



prof. dr hab. Artur Mezglewski – Kierownik Katedry

Opole, dnia 9 sierpnia 2018 r.

OPINIA PRAWNA

w sprawie zakresu przepisów ruchu drogowego obowiązujących na drodze publicznej wykorzystywanej w sposób szczególny na potrzeby organizacji zawodów sportowych oraz w sprawie zasad ustalania odpowiedzialności za sprawstwo wykroczenia z art. 86 § 1 k.w. - w przypadku kolizji pojazdu będącego w ruchu z pojazdem zaparkowanym

- przygotowana na wniosek strony postępowań o sygnaturach II W 2804/17/K oraz II W 2363/17/K toczących się przed Sądem Rejonowym dla Krakowa-Krowdrzy w Krakowie.

Pytania do opinii:

I. Czy dopuszczalny jest postój na chodniku pojazdu specjalistycznego o dopuszczalnej masie całkowitej ponad 2,5 tony, wykonującego zadania związane z realizacją imprezy sportowej na drodze wykorzystywanej w sposób szczególny?

II. Na kim ciąży obowiązek oznakowania oraz oznaczenia przedmiotowego pojazdu?

III. Czy zatrzymanie pojazdu w miejscu niedozwolonym wiąże się z odpowiedzialnością z art. 86 § 1 k.w. - w przypadku najechania innego pojazdu na zaparkowany pojazd?

Treść opinii

1. Reżim prawny na drodze publicznej wykorzystywanej w sposób szczególny

Przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (dalej: p.r.d.) przewidują możliwość wykorzystania dróg publicznych w sposób szczególny – w celu organizacji zawodów sportowych, rajdów, wyścigów, przewozów osób kolejką turystyczną oraz innych imprez, powodujących utrudnienia w ruchu (art. 65 p.r.d.). Impreza taka może zostać zorganizowana przez osobę fizyczną, osobę prawną lub jednostkę organizacyjną nie posiadającą osobowości prawnej – po uzyskaniu zezwolenia właściwego zarządcy drogi.

Wymogi formalne uzyskania przedmiotowego zezwolenia określa ustawa. W odniesieniu do tego rodzaju imprez nie stosuje się przepisów o organizacji imprez masowych - z wyłączeniem przepisów regulujących organizację oraz uprawnienia służb porządkowych (art. 65h ust. 3 p.r.d.).

2. Zarządzanie ruchem w trakcie imprezy sportowej

W trakcie imprezy sportowe ruch drogowy, w tym także postój pojazdów, odbywa się na podstawie przepisów prawa o ruchu drogowym, według obowiązującej organizacji ruchu. Ustawa przewiduje możliwość obowiązywania na czas imprezy tymczasowej organizacji ruchu – zatwierdzonej przez zarządcę drogi. Tymczasowy projekt organizacji ruchu może przewidywać różnorakie ograniczenia ruchu pojazdów, jak też ruchu pieszego – z czasowym wyłączeniem ruchu łącznie. W przypadku wyłączenia drogi z ruchu – ruch pojazdów lub pieszych może odbywać się jedynie za zezwolenie organizatora imprezy. Zasady zachowania uczestników imprezy określa ponadto szczegółowy regulamin imprezy, stanowiący załącznik do wniosku o wydanie zezwolenia na wykorzystanie drogi w sposób szczególny.

3. Kierowanie ruchem w trakcie imprezy sportowej

Zadania związane z kierowaniem ruchem drogowym w trakcie imprezy sportowej mogą być wykonywane zarówno przez funkcjonariuszy publicznych służb porządkowych oraz organów bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak też przed służby porządkowe lub osoby reprezentujące podmiot zarządzający ruchem. Szczegółowo kwestie te winny wynikać z uzgodnień zawartych pomiędzy organizatorem imprezy, zarządcą drogi oraz organem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Polecenia i sygnały wydawane przez osoby kierujące ruchem są wiążące dla wszystkich uczestników ruchu. Niezastosowanie się do nich stanowi wykroczenie z art. 92 § 1 k.w.

4. Zarządzanie bezpieczeństwem w trakcie imprezy sportowej

Bezpieczeństwo i porządek podczas imprez zapewnia Policja, z tym że jeżeli impreza odbywa się w strefie nadgranicznej albo jest przeprowadzana na drogach przebiegających lub przyległych do terenów będących w zarządzie jednostek organizacyjnych podporządkowanych lub nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej, odpowiednio we współdziałaniu ze Strażą Graniczną, Żandarmerią Wojskową lub z wojskowymi organami porządkowymi”. Policja – w czasie przygotowania imprezy – opracowuje własny plan zabezpieczenia imprezy, zaś – w czasie trwania imprezy – wystawia posterunki kierowania ruchem i blokady ruchu, pilotuje przejazd lub przejście uczestników imprezy, organizuje objazdy, a po zakończeniu imprezy, przywraca płynność ruchu na drodze (art. 65a ust 4 p.r.d.).

Istotne zadania w zakresie bezpieczeństwa realizuje bądź zapewnia organizator imprezy – przy czym z reguły są to zadania związane z bezpieczeństwem ogólnym, a nie bezpieczeństwem ruchu drogowego (spełnienie wymagań określonych w przepisach prawa budowlanego, przepisach sanitarnych, przepisach dotyczących ochrony przeciwpożarowej, ochrony środowiska itp.). Zadania porządkowo-zabezpieczając wykonują służby porządkowe – odpowiednio ubrane, wyposażone w identyfikatory. Organizator realizuje zadania związane z bezpieczeństwem stosując różnorakie urządzenia zabezpieczające – takie jak metalowe płotki, taśmy wygradzeniowe oraz znaki ostrzegawcze.

5. Postój samochodu specjalistycznego na al. Focha w dniu 29 lipca 2017 r.

W dniu 29 lipca 2017 r., w związku z tymczasową organizacją ruchu, zatwierdzoną przez zarządcę drogi, al. Focha w Krakowie została wyłączona z ruchu. Wjazd na teren wyłączony w ruchu możliwy był jedynie za zezwoleniem organizatora imprezy. Kierowca samochodu specjalistycznego m-ki DAF o numerze rejestracyjnym B0 ELEET takowe zezwolenie posiadał.

Operator samochodu specjalistycznego realizował zlecenie polegające na wykorzystaniu przez organizatora mobilnego telebimu. W tym celu zaparkował swój pojazd w miejscu wskazanym przez służby porządkowe – na chodniku, po prawej stronie al. Focha (od strony stadionu Cracovii).

Ustawa prawo o ruchu drogowym dopuszcza zatrzymanie na chodniku jedynie pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 tony (art. 47 ust. 1 p.r.d.). Formalnie zatem złamanie powyższego stanowi wykroczenie z art. 97 Kodeksu wykroczeń (dalej: k.w.). Samochód specjalistyczny DAF znacznie przekraczał dopuszczalny limit. Czy zatem kierowca tego pojazdu popełnił czyn zabroniony z art. 97 kw. w zw. z art. 47 ust. 1 p.r.d.? Niekoniecznie. Oceniając ów czyn należy bowiem uwzględnić następujące okoliczności:

- kierujący pojazdem DAF zatrzymał pojazd w miejscu wskazanym przez służby porządkowe, które w dodatku posiadały uprawnienia kierującego ruchem;
- zatrzymanie pojazdu dokonane zostało nie w celu tzw. parkowania, lecz w celu wykonania zadania związanego z realizacją imprezy sportowej, a pojazd DAF nie stał w tym czasie na własnych kołach, lecz na podnośniku hydraulicznym – w związku z tym należało by go traktować na takich samych zasadach, jak traktuje się maszyny budowlane posadowione na chodniku drogi, wykonujące zadania budowlane lub remontowe.

Pełnej oceny analizowanego zdarzenia nie ułatwia fakt, iż tymczasowy projekt organizacji ruchu nie przewidywał postoju na chodniku pojazdu specjalistycznego o tonażu powyżej 2,5 tony – co niewątpliwie stanowiło zaniedbanie z strony organizatora. Uwzględnić jednak należy jednak, iż usługa multimedialna wykonywana przez operatora telebimu multimedialnego, zamontowanego na pojeździe DAF, pozostawała w ścisłym związku ze zgłoszonym przez organizatora istotnym elementem imprezy sportowej, jakim był montaż sceny. Telebim multimedialny był elementem tej sceny, umożliwiając większej grupie uczestników obserwowanie tego, co dzieje się na scenie. Tego rodzaju telebimy wykorzystywane są powszechnie podczas większych imprez kulturalnych (festiwale) i sportowych (strefy kibica).

6. Oznakowanie i widoczność samochodu specjalnego

Samochód specjalny DAF wykonywał swoje zadanie w miejscu oświetlonym światłem ulicznym. Był dobrze widoczny z daleka. Poszczególne elementy wyposażenia pojazdu – w tym szczególności telebim – również był zauważalny dla skupionego, wypoczętego i uważnego uczestnika ruchu. Widoczność tę można było poprawić, poprzez umieszczenie na jego tylnej części elementów odblaskowych. Obowiązek prawidłowego oznakowania przeszkód na obszarze drogi wykorzystywanym do celów specjalnych, należy tylko i wyłącznie do zadań organizatora imprezy. Zgodnie bowiem z art. 65a ust. 3 pkt 3 lit.

e p.r.d. organizator imprezy jest zobowiązany sporządzić plan określający sposoby zapewnienia bezpieczeństwa i porządku publicznego podczas imprezy na terenie poszczególnych województw, obejmujący m. in. sposób oznaczenia miejsc niebezpiecznych dla uczestników imprezy.

Operator pojazdu specjalnego DAF nie miał zatem prawa dokonywania na własną rękę jakichkolwiek oznakowań pojazdu. Jego obowiązkiem było ściśle wykonywanie poleceń służb porządkowych i informacyjnych – co wynika nie tylko z przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym, lecz również z ustawy o z dnia 20 marca 2009 r. o bezpieczeństwie imprez masowych, która akurat w tym zakresie ma zastosowanie – w związku recypacją jej przepisów na mocy art. 65h ust. 3 p.r.d.

7. Kwestia zachowania skrajni drogi

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie – jako zarządca drogi, na której znajdował się pojazd specjalistyczny DAF – stwierdził w piśmie z dnia 17 września 2017 r. (w aktach sprawy), iż „ustawienie pojazdu specjalistycznego na jezdni lub na chodniku w sposób nie zapewniający odpowiedniej skrajni, wymagało dodatkowego oznakowania zabezpieczającego wykonywane prace”. Odnosząc się do postawionego problemu, podnieść jeszcze raz należy, iż wprowadzenie przedmiotowego oznakowania znajdowało się w kompetencji organizatora i zarządcy drogi, a nie użytkowników drogi.

8. Kwestia odpowiedzialności za kolizję pojazdów MAN i DAF

Przepis art. 86 § 1 k.w. stanowi, iż popełnia wykroczenie ten, kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, nie zachowując należytej ostrożności, powoduje zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Istotną przy ustalaniu podmiotu sprawczego jest konstatacja, iż postępowanie zgodnie z przepisami prawa niekoniecznie musi zostać uznane za ostrożne. Zasady bezpieczeństwa niekoniecznie bowiem muszą się pokrywać z przepisami ruchu. Dlatego też **dla rozstrzygnięcia kwestii komu należy przypisać odpowiedzialność za czyn z art. 86 § 1 k.w. w ogóle nie ma znaczenia to, czy kierowca pojazdu specjalistycznego DAF naruszył, czy też nie naruszył przepisy o zatrzymaniu pojazdów na chodniku, jak też to, czy element jego pojazdu ograniczał, czy też nie ograniczał skrajni drogi.**

Dowód: Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 16 sierpnia 1961 r. (I K 559/60, PiP 1962, z. 7, s. 209) zwrócił uwagę, że:

"Zachowanie przez kierowcę ostrożności lub stwierdzenie nieostrożności nie zawsze pokrywa się z przestrzeganiem lub nieprzestrzeganiem określonego przepisu administracyjno-drogowego. W pewnych sytuacjach zachowanie ostrożności może dyktować potrzebę naruszenia określonego przepisu regulującego ruch drogowy (np. użycie sygnału dźwiękowego lub świetlnego wbrew zakazowi, przekroczenie dozwolonej szybkości jazdy dla uniknięcia zderzenia z nieoczekiwaną przeszkodą, wyprzedzanie lub wymijanie z nieprawidłowej strony pojazdu zajmującego nieprawidłowe miejsce na jezdni itp.). (...) Kierowca nie może przeto skutecznie bronić się przed zarzutem nieostrożności tym, że nie naruszył żadnego przepisu administracyjno-drogowego, a nawet tym, że postąpił zgodnie z istniejącym nakazem albo zakazem drogowym, jeżeli fachowa ocena jego zachowania się w konkretnej sytuacji drogowej z punktu widzenia umiejętności prowadzenia pojazdów na drogach publicznych dyktuje wniosek, że nie zachował

on ostrożności wymaganej dla wykonywania zawodu lub czynności kierowcy. I odwrotnie - naruszenie przez kierowcę takiego lub innego nakazu lub zakazu drogowego nie daje podstaw do ścigania karnego".

Jeśli zatem kierujący pojazdem MAN miał dostateczną widoczność i zauważył stojący pojazd specjalistyczny – to widząc go, miał obowiązek ominąć go w sposób bezpieczny – i nie miał prawa doprowadzić do kolizji – nawet w przypadku, gdy by ten stał zaparkowany w sposób nieprawidłowy.

Jeśli natomiast kierujący pojazdem MAN nie miał dostatecznej widoczności – np. z powodu zbyt oślepiającego światła reflektorów – to nie miał prawa poruszać się swoim potężnym mobilem na oślep. Powinien był zatrzymać pojazd i obejrzeć dokładnie miejsce przejazdu.

Kolizja pojazdu jadącego z pojazdem zaparkowanym należy do zdarzeń drogowych dość często trafiających na wokandy sądowe. Stanowisko sądów w tym zakresie jest jednoznaczne i kształtuje w sposób precyzyjny i jasny określoną linię orzeczniczą. Autor niniejszej opinii przeprowadził kwerendę orzecznictwa sądów powszechnych w zakresie następującego stanu faktycznego:

„pojazd będący w ruchu zderza się z innym pojazdem, który stoi zaparkowany nieprawidłowo”

Wynik tej kwerendy jest następujący:

- nie odnaleziono ani jednego wyroku, w którym sąd przypisał by sprawstwo wykroczenia z art. 86 § 1 k.w kierowcy pojazdu nieprawidłowo zaparkowanego;
- odnaleziono siedem wyroków, w którym na określonym stanie faktycznym Sąd uznał sprawstwo kierującego pojazdem będącym w ruchu.

A oto sygnatury i sentencje zaczerpnięte z tych orzeczeń:

Sąd Rejonowy Lublin-Zachód w Lublinie w wyroku z dnia 25 listopada 2015 r. w sprawie o sygnaturze III W 242/15 stwierdził:

„Świadek przyznał, że T. H. cofając uderzył w duży dostawczy samochód. Wprawdzie podkreślał, że pojazd ten był zaparkowany nieprawidłowo i wystawał na pas, którym poruszał się obwiniony, niemniej okoliczność ta w żaden sposób nie wpływała na umniejszenie winy jego brata, bowiem jak już wyżej wspomniano to on jako wykonujący manewr cofania był obowiązany do zachowania szczególnej ostrożności i upewnienia się czy wykonując ten manewr nie stwarzał zagrożenia na drodze”.

Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie w wyroku z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie o sygnaturze V W 249/15 stwierdza:

„Analizując mechanizm dojścia do kolizji przy uwzględnieniu, że pojazd marki O. (...) stał w miejscu niedozwolonym, obwiniony zaś prowadził pojazd o długości 15 metrów przegubowy, który przy skręcie wychyla się tylną częścią (...) Z uwagi na poruszanie się 15-metrowym autobusem przegubowym zobowiązany był do uważnej

obserwacji sytuacji na drodze, w tym odległości od innych pojazdów, w ten sposób, aby swoim zachowaniem nie spowodować zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Usytuowanie pojazdu O. (...) było nieprawidłowe, stał on w miejscu niedozwolonym i niewątpliwie utrudniał jazdę na skrzyżowaniu, okoliczność ta nie zwalniała jednakże innych uczestników ruchu, w tym obwinionego, z obowiązku zachowania ostrożności wymaganej w tych okolicznościach i zgodnie z art 23 ust 1 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym z obowiązku takiego prowadzenia pojazdu, by przy podjęciu i wykonywaniu omijania pojazdu O.”

Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie w wyroku z dnia 26 sierpnia 2016 r. w sprawie o sygnaturze *V W 317/16* stwierdził:

„Oczywiście nie bez znaczenia jest w tym wypadku również kwestia zachowania innych uczestników ruchu, w tym przypadku M. K., która swój pojazd zaparkowała w sposób nieprawidłowy, czym też przyczyniła się do zaistnienia przedmiotowego zdarzenia. Niemniej jednak obwiniony jako zawodowy kierowca, poruszający się samochodem o dużych gabarytach, mając zatem świadomość jego wielkości oraz widząc panujące na drodze warunki powinien zadbać o zachowanie odpowiedniego odstępu od omijanych samochodów, a przy uznaniu, iż nie jest możliwym ich bez kolizyjnie ominięcie, poszukać alternatywnej drogi lub też dążyć do spowodowania przeparkowania tych pojazdów. Na obwinionym bowiem ciążył obowiązek upewnienia się, przez dokładne rozeznanie sytuacji, czy znajdujący się obok pojazd nie uniemożliwia bezpiecznego wykonania manewru omijania. Powyższego należało wymagać od obwinionego tym bardziej, iż pojazdy, które omijał nie poruszały się, nie znalazły się na jego drodze nagle na skutek jakiegoś innego nieprzewidzianego zdarzenia. Obwiniony miał czas na rozeznanie się w sytuacji i dokładną ocenę czy jego przejazd po rzeczonyj drodze jest możliwy. Mając na uwadze powyższe, należało uznać, że obwiniony swoim zachowaniem wyczerpał znamiona wykroczenia określonego w art. 86 § 1 k.w.”

Sąd Rejonowy w Nowym Dworze Mazowieckim w wyroku z dnia 24 października 2016 r. w sprawie o sygnaturze *II W 284/16* stwierdził:

„Sąd miał również na uwadze, że samochód pokrzywdzonego G. W. był zaparkowany nieprawidłowo, podobnie jak inne stojące w rzędzie pojazdy, jednak postępowanie innych uczestników ruchu drogowego nie zwalnia obwinionej S. N. od obowiązku zachowania należytej ostrożności podczas manewru cofania.”

Sąd Rejonowy dla Warszawy-Północ w Warszawie w wyroku z dnia 5 maja 2017 r. w sprawie o sygnaturze *IV W 1325/16* stwierdził:

„W ocenie Sądu bezsporne jest, że obwiniony M. P. przy wyjeździe pojazdem D. (...) o nr rej. (...) z ww. parkingu nie zachował należytej ostrożności i najechał na zaparkowany pojazd marki T. należący do S. Ł., pomimo że miał możliwość uniknięcia tego zdarzenia, bez powodowania zagrożenia bezpieczeństwa dla znajdującej się w tym pojeździe pokrzywdzonej. S. Ł. sygnalizowała bowiem, że

właśnie odjeżdża, co więcej siedziała już w pojeździe z zapalonym silnikiem, gdy doszło do zdarzenia. Obwiniony jednak, będąc zdenerwowany faktem, że pokrzywdzona zaparkowała swój samochód w miejscu do tego nieprzeznaczonym, co niewątpliwie utrudniało mu wyjazd z parkingu, wyjechał z miejsca parkingowego, zaczepiając prawym przednim zderzakiem o prawy przedni zderzak pojazdu marki T., w którym siedziała S. Ł.. Swoim zachowaniem stworzył zagrożenie dla bezpieczeństwa pokrzywdzonej”.

Sąd Okręgowy w Kielcach w wyroku z dnia 12 lipca 2013 r. w sprawie o sygnaturze IX Ka 81/13 stwierdził:

„W apelacji obwiniona poruszyła kwestię nieprawidłowego zaparkowania przez pokrzywdzoną samochodu P. wywodząc, że szkodę wyrządziła sobie sama poszkodowana. Argument ten jest niezasadny. Z zeznań świadków wprost wynika, że samochód pokrzywdzonej nie był w ruchu w momencie zdarzenia, stał i przy prawidłowej obserwacji obwiniona powinna go dostrzec. Nie ma zatem znaczenia w sprawie czy pokrzywdzona naruszyła zasady ruchu drogowego”.

Sąd Rejonowy dla Warszawy-Śródmieścia w Warszawie w wyroku z dnia 29 listopada 2016 r. w sprawie o sygnaturze XI W 525/16 stwierdził:

„Nie można oczywiście pominąć tutaj zachowania G.K., która zaparkowała samochód niezgodnie z obowiązującym w tym miejscu oznakowaniem, czym obiektywnie utrudniła wjazd i wyjazd z bramy budynku przy ul. (...) w W. Jednak takie, niezgodne z prawem, zachowanie G.K. nie może usprawiedliwiać działań obwinionego. Jeżeli bowiem samochód G.K. utrudniał, czy nawet uniemożliwiał obwinionemu swobodny wjazd samochodem dostawczym, to obwiniony winien był spróbować odnaleźć właścicielkę auta, a gdyby to się nie udało zrezygnować z manewrów, które planował”.

9. Obowiązek zastosowania zasady szczególnej ostrożności

W sytuacjach związanych ze zwiększonym niebezpieczeństwem zaistnienia kolizji prawo o ruchu drogowym wymaga od uczestników ruchu zachowania szczególnej ostrożności, czy też maksymalnej ostrożności (art. 2 pkt 22 p.r.d.). Taki obowiązek zachowania szczególnej ostrożności spoczywał również na kierującym pojazdem MAN – i to aż z kilku powodów:

- niestosowania się do przepisów dotyczących prawidłowego zatrzymania przez pojazd specjalistyczny DAF;
- kierowanie pojazdem o znacznych rozmiarach przez teren wykorzystywany do celów szczególnych, na którym prowadzone były prace związane z przygotowaniem dużej imprezy sportowej,
- niewystarczająca widoczność przeszkód na drodze spowodowana zbyt oślepiającym światłem;
- niestosowania się do przepisów dotyczących prawidłowego zatrzymania przez pojazd specjalistyczny DAF;

Sąd Najwyższy podkreśla w swoim orzecznictwie, iż kierujący winien zawsze i w każdym przypadku zachowywać ostrożność maksymalną – adekwatną do danej sytuacji na drodze.

Dowód: w wyroku z dnia 16 listopada 1956 r. (sygn. IV K 706/56, RPEiS 1958, z. 1, s. 321) Sąd Najwyższy stwierdził, iż:

„Kierowca pojazdu mechanicznego powinien prowadzić go tak, aby w każdej sytuacji był zdolny nad nim zapanować bez narażania na niebezpieczeństwo życia lub zdrowia ludzkiego oraz mienia obywateli korzystających z dróg publicznych, a w razie niedyspozycji w czasie jazdy obowiązany jest zaniechać jej”.

Konkluzje

I. Postój na chodniku pojazdu specjalistycznego o dopuszczalnej masie całkowitej ponad 2,5 tony, wykonującego zadania związane z realizacją imprezy sportowej na drodze wykorzystywanej w sposób szczególny jest dopuszczalny. Usytuowanie takiego pojazdu winno zostać uwzględnione w tymczasowym planie organizacji ruchu oraz w szczegółowym regulaminie imprezy sportowej.

II. Pełna odpowiedzialność za prawidłowe oznakowanie oraz oznaczenie pojazdu specjalnego, wykonującego zadania związane z realizacją imprezy sportowej spoczywają na służbach porządkowych, czyli na organizatorze imprezy.

III. Dla rozstrzygnięcia kwestii odpowiedzialności za czyn z art. 86 § 1 k.w. nie ma znaczenia to, czy kierowca pojazdu zaparkowanego naruszył, czy nie naruszył przepisy o zatrzymaniu pojazdów, jak też to, czy element jego pojazdu ograniczał, czy też nie ograniczał skrajni drogi. Odpowiedzialność ta spoczywa na kierującym pojazdem będącym w ruchu, który mógł uniknąć zderzenia.