbiegnięciu pieszego na jezdnię bezpośrednio przed nadjeżdżającym pojazdem, ponieważ wówczas nastolatek doznałby w wyniku kontaktu z samochodem obrażenia zewnętrznej strony prawej nogi. Oznacza to, że pieszy znajdował się na jezdni w czasie co najmniej 4 sekund, w którym musiał być widoczny przez kierującego. Takie założenie jest rezultatem wiadomości pochodzącej od kierującego, że zmniejszył prędkość, wszak dotarli do niego symptomy wskazujące na nieprawidłowe zachowanie pieszych, co powinno skutkować nieustanną ich obserwacją. Zatem w chwili wejścia pieszego na jezdnię, które musiało być zauważone, kierujący znajdował się w odległości ok. 55 m, a na zatrzymanie potrzebował połowę tej odległości. Gdyby spóźnił się z reakcją, miał pełną możliwość ominięcia pieszego z prawej strony. Taką samą możliwością dysponował kierujący przy prędkości 70 km/h, ponieważ w chwili powstania stanu zagrożenia znajdowałby się w odległości ok. 80 m.

W realiach sprawy obie prędkości nie miały miejsca, ponieważ wskutek uderzenia pieszego jego ciało nie zostałoby wyrzucone, jak to miało miejsce, znacznie ponad dach samochodu, *a contrario* wzięte na maskę samochodu i wzięte na znacznym odcinku drogi zatrzymywania pojazdu lub odrzucone do przodu na wprost, czy też pod kątem w zależności od sposobu przemieszczania pieszego (chód, bieg). Prędkość samochodu musiała zatem znacznie przekraczać 80 km/h. Dokładną prędkość powołani biegli mogli obliczyć nawet precyzyjnie tylko w warunkach – czego nie uczynili – skorelowania wysokości, na którą zostało wyrzucone ciało pieszego, z drogą jego przemieszczania wzdłuż jezdni, z równoczesnym uwzględnieniem zakresu deformacji pojazdu. Skutki wypadku wskazują, że prędkość ta była zbliżona do 100 km/h.

Już samo przyjęcie przedziału prędkości w granicach 80–100 km/h świadczy jednoznacz-

nie, że kierujący zignorował obowiązki w zakresie zachowania „szczególnej ostrożności” (art. 3 p.r.d.) i „ograniczonego zaufania” (art. 4 p.r.d.).

Zasada „szczególnej ostrożności”, jako kwalifikowana postać ostrożności, zobowiązywała kierującego do wnikliwej obserwacji przedpoła jazdy, w określonej sytuacji całej długości przejścia dla pieszych, w celu zarejestrowania nie tylko istniejącej, lecz również zmieniającej się lub mogącej się zmienić sytuacji na drodze, po to wszakże, by w odpowiednim czasie dostosować zachowanie do warunków drogowych w stopniu umożliwiającym zapobiegnięcie zdarzeniu o negatywnych skutkach. Z kolei zmieniające się warunki drogowe w postaci nieuprawnionego ruchu pieszych po przejściu dla pieszych przy wyświetlaniu dla ich kierunku ruchu czerwonego sygnału świetlnego, który nie tylko mógł zauważyć, ale – w świetle jego zeznań – zauważył, zobowiązały go do utraty zaufania względem grupy nastolatków zbliżających się do przejścia od lewej strony. Kierujący, utrwalając wcześniejsze przejście ich rówieśników przy emisji czerwonego sygnału świetlnego, nie miał prawa przewidywać, że kolejna grupa zachowa się prawidłowo. Miał zatem bezwzględny obowiązek zmniejszenia prędkości do takiej, która umożliwiłaby zatrzymanie pojazdu przed przejściem na wypadek wbiegnięcia pieszego na jezdnię. Takim gwarantem była niewątpliwie prędkość 50 km/h, przy czym jest charakterystyczne, że miał świadomość, iż jest to prędkość właściwa, o czym świadczy treść jego zeznań. Wiedział, że w określonej sytuacji drogowej miał bezwzględny obowiązek realizacji zasady szczególnej ostrożności za pośrednictwem zasady ograniczonego zaufania, która nakazywała rezygnację z przywileju pierwszeństwa na przejściu dla pieszych. Jest zatem sprawcą wypadku.

W toku postępowania przygotowawczego powołano dwóch biegłych. To była niewątpliwie słuszna decyzja. W ślad za nią biegłym należało wyznaczyć dwa zadania, a mianowicie określenie w oparciu o utrwalone dowody materialne prędkości pojazdu przed uderzeniem w pieszego, a także wskazanie, przy jakiej prędk-

kości kierujący zapobiegłby wypadkowi. Stało się jednak inaczej. Prowadzący postępowanie przez nieuprawnione pytania chciał na biegłych przerzucić obowiązek wytypowania sprawcy. Pytał więc o zachowanie kierującego w kontekście dyspozycji art. 19 p.r.d. i art. 26 p.r.d. oraz z czego wynika obowiązek poruszania się z prędkością bezpieczną. Żenujące. Określone pytania nie należą do wiadomości specjalnych, a zatem organ postępowania przygotowawczego powinien odpowiedzieć sam. Do wiadomości specjalnych w odniesieniu do analizowanego zdarzenia należy jedynie określenie konkretnej wartości prędkości, z równoczesnym wyłączeniem oceny w zakresie czy jest to prędkość bezpieczna, czy też nie. Tego również nie można zaliczyć do wiadomości specjalnych.

Skoro jednak organ prowadzący postępowanie – z reguły policjant pod nadzorem prokuratora – nie radzi sobie z tymi zagadnieniami, to warto pochylić się nad nimi, mimo że są stosunkowo proste i wymagające jedynie znajomości podstawowych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, uregulowanych ustawą.

Dyspozycja art. 19 ust. 1 p.r.d. wyraźnie kształtuje bezpieczną prędkość, którą można zdefiniować jako każdą prędkość dostosowaną do istniejących warunków i sytuacji na drodze, która gwarantuje pełne panowanie nad pojazdem. W tym kontekście wiąże się ona ściśle z pojęciem „ostrożności”, a zatem obowiązuje zawsze i wszędzie na drodze. Prędkość bezpieczna wprawdzie nie może być utożsamiana z prędkością dozwoloną, jednak z reguły musi mieścić się w jej granicach, a zatem nie można przekraczać jej wartości nawet w optymalnych warunkach drogowych, tzn. dobrej widoczności oraz suchej nawierzchni jezdni. W okolicznościach, w których obowiązuje „szczególna ostrożność”, a więc – jak w analizowanym przypadku – podczas zbliżania się do oznakowanego przejścia dla pieszych, prędkością bezpieczną będzie prędkość dostosowana już nie tylko do istniejących, ale również zmieniających się sytuacji na drodze. Chodzi o to, że należy maksymalnie podwyższyć starania, aby nie dopuścić do sytuacji, która może zaskoczyć kierującego – a więc

o skuteczność reakcji zapobiegającej wypadkowi. Rozważny kierowca będzie wiedział, że jeżeli na danym odcinku drogi obowiązuje ograniczenie prędkości do 70 km/h, a istniejące warunki dyktują prędkość 50 km/h, wówczas ta ostatnia będzie prędkością bezpieczną.

Prowadzący postępowanie przygotowawcze powinni wreszcie utrwalić, na czym w istocie polega zachowanie „szczególnej ostrożności”. Zasada ta wymaga prowadzenia pojazdu z „bezpieczną prędkością”, zapewniającą pełne panowanie nad pojazdem (art. 19 ust. 1 w zw. z art. 3 p.r.d.). Z określonych dyspozycji wynika zatem obowiązek poruszania się z prędkością bezpieczną.

Z kolei w myśl dyspozycji art. 26 ust. 1 p.r.d. przejście dla pieszych jest strefą uznaną za najbardziej niebezpieczną, a zatem kierujący, zbliżając się do tego miejsca lub je przekraczając, zobowiązany jest do bezwzględniego zachowania „szczególnej ostrożności” w rozumieniu art. 3 p.r.d. Zasada obowiązuje w związku z każdym przejściem dla pieszych, a więc również tymi, na których ruch jest kierowany sygnalizacją świetlną. Chodzi bowiem o objęcie uwagą zmianę warunków drogowych przez zmianę sygnału świetlnego lub nieprawidłowe zachowanie młodocianego uczestnika ruchu zobowiązującego kierującego do ograniczenia zaufania (art. 4 p.r.d.). Zasada ta wymaga zatrzymania pojazdu przed przejściem, także mimo otwartego zielonym sygnałem świetlnym ruchu dla pojazdu. Obowiązki zostały jednoznacznie zinterpretowane w wyroku Sądu Najwyższego z 31 marca 1972 r., Rw 282/72 (OSNKW 1972, nr 7–8, poz. 132).

Jak widać, do rozpoznania powyższych dwóch zagadnień biegli nie byli potrzebni.

I jeszcze jedna ważna kwestia wymaga podkreślenia. Otóż na podstawie badań stwierdzono, że kierujący znajdował się pod wpływem środka odurzającego (marihuany).

Umorzenie postępowania uwalniające kierującego od jakiejkolwiek odpowiedzialności za spowodowanie wypadku jest wyrazem akceptowania przez określony organ procesowy zlekceważenia podstawowych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym.