

# Problematyka wypadków drogowych

Wojciech Kotowski

## WYROK NAKAZOWY A WĄTPLIWOŚCI W ZAKRESIE PRZEBIEGU ZDARZENIA

Zderzenie dwóch pojazdów – opla i fiata – miało miejsce na prawym pasie ronda w następującej konfiguracji. W kierunku skrzyżowania o ruchu okrężnym, do którego prowadził jeden pas ruchu, pierwszy jechał opel. Przed wjazdem na rondo pas ten przekształcił się w dwa pasy, prawy właściwy do zajęcia prawego pasa na rondzie, lewy przeznaczony dla pasa sąsiedniego. Kierujący oplem popełnił błąd, kontynuując jazdę prosto (po rozwidleniu jezdni) lewym pasem, po czym wjeżdżając na rondo, zajął lewą krawędź prawego pasa. Jadący za nim kierujący fiatem natomiast (na rozwidleniu) odbił w prawo i tym pasem wjechał na prawy pas ronda, uderzając prawe tylne koło lewym narożem fiata.

Przybyli na miejsce zdarzenia policjanci z wydziału ruchu drogowego uznali, że sprawcą tzw. kolizji drogo-

wej<sup>1</sup> jest kierujący oplem, nakładając na niego mandat karny w wysokości 500 zł. Z uwagi na zachodzące wątpliwości w kwestii przyczyny zaistnienia zdarzenia, jak i okoliczności jego przebiegu kierujący odmówił przyjęcia mandatu karnego, a zatem sprawa trafiła do wydziału ruchu drogowego w celu przeprowadzenia czynności wyjaśniających. Wskutek licznych uchybień w toku oględzin miejsca zdarzenia dokonanych przez policjantów z pionu ruchu drogowego, a także niepełnego materiału dowodowego zgromadzonego w toku czynności wyjaśniających, jawi się bezsporne twierdzenie, że wymieniony kierujący słusznie odmówił przyjęcia mandatu.

Nie nasuwa jakichkolwiek wątpli-

<sup>1</sup> Użycie określenia „tzw.” kolizja drogowa wynika z faktu, że jest to określenie potoczne, w istocie stanowi wypadek będący wykroczeniem z art. 86 § 1 k.w.

wości, że pełna dokumentacja dotycząca wypadku drogowego stanowiącego wykroczenie z art. 86 § 1 k.w. powinna zawierać: 1) wymiarowy szkic sytuacyjny miejsca zdarzenia, 2) protokół oględzin miejsca zdarzenia, 3) protokół oględzin pojazdów uczestniczących w zdarzeniu, 4) analizę zapisu monitoringu, 5) materiał zdjęciowy. Jest charakterystyczne, że dokumentacja powinna być spójna. Oznacza to, że dane liczbowe ujęte w protokołach powinny być uwidocznione na zwymiarowanym szkicu sytuacyjnym. Z kolei materiał zdjęciowy powinien wskazywać deformacje powypadkowe pojazdów zwymiarowane i odnotowane w protokołach.

Tymczasem zgodnie ze stanem faktycznym w dniu dokonywania analizy wskazana dokumentacja charakteryzowała się istotnymi brakami utrudniającymi rekonstrukcję przebiegu zdarzenia, a tym samym uniemożliwiała słuszne rozstrzygnięcie przez organ wymiaru sprawiedliwości. Mianowicie protokół oględzin miejsca zdarzenia był nadmiernie ogólnikowy. Nie zostało ono należycie zwymiarowane. Chodzi o: 1) długość prawego pasa przed wjazdem na rondo, 2) wymiary przejścia dla pieszych, 3) odległość od przejścia do linii warunkowego zatrzymania, 4) szerokości obu pasów przed wjazdem na rondo, 5) szerokość prawego pasa na rondzie, 6) dokładne miejsce kontaktu pojazdów, 7) porównanie śladów w ujęciu liczbowym, w kontekście ich długości zarówno poziomej, jak pionowej obu pojazdów. Określone dane liczbowe powinien zawierać zarówno protokół oględzin miejsca zdarzenia, jak i szkic sytuacyjny.

Pomijając kwestię bezwartościowości, z procesowego punktu widzenia, sporządzonego przez policjanta szkicu sytuacyjnego, można zauważyć, że zawiera on nieprawdziwy przekaz sugerujący, że oba pojazdy, dojeżdżając do ronda, poruszały się równolegle obok siebie. Rysunek aż nadto wyraźnie koliduje z dowodami materialnymi w postaci zdjęć wykonanych przez kierującego oplem bezpośrednio po tzw. kolizji obu pojazdów. Dotyczy to także zdjęć wykonanych przez policjanta. Wskazane uchybienie pogłębia wątpliwa wiadomość zawarta w protokole oględzin samochodu Opel. Otóż wpis do wskazanego protokołu, dotyczący zarysowania lewych przednich drzwi fiata, można również negatywnie zweryfikować, ponieważ w rzeczywistości były one nietknięte podczas zderzenia. Na dodatek z wpisem nie koresponduje oznaczenie uszkodzeń fiata na ujętym w protokole rysunku tego pojazdu. Jak widać, lewe drzwi nie zostały wskazane jako uszkodzone. Kolejny wpis do wskazanego protokołu, niewymagający komentarza, aż nadto wyraźnie charakteryzuje kuriozalnie niski oraz nierzetelny poziom czynności policyjnych, do których niepodobna mieć zaufanie. Mianowicie w rubryce „data badania stanu technicznego” ostatniego przed zdarzeniem i następnego, którego jeszcze nie wykonano, jest identyczna.

Bezdiskusyjnie istotnym uchybieniem jest brak wnikliwej analizy zapisu miejskiego monitoringu. Podobno usprawiedliwieniem takiego stanu rzeczy była zła jakość nagrania. Skoro ten ważny element czynności przerósł możliwości policjantów, to należało

zwrócić się o opinię do biegłego z zakresu badań informacji wizualnych.

W toku rozpoznawania zdarzenia nikomu z policyjnego pionu drogowego nie przyszło do głowy, że nie wolno *a priori* zakładać, iż uczestnik ruchu kołowego, który przez błąd w wykonaniu manewru zainicjował stan zagrożenia, *de facto* jest sprawcą skutkowego zdarzenia drogowego. Kategorycznej tezy o jednoosobowym wypełnieniu znamion wykroczenia z art. 86 k.w., skutkującym bezpośrednim kontaktem pojazdów, nie można budować wyłącznie na podstawie nieprawidłowego zachowania. *A contrario* należy w oparciu o całokształt materiału dowodowego zgromadzonego zgodnie z regułami sztuki wykazać, że stan zagrożenia trwał aż do zderzenia pojazdów w warunkach prawidłowego zachowania drugiego uczestnika ruchu drogowego wypełniającego powinności płynące z zasad „szczególnej ostrożności” i „ograniczonego zaufania”, które uniemożliwiały skuteczną reakcję zapobiegającą zdarzeniu. W razie jakichkolwiek zaniedbań w realizacji wskazanych powinności można przypisać przyczynienie do urzeczywistnienia tzw. kolizji, a nawet jej spowodowanie.

Kontekst rozważań nie stanowi żadnej przesady. Myślę, że nie ma potrzeby przekonywania, zwłaszcza profesjonalistów, o obligatoryjności wykonywania przedmiotowych czynności z najwyższą starannością w warunkach pełnej eliminacji błędów ocennych, wszak decyduje się o doprowadzeniu do ukarania, a kara może być wyłącznie sprawiedliwa. Tu w rzeczy samej nie ma miejsca na błędy, co

oznacza, że przed Policją jeszcze trochę pracy pozostało do zakończenia czynności w rozpoznawanej sprawie.

Nie ma najmniejszych wątpliwości, że obaj kierujący, dojeżdżając do oznakowanego przejścia dla pieszych (P-10) poprzedzającego skrzyżowanie o ruchu okrężnym (C-12), na które wjazd wymagał ustąpienia pojazdom znajdującym się na rondzie (A-7), mieli obowiązek zachowania szczególnej ostrożności realizowanej dyspozycją art. 3 p.r.d.

Kierujący samochodem marki Opel dojeżdżał do ronda, prowadząc pojazd z odpowiednią prędkością, spokojnie i rozważnie, równocześnie zwalniając przed oznakowanymi przejściami dla pieszych. Mógł wjechać na rondo z tzw. najazdu, to znaczy bez zatrzymania, ponieważ z lewej strony jezdni była wolna od pojazdów mających pierwszeństwo, a równocześnie był przekonany, że z jego prawej strony nie nadjeżdża żaden pojazd. Jednakże popełnił błąd, wjeżdżając na rondo z lewego pasa ruchu i zajmując, zamiast lewego, prawy pas na rondzie. Kierujący samochodem Fiat, jadący za samochodem Opel, który przed wjazdem na rondo prawidłowo skorzystał z prawego rozwidlenia jezdni, już po wjeździe na rondo najechał na prawe tylne koło opla, ocierając lewe naroże fiata. Przebieg zdarzenia utrwaliła kamera zainstalowana w samochodzie Opel. Z zapisu kamery wynika, że opel po zderzeniu zatrzymał się niezwłocznie przy lewej krawędzi prawego pasa wyznaczonego na rondzie.

Dzięki zapisowi monitoringu miejskiego można było zaobserwować ruch samochodu Fiat w miejscu naj-

bardziej odległym od ronda. Pojazd ten poruszał się w bezpiecznej odległości (najmniej 25 m) od jadącego przed nim samochodu Opel. Szacunkowo można przyjąć, że pojazdy po-

ruszały się z administracyjnie dopuszczalną prędkością 50 km/h.

Widać to wyraźnie na wizualizacji (zdjęcie 1).



Zdjęcie 1

Kolejne wizualizacje (zdjęcia 2–3) wskazują, że gdyby kierujący samochodem Fiat (czerwony) zbliżał się do przejścia dla pieszych, usytuowanego przed krytycznym rondem, z zachowaniem szczególnej ostrożności i podobnie jak kierujący samochodem

Opel (biały) zmniejszył przed tym przejściem prędkość – zresztą zgodnie z wymaganiami ustawowymi – do tzw. kolizji by nie doszło. Warto – dla potwierdzenia hipotezy – zwrócić uwagę na wizualizację utrwaloną na zdjęciu 2.



Zdjęcie 2

Kierujący samochodem Fiat, wjeżdżając na prawy pas rozwidlenia jezdni – przy założeniu zachowania wspomnianej szczególnej ostrożności i w jej ramach należytej obserwacji przedpola jazdy – miał możliwość ustalenia

zawczasu zamiaru nieprawidłowego wjazdu kierującego samochodem Opel na prawy pas ronda. Krótko mówiąc, symptomy określonego zachowania tego kierującego powinny dotrzeć do kierującego samochodem

Fiat w czasie umożliwiającym podjęcie skutecznego manewru obronnego zapobiegającego kontaktowi między pojazdami, pod warunkiem że bez zbędnej zwłoki – na zasadzie ograniczonego zaufania (art. 4 p.r.d.) – podjął manewr hamowania i ominięcia samochodu Opel z prawej strony. Nie było przeszkód w realizacji takiego

manewru ze względu na odpowiedni obszar miejsca. Wystarczy spojrzeć na wizualizację utrwaloną zdjęciem 3, aby stwierdzić, że z uwagi na szerokość prawego pasa na rondzie (4,1 m) kierujący samochodem Fiat miał dużo miejsca do ominięcia samochodu Opel (oba pojazdy mieszczą się na tym pasie bezdotykowo).



Zdjęcie 3

Na tle powyższych rozważań bezspornie jawi się następujące twierdzenie. Kierującemu samochodem Opel nie można zarzucić naruszenia zasady szczególnej ostrożności wyłącznie z powodu błędu o charakterze formalnym, polegającego na zajęciu niewłaściwego pasa przed wjazdem na prawy pas ronda. Nie można dopatrzeć się związku przyczynowego między zachowaniem tego kierującego a zdarzeniem. Natomiast nie ma cienia wątpliwości, że kierujący fiatem naruszył obie podstawowe zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a mianowicie szczególnej ostrożności i ograniczonego zaufania. Zasadę szczególnej ostrożności naruszył przez nadmierną prędkość – znacznie większą od prędkości samochodu Opel – którą *de facto* zmierzał wbrew przepisom do wyprzedzenia tego pojazdu podczas

zbliżania się do przejścia dla pieszych, poprzedzającego wjazd na rondo. Jest niemal oczywiste, że gdyby poruszał się rozważnie, podobnie jak kierujący opłem, i zwolnił przed przejściem dla pieszych poprzedzającym wjazd na rondo, nie doszłoby do zderzenia. Do rozpoznawanego zdarzenia nie doszłoby również, gdyby kierujący fiatem naruszył wprawdzie szczególną ostrożność przez nieodpowiednią prędkość, lecz należycie obserwował przedpole jazdy, a co za tym idzie dostrzegł zamiar kierującego opłem oraz podjął manewr zwolnienia pojazdu, wówczas mógłby zatrzymać się bezkolizyjnie lub ominąć z prawej strony samochód, z którym się zderzył, mając do dyspozycji wystarczająco dużo miejsca. Zważywszy, że tego nie uczynił, o czym świadczy brak śladów hamowania na jezdni, naruszył zasadę

ograniczonego zaufania, jako rezultat niewłaściwej obserwacji przedpola jazdy, w wyniku której nie dostrzegł określonego manewru kierującego samochodem Opel. Zachodzi zatem związek przyczynowy między zachowaniem kierującego fiatem a zdarzeniem drogowym.

Policyjne czynności nie doprowadziły do wyjaśnienia istotnych wątpliwości wskazywanych przez kierującego oplem, który w konsekwencji powziął wiadomość o skierowaniu przeciwko niemu wniosku o ukaranie do właściwego sądu rejonowego. W tej sytuacji skierował do tego sądu wniosek o odmowę wszczęcia przeciwko niemu postępowania oraz zwrot sprawy Policji w celu uzupełnienia czynności wyjaśniających w zakresie eliminującym uchybienia i uczynienia kompletnym materiału dowodowego. W odpowiedzi całkowicie ignorującej wniosek dowodowy otrzymał wyrok nakazowy, niemający w tym stanie rzeczy racji bytu, co wynika z ustawowej dyspozycji, która jest jednoznaczna. Otóż mocą art. 93

§ 2 k.p.w. orzekanie w postępowaniu nakazowym może nastąpić, jeżeli okoliczności czynu i wina obwinionego nie budzą wątpliwości w warunkach – co oczywiste – kompletnego materiału dowodowego zebranego zgodnie z regułami sztuki, a więc takiego, który charakteryzuje się brakiem uchybień w obligatoryjnych czynnościach.

Na tle rozpoznawanej sprawy rodzi się smutna refleksja o nadmiernym automatyzmie w czynnościach sądowych. Sąd z wniosku dowodowego kierującego samochodem Opel dowiedział się o istotnych wątpliwościach powstałych wskutek nie dbale przeprowadzonych czynności wyjaśniających, a mimo to *contra legem* wydał wyrok nakazowy. Może sądowi zabrakło formalnego słowa „sprzeciw”, kasującego wyrok nakazowy i wyraźnie obligującego sąd do wyznaczenia rozprawy głównej, podczas której kierujący będzie mógł przy wsparciu obrońcy przedstawić swoją argumentację, licząc, cokolwiek to znaczy, na wysłuchanie przez organ orzekający.

**Wojciech Kotowski**