

# Problematyka wypadków drogowych

*Wojciech Kotowski*

## ZDERZENIE NIETYPOWO WŁĄCZAJĄCEGO SIĘ DO RUCHU ROWERZYSTY Z BĘDĄCYM W RUCHU SAMOCHODEM OSOBOWYM

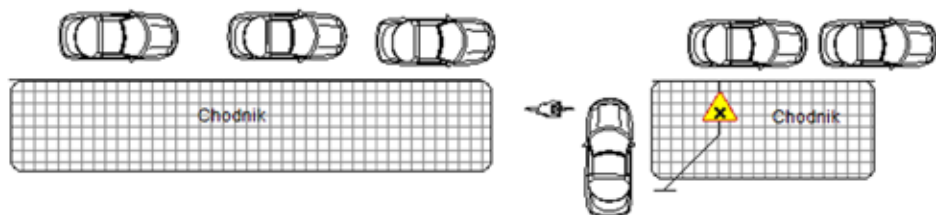
Nawet prosta sytuacja drogowa może prowadzić do podwójnej komplikacji. Pierwszą stanowi lekceważenie podstawowych zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym przez jego uczestników, urzeczywistniające zdarzenie drogowe o negatywnych skutkach. Drugą jest niekompetencja organu prowadzącego czynności wyjaśniające, który przez niewłaściwą interpretację zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym doprowadza do odwrócenia ról procesowych przez skierowanie do sądu – jak w zaprezentowanym przypadku – wniosku o ukaranie za czyn określony w art. 86 § 1 Kodeksu wykroczeń<sup>1</sup> kierującego samochodem osobowym, faktycznego pokrzywdzonego. Fakt ten tym

bardziej dziwi, że utrwalony okiem kamery materiał dowodowy, jako z natury rzeczy niepodważalny, pozwolił na wywiedzenie bezspornego twierdzenia o sprawstwie kierującego rowerem, który zapoczątkował stan zagrożenia trwający aż do chwili uderzenia w bok samochodu.

Analizę przebiegu każdego niemal zdarzenia drogowego, prowadzącą wprost do ustalenia przyczyn jego zaistnienia, co do zasady należy rozpocząć od przypomnienia, jakie obowiązki ciążyły na jego uczestnikach, a także jak rozkładał się ciężar powinności na kierujących w ścisłej korelacji z ich uprawnieniami odnoszącymi się do formy uczestnictwa w ruchu drogowym.

Kierujący samochodem osobowym poruszającym się jezdnią drogi podporządkowanej, z uwagi na

<sup>1</sup> Ustawa z 20.05.1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz.U. z 2021 r. poz. 2328), dalej k.w.



dyspozycję znaku „ustąp pierwszeństwa” (A-7) w odniesieniu do drogi, na której umieszczono znak „droga z pierwszeństwem” (D-1), miał obowiązek – mocą dyspozycji art. 3 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym<sup>2</sup> w zw. z art. 25 ust. 1 p.r.d. i § 3 ust. 1 i § 5 ust. 5 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych<sup>3</sup> – zachowania szczególnej ostrożności, zdefiniowanej treścią art. 2 pkt 22 p.r.d. W ramach wskazanej kwalifikowanej postaci ostrożności ów kierujący powinien: 1) zapewnić sobie odpowiednią widoczność przedpola jazdy, 2) dostosować prędkość do istniejących warunków drogowych, a także zmieniających się sytuacji na drodze, pod warunkiem realnych możliwości ich dostrzeżenia w czasie umożliwiającym reakcję zapobiegającą urzeczywistnieniu zdarzenia o negatywnych skutkach, 3) ustąpić – w obszarze szerokości chodnika – pieszym, a przed

realizacją manewru wjazdu na jezdnię kierującym poruszającym się wskazaną częścią drogi.

Analiza dowodów materialnych ujawniła następujący stan faktyczny. Otóż kierujący samochodem, zbliżając się do skrzyżowania z drogą posiadającą pierwszeństwo, zatrzymał pojazd przed krawędzią chodnika graniczącego z tą drogą, uzyskując odpowiednie pole widzenia z obu stron chodnika, który w zasięgu wzroku kierującego (min. 100 m) był wolny od pieszych. W określonej sytuacji drogowej kierujący miał prawo – co zresztą uczynił – zbliżyć samochód do krawędzi jezdni drogi z pierwszeństwem. Następnie mógł wjechać na tę drogę w dogodnej chwili, to znaczy wówczas, gdy powstała odpowiednia luka po ruszeniu pojazdów stojących w tzw. korku drogowym.

W chwilę po ruszeniu (nie dłużej niż 1 sekunda) lewy bok samochodu został na wysokości lewego przedniego koła uderzony przednim kołem roweru, którego kierujący jechał od lewej strony chodnikiem z zamiarem przejechania jezdni w miejscu wyobraźlanego przejścia dla pieszych (nieoznakowanego) i kontynuowania jazdy chodnikiem lub skierowania roweru z chodnika wprost na drogę z pierwszeństwem. Wskutek uderze-

<sup>2</sup> Ustawa z 20.06.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2022 r. poz. 988 ze zm.), dalej p.r.d.

<sup>3</sup> Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31.07.2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. z 2019 r. poz. 2310 ze zm.).

nia rowerzysta przetoczył się przez maskę samochodu i upadł przed pojazdem.

Nie może budzić wątpliwości, że kierujący samochodem osobowym, zbliżając się do drogi z pierwszeństwem, miał ustawowy obowiązek zachowania szczególnej ostrożności i ustąpienia pierwszeństwa poruszającym się chodnikiem pieszym, a przed wjazdem na jezdnię – kierującym pojazdami jadącymi określoną częścią drogi, który to obowiązek należycie wypełnił, co zostało udowodnione dowodem materialnym w postaci zapisu samochodowego wideorejestratora.

Warto wyjaśnić kwestię, która budzi wątpliwości, mianowicie czy kierujący samochodem włączał się do ruchu. Na pytanie należy odpowiedzieć przecząco. Nie był włączającym się do ruchu, ponieważ, co do zasady, cały czas był w ruchu. W myśl zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym zatrzymanie pojazdu związane z koniecznością ustąpienia pojazdom poruszającym się drogą z pierwszeństwem nie stanowi wyłączenia z ruchu, a zatem kontynuacja jazdy nie wymaga ponownego włączenia się do ruchu. Manewr ten nie mieści się w katalogu zasad włączania się do ruchu określonych dyspozycją art. 17 p.r.d. Natomiast zatrzymanie wymagające włączenia się do ruchu ściśle wynika z woli kierującego (np. zatrzymanie przy krawędzi jezdni), a więc nie wynika z warunków drogowych.

W celu całkowitego rozwiania wątpliwości w kwestii zachowania kierującego samochodem należy zadać kolejne pytanie: czy kierujący ten miał obowiązek ustąpienia kierującemu

rowerem. Nie! Kierujący samochodem miał obowiązek ustąpienia pieszym, natomiast nie miał obowiązku ustąpienia kierującemu rowerem, bezprawnie poruszającemu się chodnikiem. Ustąpienie pierwszeństwa jest czynnością polegającą na powstrzymaniu się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego m.in. do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości jazdy. Pierwszeństwo przejazdu jest jednym z podstawowych przepisów ruchu drogowego, którego przestrzeganie stanowi warunek bezpiecznej jazdy. Nieprzestrzeganie tego przepisu w warunkach nieskomplikowanej sytuacji drogowej i dobrej widoczności należy ocenić jako rażące naruszenie przepisów drogowych<sup>4</sup>.

Jest oczywiste, że obowiązek ten odnosi się do uprawnionego uczestnika ruchu, w myśl generalnej zasady, którą – w oparciu o definicję ustąpienia (art. 2 pkt 23 p.r.d.) – można wywieść w drodze logicznej argumentacji. Mianowicie pierwszeństwu odpowiada określone uprawnienie<sup>5</sup>. Zatem brak uprawnienia uchyla pierwszeństwo. Kierujący rowerem był uczestnikiem nieuprawnionym, nie miał więc pierwszeństwa.

Kierujący rowerem poruszał się *contra legem* chodnikiem przeznaczonym dla ruchu pieszych, co zostało wykazane dowodem materialnym w postaci zapisu wideorejestratora, który stanowił wyposażenie samochodu osobowego.

<sup>4</sup> Zob. wyrok SN z 3.09.1975 r. (Rw 430/75), OSNKW 1975/12, poz. 168.

<sup>5</sup> Por. W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2011, s. 188.

W myśl dyspozycji art. 33 ust. 5 p.r.d. korzystanie z chodnika lub drogi dla pieszych przez kierującego rowerem jest dozwolone wyjątkowo, gdy: 1) opiekuje się on osobą w wieku do lat 10 kierującą rowerem, 2) szerokość chodnika wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 50 km/h, wynosi co najmniej 2 m i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów, 3) warunki pogodowe zagrażają bezpieczeństwu rowerzysty na jezdni (śnieg, silny wiatr, ulewa, gołoledź, gęsta mgła). Żadna z przywołanych przesłanek nie zachodziła. Sam fakt kierowania rowerem chodnikiem stanowił wykroczenie formalne, które w istocie nie prowadziło do negatywnych następstw jedynie w warunkach poruszania się z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego. Właściwy kontekst rozważań prowadzi do pozabawionego cienia wątpliwości wniosku, że kierujący rowerem z nadmierną prędkością w korelacji z ruchem pieszych, w określonych warunkach zapoczątkował stan zagrożenia, a jego efektem, wskutek nienależytej obserwacji przedpola jazdy, było urzeczywistnienie zderzenia z samochodem.

W celu określenia statusu rowerzysty na pytanie, czy kierujący rowerem był włączającym się do ruchu, należy udzielić odpowiedzi twierdzącej. Tak! Rowerzysta, zjeżdżając z chodnika na jezdnię, włączał się do ruchu (art. 17 ust. 1 pkt 3 p.r.d.), przy czym jego zachowanie było irracjonalne. Mianowicie powinien zjechać na jezdnię przed skrzyżowaniem lub za skrzyżowaniem. W żadnym razie nie miał prawa tego czynić w miejscu nieoznakowa-

nego przejścia dla pieszych z zamiarem – co wynika z jego toru ruchu – kontynuowania jazdy chodnikiem lub jezdnią. Przede wszystkim poruszając się chodnikiem, naruszył dyspozycję art. 33 ust. 5 p.r.d., wypełniając znamiona wykroczenia stypizowanego w art. 97 k.w. Chodzi o to, że nie zachodziła żadna z przesłanek kwalifikujących kierującego rowerem do ustawowych wyjątków. Powinien zatrzymać się, zejść z roweru i przeprowadzić go przez obszar wyobraźlanego przejścia dla pieszych. Nie ma wątpliwości, że odcinek jezdni przy skrzyżowaniu będący przerwą między chodnikami stanowi wyobraźlane przejście dla pieszych (art. 13 ust. 2 p.r.d.). Tymczasem kontynuując nieprawidłowe zachowanie, kierujący rowerem – mówiąc kolokwialnie – wyszedł poza obszar wykroczenia formalnego (art. 97 k.w.) i wkroczył do obszaru wykroczenia skutkowego (art. 86 k.w.). Mianowicie spowodował zagrożenie bezpieczeństwa skutkujące zderzeniem z samochodem osobowym. W konsekwencji pojazdy zostały uszkodzone, a rodzaj tych uszkodzeń wskazuje, że rowerzysta przodem roweru uderzył w bok samochodu osobowego na wysokości lewego przedniego nadkola.

Konkludując, należy podkreślić, że kierujący samochodem miał prawo na zasadzie ograniczonego zaufania (art. 4 p.r.d.) przypuszczać, że inni uczestnicy ruchu będą stosować się do przepisów, w szczególności podstawowych zasad bezpieczeństwa. Chodzi o to, że pełne zaufanie do innych uczestników ruchu ma miejsce do momentu pojawienia się symptomów wskazujących na nieprawidłowe

zachowanie. W momencie ujawnienia nieprawidłowego zachowania rowerzysty kierowca zareagował natychmiastowym zatrzymaniem pojazdu, które ocenić należy jako dołożenie niezbędnej staranności zmierzającej do eliminacji stanu zagrożenia, przy czym był to jedyny z możliwych do realizacji wariant bezpieczeństwa. Tym samym dał dowód swojej czujności i pozostawania w zgodzie z wykładnią Sądu Najwyższego, w której czytamy, że „jak się powszechnie przyjmuje, przekroczenie przepisów przez innego użytkownika drogi zwalnia – zgodnie z zasadą ograniczonego zaufania – osobę przestrzegającą przepisów od odpowiedzialności, gdy nie mogła przekroczenia ze strony współuczestnika zauważyć lub przewidzieć; dostzegając przekroczenie lub je przewidując, zrobiła wszystko, co było możliwe w danej sytuacji, aby zaistniałemu niebezpieczeństwu przeciwdziałać (tzw. prawidłowość manewrów obronnych); nie była w stanie dostosować swego zachowania do powstałych warunków”<sup>6</sup>. Należy podkreślić, że nawet w sytuacjach wyjątkowych, które zezwalają na jazdę rowerem po chodniku, istnieje bezwzględny nakaz skierowany pod adresem rowerzysty wyrażony dyspozycją art. 33 ust. 6 p.r.d. W myśl tego przepisu kierujący rowerem, korzystając z chodnika albo drogi dla pieszych, jest obowiązany

jechać z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachować szczególną ostrożność, ustępować pierwszeństwa pieszemu oraz nie utrudniać jego ruchu. Jeśli przyjąć średnią prędkość pieszego 1,5 m/s<sup>7</sup>, staje się oczywiste, że kierujący rowerem, jadąc chodnikiem 6 m/s, co najmniej czterokrotnie przekroczył dopuszczalną prędkość, naruszając dyspozycję art. 26 ust. 3 pkt 3 w zw. z art. 33 ust. 6 p.r.d.

W świetle obowiązujących w dniu zdarzenia przepisów z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym zarzut spowodowania przez kierującego samochodem osobowym wypadku drogowego wypełniającego znamiona wykroczenia jest błędny.

Kierujący rowerem nie miał prawa poruszania się chodnikiem, co jednoznacznie wynika z treści art. 33 ust. 5 p.r.d., natomiast jadąc z nadmierną prędkością i nienależycie obserwując, co dzieje się na trasie jego ruchu, umyślnie naruszył podstawowe zasady bezpieczeństwa (art. 33 ust. 6 p.r.d.), nieumyślnie powodując wypadek drogowy.

Między zachowaniem kierującego samochodem osobowym a wypadkiem nie ma związku przyczynowego. Natomiast między zachowaniem kierującego rowerem a wypadkiem *a contrario* zachodzi bezpośredni związek przyczynowy.

<sup>6</sup> Zob. wyrok SN z 25.05.1995 r. (II KRN 52/95), OSNKW 1995/11–12, poz. 82.

<sup>7</sup> *Vademecum biegłego sądowego*, Instytut Ekspertyz Sądowych, Kraków 2011, s. 856–857.