

# Problematyka wypadków drogowych

Wojciech Kotowski

## CZY RAŻĄCE NARUSZENIE ZASADY SWOBODNEJ OCENY DOWODÓW?

Mamy przedpołudnie pierwszej dekady sierpnia. Dzień słoneczny, temperatura 25°C. W miejscowości K. dochodzi do potrącenia przez kierującego samochodem marki Alfa Romeo 18-letniej pieszej na oznakowanym przejściu dla pieszych, usytuowanym między skrzyżowaniami. Przejście zostało uznane przez inżynierów za szczególnie niebezpieczne z trzech powodów. Otóż po jednej stronie jezdni znajduje się gimnazjum, obok akademik, do którego w okresie wakacyjnym zjeżdżają z reguły młodzieżowe wycieczki, po przeciwnej stronie jezdni wielobranżowy Supersam. Tak więc przejście szerokości 4 m i długości 3 m, poza znakiem pionowym „przejście dla pieszych” (D-6) wraz z oznakowaniem poziomym „przejście dla pieszych” (P-10), zostało dodatkowo wyposażone pulsującym sygnałem żółtym. Oznakowanie to poprzedza znak ostrzegawczy „przejście dla pieszych” (A-16), umieszczony w odległości 100 m. Ponadto droga jest oznakowana znakami „obszar zabudowany” (D-42) łącznie ze znakiem B-33, określającym dopuszczalną prędkość wartości 40 km/h.

Wskutek wypadku piesza doznała ciężkich obrażeń ciała naruszających czynności organizmu powyżej 7 dni. W pojeździe odnotowano wgniecenie maski, pęknięcie szyby przedniej

oraz wgniecenie krawędzi dachu sąsiadującej z przednią szybą. Kluczową rolę odegrał jedyny zresztą świadek. Mężczyzna zbliżał się do przejścia linią pieszej, a zatem utrwalił moment i miejsce kontaktu pojazdu z pieszą. Widząc, że leżącą pieszą zajęły się inne osoby, oznaczył na pasach miejsce uderzenia, a następnie uczynił obrys kół samochodu. Jak zeznał, zawsze nosi ze sobą krede, po to wszakże, by w razie bycia świadkiem wypadku zabezpieczyć dostępne ślady przed przyjazdem funkcjonariuszy Policji. Zapytany przez policjanta, dlaczego dokonał obrysu kół pojazdu, odpowiedział, że wielokrotnie kierujący przemieszczają pojazdy z pozycji powypadkowej, a wówczas ujawnienie prawdy materialnej nastęrcza trudności. Nie ma wątpliwości, że taka postawa jest godna naśladowania. Dzięki świadkowi ustalono, że potrącenie nastąpiło, gdy piesza znajdowała się w połowie długości przejścia, a kierujący przejechał trzy metry jego szerokości. Kierujący rozpoczął hamowanie dopiero po potrąceniu pieszej, a droga zatrzymania pojazdu wyniosła 38,9 m przy najniższej wartości intensywności hamowania. Oznacza to, że kierujący poruszał się z prędkością 60 km/h (16,6 m przejeżdża w czasie reakcji średnio 1 s + 4,9 m w czasie narastania hamowania + 17,4 m dro-

ga hamowania). Oględziny miejsca zdarzenia wykazały, że pojazd nie pozostawił śladu hamowania, ponieważ jest wyposażony w ABS. Oznacza to, że oględziny przeprowadzono pobieżnie. Wnikliwe spojrzenie na jezdnię pod kątem 30° wykazałoby przerywany ślad hamowania nawet przy niskiej jego intensywności. Kierujący przy określonej prędkości nie był w stanie (na własne zresztą życzenie) uniknąć potrącenia, nawet jeżeli zareagowałby hamowaniem w chwili ruszenia pieszej z chodnika na jezdnię. Wówczas pojazd musiał znajdować się w odległości 34,2 m. Wynika to z faktu, że (według zeznań świadka) piesza poruszała się wolno, a zatem dotarła do środka szerokości jezdni w czasie 2,05 s. Gdyby kierujący zrealizował ciężące na nim obowiązki i poruszał się nawet w górnych granicach dopuszczalnej prędkości oraz należycie obserwując przedpole jazdy, zareagował w chwili wejścia pieszej na jezdnię, zatrzymałby pojazd 1,3 m przed pieszą, ponieważ na zatrzymanie potrzebowałby 21,5 m (11,1 m przejeżdża w czasie reakcji średnio 1 s + 3,2 m w czasie narastania hamowania + 7,2 m droga hamowania), a jego pojazd w tym momencie musiał znajdować się 22,8 m przed uderzeniem.

Powołany do sprawy biegły wyprodukował hipotezę o wtargnięciu pieszej na jezdnię, całkowicie lekceważąc rodzaj i zakres obrażeń pieszej oraz zakres uszkodzeń pojazdu. Przyjął jako najbardziej prawdopodobny wariant poruszania się pojazdu z prędkością nieprzekraczającą 40 km/h. Natomiast drogę zatrzymania pojazdu wytłumaczył jako spóźnienie z reakcją po uderzeniu pieszej. Pominął również całkowicie fragment wyjaśnień podejrzanego o ograniczonej widoczności przez promienie słońca skierowane na niego, co przekłada się na negatywną ocenę taktyki jazdy. W takiej

bowiem sytuacji kierujący nie miał prawa wjechać na przejście bez uprzedniego upewnienia się, że nie zagrazi pieszem znajdującemu się na przejściu lub na nie wchodzącemu.

W tym stanie rzeczy organ procesowy uznał opinię za wiarygodną i na tej podstawie umorzył postępowanie przygotowawcze, uznając brak znamion czynu zabronionego na mocy art. 17 § 1 pkt 2 k.p.k. Określona decyzja stanowi rażąco naruszenie zasady swobodnej oceny dowodów. Zasada ta pozwala organowi procesowemu m.in. na wysnucie wniosków o prawdziwości faktów na podstawie prawdopodobieństwa, uznanie spośród kilku dowodów tylko niektórych za wiarygodne, przyznanie dowodom pośrednim takiej mocy dowodowej jak dowodom bezpośrednim, wysnucie z zebranego materiału dowodowego i wyników postępowania dowodowego wniosków, jakich żadna ze stron nie wysnuła<sup>1</sup>. Ponadto zawiera określony nakaz postępowania, chociaż wyrażony w formie uprawnienia. Ma ona jednocześnie charakter opisowy, gdyż odgrywa rolę wzorca ukształtowania sposobu oceny dowodów przez organy procesowe<sup>2</sup>.

Uwiarygodnić powyższy zarzut można w bardzo prosty sposób. Otóż sprawdzona literatura<sup>3</sup> dostarcza cennych wiadomości, m.in. że „(...) można jedynie szacować prędkość kolizyjną samochodu na podstawie usytuowania i wielkości uszkodzeń samochodu (...) Dla przypadków potrącenia osób dorosłych samochodem osobowym średniej wielkości (...) zazwyczaj są słuszne następujące prawidłowości: 1) dla prędkości kolizyjnej 30,0 ÷ 40,0 km/h uderzenie głowy następuje w przednią pokrywę, tzn. nie dochodzi do rozbicia szyby czołowej; 2) rozbicie szyby czołowej następuje przy prędkości powyżej 50,0 km/h; 3) uderzenie głowy w krawędź dachu następuje przy prędkości ko-

<sup>1</sup> J. Skorupka, *Zasada swobodnej oceny dowodów i zasada legalnej oceny dowodów*, (w:) *System Prawa Karnego Procesowego*, red. P. Hofmański, t. 3, *Zasady procesu karnego*, cz. 2, red. P. Wiliński, Warszawa 2014, s. 1164.

<sup>2</sup> Z. Świda-Lagiewska, *Zasada swobodnej oceny dowodów w polskim procesie karnym*, (w:) *Zasady procesu karnego wobec wyzwań współczesności. Księga ku czci Profesora Stanisława Waltosia*, red. J. Czapska, A. Gaberle, A. Światłowski, A. Zoll, Warszawa 2000, s. 560.

<sup>3</sup> *Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego*, wydawnictwa Instytutu Ekspertyz Sądowych im. prof. dra Jana Sehna w Krakowie, Kraków 2011, s. 841.

lizyjnej powyżej 60,0 km/h<sup>4</sup>. W tym kontekście rozważań ocena biegłego na użytek omawianego wypadku jest bezużyteczna.

Z kolei należało – co jest domeną organu procesowego – rozpoznać wszelkie aspekty prawne zaistniałego zdarzenia.

1) Konieczność ostrzeżenia o zbliżaniu się do oznakowanego miejsca przechodzenia przez jezdnię pieszych, które z uwagi na konstrukcję drogi nie jest z dostatecznej odległości widoczne, wymaga umieszczenia znaku „przejście dla pieszych” (A-16). Znak ten instaluje się zawsze przed przejściem bez sygnalizacji świetlnej, m.in. wówczas, jeżeli przejście jest ulokowane w znacznej odległości od skrzyżowania. Decydujące znaczenie dla pełnej realizacji zasady szczególnej ostrożności ma prędkość, którą należy zmniejszyć od administracyjnie dopuszczalnej do odpowiedniej, a więc takiej, która stworzy możliwość zatrzymania pojazdu przed znakiem D-6 „przejście dla pieszych”, zgodnie z dyspozycją § 47 ust. 4 z.s.d.<sup>4</sup>

2) Migający lub stały sygnał żółty oznacza, że kierujący zbliża się do szczególnie niebezpiecznego miejsca, którym jest obszar kolizyjny. Zdefiniowanie tego obszaru nie nastręcza trudności. Chodzi bowiem o obszar, gdzie przecinają się drogi uczestników ruchu. Stan taki powoduje konieczność rozstrzygnięcia problemu, któremu uczestnikowi udzielić pierwszeństwa i równocześnie w taki sposób, aby stworzyć maksimum gwarancji bezpieczeństwa. Pojęcie „maksimum gwarancji bezpieczeństwa” postrzegane jest przez pryzmat przyjęcia takich reguł organizacji ruchu drogowego, przestrzeganie których uchroni uczestników ruchu od zdarzenia o negatywnych skutkach. I nie chodzi tu o uniknięcie zdarzenia, które w istocie zaistniało. Chodzi o to, że wskutek konstrukcji przepisów, czytelnego i wysokiego jakościowo oznakowania w korelacji z ich ścisłym przestrzeganiem przez uczestników ruchu do zdarzenia w ogóle nie dojdzie. To znaczy, że ten odcinek niebezpiecz-

ny stanie się bezpiecznym, a miejsce z natury kolizyjne – w istocie bezkolizyjnym. Tak więc sygnał żółty obliguje do zachowania umożliwiającego ustalenie przyczyny jego emisji. I to wystarczy, wszak po dokonanych już ustaleniu następuje faza konkretyzacji zachowania dostosowanego do rodzaju zagrożenia. Obie fazy ustaleń i konkretyzacji wynikają z dyspozycji § 98 ust. 6 z.s.d.

Powyższa prezentacja prowadzi do wniosku, że przy prawidłowej obserwacji przez kierującego przedpola jazdy do wypadku by nie doszło.

Równocześnie nie można zarzucić pieszej naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, ponieważ miała prawo przypuszczać na zasadzie ograniczonego zaufania (art. 4 p.r.d.), że kierujący w rejonie niebezpiecznego miejsca będą poruszać się z bezpieczną prędkością i należyście obserwować przedpole jazdy.

Dyrektywa zachowania szczególnej ostrożności, wyrażona treścią art. 26 ust. 1 p.r.d., ma zastosowanie w strefie niebezpieczeństwa, na jakie narażony jest pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych. Zgodnie z definicją przejścia dla pieszych zawartą w art. 2 pkt 11 p.r.d. jest nim powierzchnia jezdni przeznaczona do przechodzenia pieszych w poprzek drogi (§ 47 ust. 1 z.s.d.) obligatoryjnie oznaczona znakiem „przejście dla pieszych” (D-6). Powierzchnię jezdni przeznaczoną do poprzecznego ruchu pieszych wyznacza znak poziomy „przejście dla pieszych” (P-10). Właściwa realizacja zasady szczególnej ostrożności polega na pełnej koncentracji uwagi oraz uaktywnieniu zdolności przewidywania, a w przypadku braku intuicji na dołożeniu wszelkich starań do pobudzenia wyobraźni. W praktyce nie jest to, wbrew pozorom, trudne. Kierujący, poza odpowiednim zmniejszeniem prędkości, powinien wjechać na przejście dla pieszych pod warunkiem pełnej widoczności całej jego długości wraz z przyległościami (np. chodnikiem, wysepką dzielącą jezdnię). Jest oczywiste, że

<sup>4</sup> Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. nr 170, poz. 1393 ze zm.).

przed kontynuacją jazdy przez przejście ma obowiązek bacznej obserwacji w celu ustalenia, czy do przejścia nie zbliża się pieszy, którym – co oczywiste – może być dziecko, osoba niepełnosprawna (niewidomy).

Obowiązek kierującego zachowania szczególnej ostrożności polega w szczególności na dostosowaniu prędkości do warunków drogowych. Zaczyna się nie na linii „zatrzymania” stanowiącej początek przejścia dla pieszych, lecz znacznie wcześniej, to znaczy w jego pobliżu, co jednoznacznie wynika z konstrukcji ust. 1 art. 26 p.r.d., zawierającej zwrot „zbliżając się do przejścia dla pieszych”. Jak należy zatem rozumieć określenie „w pobliżu przejścia dla pieszych”? Jest to oczywiście „strefa niebezpieczeństwa przed przejściem dla pieszych”, która oznacza, że chodzi o dostosowanie prędkości do odległości. Kierujący powinien jechać z prędkością umożliwiającą zatrzymanie pojazdu w sytuacji tego wymagającej przed przejściem dla pieszych, to znaczy najdalej równo z linią „zatrzymania”. Prędkość, o której mowa, powinna być odpowiednio mniejsza od prędkości administracyjnie dopuszczalnej, zgodnie z dyspozycją § 47 ust. 4 z.s.d. Z konstrukcji dyspozycji § 47 ust. 4 z.s.d. wynika jednoznacznie, że kierujący ma obowiązek stwierdzenia obecności pieszego jeszcze przed jego wejściem na przejście. Dowodem takiej interpretacji, jako jedynie słusznej i zgodnej z intencją prawodawcy, jest kształt drugiej części zdania zawartego w tym przepisie. Chodzi o to, że kierujący nie może narazić na niebezpieczeństwo nie tylko pieszych znajdujących się na przejściu, ale również „na nie wchodzących”. Z tym wymogiem ściśle koresponduje więc trzon dyspozycji, w myśl której „kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6 jest obowiązany zmniejszyć prędkość”. Chodzi oczywiście nie o każdą prędkość, lecz prędkość mniejszą od administracyjnie dopuszczalnej na określonym odcinku drogi. Tak więc kierujący ma o tyle zmniejszyć prędkość, aby skorelować ją z warunkami widoczności i innymi warunkami drogowymi w stop-

niu umożliwiającym zatrzymanie pojazdu przed tym przejściem, przy czym nie chodzi o każdą sytuację, lecz sytuację tego wymagającą. Powstaje pytanie, czy uprawnione jest wymaganie od kierującego obligatoryjnego zmniejszenia prędkości administracyjnie dopuszczalnej, mimo że prędkość ta nie została administracyjnie obniżona. Nie ma wątpliwości, że nie tylko można, ale nawet trzeba. Uprawnienie to wynika z ogólnej dyrektywy art. 3 p.r.d., powołującej instytucje „ostrożności” i „szczególnej ostrożności” w związku z art. 19 ust. 1 p.r.d. regulującym kwestię bezpiecznej prędkości. Oznacza to, że „kierujący jest obowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych”. Zatem prędkości dopuszczalnej nie wolno przekraczać nigdy, a więc nawet wówczas, jeżeli obowiązki kierującego sprowadzają się do zachowania zwykłej ostrożności. Z tej generalnej zasady można wyprowadzić tezę, że w miejscach, w których ustawodawca wymaga zastosowania kwalifikowanej postaci ostrożności, to znaczy „szczególnej ostrożności”, i równocześnie wymaga zmniejszenia prędkości, nie ma wątpliwości, że chodzi o prędkość obligatoryjnie mniejszą od dozwolonej. Pozostaje więc kwestia ustalenia, o ile tę prędkość musi zmniejszyć. Wartość tę, to znaczy obniżenia prędkości, można określić przede wszystkim warunkami widoczności. Przez określenie to, gdy chodzi o zbliżanie się do przejścia dla pieszych, należy rozumieć w szczególności widoczność całej długości przejścia dla pieszych. Brak tej widoczności zobowiązuje kierującego do proporcjonalnego zmniejszenia prędkości. Ten obowiązek można jednoznacznie wyprowadzić z ust. 1 art. 19 p.r.d. Podsumowując, należy stwierdzić, że kierujący, który zbliża się do przejścia dla pieszych, stosując górną granicę prędkości dopuszczalnej administracyjnie, nie wypełnił należycie dyspozycji § 47 ust. 4 z.s.d.

W konkluzji godzi się stwierdzić, że jeżeli odcinek drogi poprzedzający przejście został oznaczony znakiem ostrzegawczym „przejście dla pieszych” (A-16), a samo przejście dodatkowo wyposażono w sygnalizator emitujący żółty sygnał błyskowy, fakt ten zobowiązuje kierującego przed wjazdem na przejście do

upewnienia się, że w tym szczególnie niebezpiecznym rejonie nie zagrozi pieszemu. Taka sytuacja miała miejsce w omawianym wypadku. Kierujący poruszał się w warunkach – jak sam stwierdził – „ostrego słońca”, które powodowało, że piesza zbliżająca się do przejścia nie była dla niego widoczna.