

OPINIA PRAWNA

w sprawie zasad ustalania odpowiedzialności za sprawstwo przestępstwa z art. 177 § 1 k.k. będącego skutkiem zdarzenia drogowego zaistniałego na oznakowanym przejściu dla pieszych z udziałem pojazdu samochodowego oraz pieszego przechodzącego przez to przejście (potrącenie pieszego na pasach)

- przygotowana na wniosek uczestnika postępowania o sygnaturze 2 Ds.684.2019.D prowadzonego przez Komisariat Policji w Anopolu pod nadzorem Prokuratury Rejonowej w Kraśniku.

Pytania do opinii:

- I. Jakie zasady bezpieczeństwa odnoszą się do uczestników zdarzenia polegającego na potrąceniu pieszego na pasach?
- II. Jakie obowiązki określonego zachowania wynikają z ustalonych w punkcie I zasad bezpieczeństwa?
- III. Jakie były istotne elementy przebiegu zdarzenia z dnia 20 lutego 2019 r.?
- IV. Kto i w jakim zakresie ponosi odpowiedzialność za przedmiotowe zdarzenie?
- V. Jakie błędy popełnił organ prowadzący postępowanie przygotowawcze?

Ad. 1

W przepisach ruchu drogowego sformułowane zostały zasady określonego zachowania się na drodze. Zasady te stopniują obowiązek zachowania ostrożności przez uczestników ruchu drogowego. Artykuł 3 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (dalej: p.r.d.) wprowadza dyrektywę, iż każdy uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga – szczególną ostrożność.

Niezachowanie należytej ostrożności przyjmuje zazwyczaj postać niestosowania się do normatywnie określonych wzorców zachowań, jednakże uczestnik ruchu winien kierować się, oprócz przepisów ruchu, także zdrowym rozsądkiem, ogólną przezornością i respektowaniem bezpieczeństwa innych (zob. wyrok Sądu Rejonowego w Suchoj Beskidzkiej z dnia 8 czerwca 2016 r., sygn. II K 101/15).

W określonych prawem sytuacjach – w ramach nakazu zachowania szczególnej ostrożności – ustawodawca nakłada ponadto na kierujących pojazdami

obowiązek upewnienia się co do możliwości bezpiecznego wykonania określonego manewru. Wskazane powyżej zasady ostrożności uzupełnia – usankcjonowana w art. 4 p.r.d. – zasada ograniczonego zaufania. Zasada ta obliguje każdego kierowcę do odpowiedniego dostosowania sposobu prowadzenia pojazdu, jeśli istnieją podstawy do przewidywania, że inny uczestnik ruchu może nie przestrzegać zasad bezpieczeństwa, (zob. postanowienia Sądu Najwyższego z dnia 16 kwietnia 2018 r., sygn. III K 366/17 oraz z dnia 16 lutego 2013 r., sygn. V KK 264/12).

Pieszego przechodzącego przez jezdnię lub torowisko obowiązuje zasada szczególnej ostrożności (art. 13 ust. 1 p.r.d.). Zasada ta dotyczy zarówno przechodzenia przez jezdnię lub torowisko w miejscach oznaczonych, jak też nieoznaczonych, z tym, że pieszy znajdujący się na przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.

Kierującego zbliżającego się do przejścia dla pieszych również obowiązuje zasada szczególnej ostrożności. Zgodnie bowiem z art. 26 ust. 1 p.r.d. „kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu”. Zastosowanie tej zasady jest jednak wystarczające tylko wówczas, gdy uczestnicy ruchu i inne osoby znajdujące się na drodze przestrzegają przepisów ruchu drogowego. W przeciwnym wypadku kierujący pojazdem winien stosować się do zasady ograniczonego zaufania (art. 4 p.r.d.).

Na gruncie powyżej wymienionych zasad ustala się odpowiedzialność poszczególnych użytkowników drogi za spowodowanie zagrożenia w ruchu drogowym, którego skutkiem są ujemne następstwa w postaci kolizji lub wypadku.

Ad. 2

Z zasady szczególnej ostrożności – po stronie pieszego – wypływa przede wszystkim obowiązek przechodzenia przez jezdnię po oznakowanym przejściu dla pieszych (art. 13 ust. 1 p.r.d.). Obowiązek ten nie ma zastosowania gdy odległość od przejścia przekracza 100 m. Przechodzenie jest również dozwolone na

skrzyżowaniu – nawet wówczas, gdy znajduje się ono w odległości mniejszej niż 100 m od wyznaczonego przejścia (art. 13 ust. 2 p.r.d.). Do jego obowiązków należy ponadto upewnienie się, czy może w sposób bezpieczny przejść przez przejście, a w szczególności musi sprawdzić, czy nie nadjeżdża samochód lub też, że nadjeżdżający pojazd ustępuje mu pierwszeństwa.

Wspólnym obowiązkiem obu użytkowników drogi i jednocześnie jednym z podstawowych warunków sprostania obowiązkowi szczególnej ostrożności, nałożonego na uczestników ruchu drogowego jest nieustająca obserwacja sytuacji na drodze, umożliwiająca percepcję wszystkich zmian i odpowiednie dostosowanie się do nich. Do samej bowiem istoty szczególnej ostrożności obowiązującej należy takie zwiększenie uwagi, by w razie pojawienia się zagrożenia odpowiednio szybko zareagować w zmieniającej się sytuacji na drodze i tak dostosować swoje zachowanie, by zagrożenie zażegnać, bądź je zmniejszyć w możliwym w danych okolicznościach stopniu. (zob. Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 sierpnia 2009 r. V KK 34/09).

W związku z powyższym kierowca ma obowiązek obserwowania nie tylko jezdni, ale również przylegającego do jezdni w miejscu przejścia chodnika, aby upewnić się, czy nikt nie wkracza na jezdnię, a jeżeli wkracza, to natychmiast hamować, zanim przechodzień znajdzie się na torze jazdy samochodu (zob. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 4 października 2018 r., sygn. V ACa 697/17)

Żaden z uczestników ruchu i w żadnej sytuacji nie może podjąć, ani kontynuować działania, które spowodowałyby zagrożenie bezpieczeństwa na drodze. I to także wtedy, gdy uczestnicząc w ruchu przestrzega przepisy i zasady bezpieczeństwa, a możliwość zaistnienia zagrożenia wyłania się na skutek nieprzestrzegania tych zasad przez innego uczestnika ruchu. Prowadzący pojazd ma prawo liczyć na respektowanie zasad bezpieczeństwa ruchu dopóty, dopóki cechy osobiste lub określone zachowanie się innych uczestników ruchu nie każą oczekiwać, że mogą się oni nie dostosować do tych zasad (zob. wyrok Sądu Okręgowego w Olsztynie z dnia 20 sierpnia 2013 r., sygn. VII ka 631/13).

Ad. 3

Zebrany w sprawie materiał dowodowy, a więc zabezpieczone nagranie z monitoringu, protokoły oględzin, zeznania świadków, notatki służbowe (urzędowe), materiał fotograficzny oraz opinia biegłego, dostarczają wystarczająco ilość danych, upoważniających do ustalenia oraz oceny zachowań uczestników zdarzenia na poszczególnych jego etapach. A oto rozliczenie czasowe dokonane na podstawie nagrania:

- 00:54 - w okolicach skrzyżowania pojawia się pieszy S.S.
- 01:01 - S.S doszedł do skraju skrzyżowania z wyraźnym zamiarem przejścia na drugą stronę ulicy – najkrótszą drogą, obok pasów dla pieszych, z którego to zamiaru następnie rezygnuje;
- 01:11 – S.S. znalazł się tuż przed pasami dla pieszych. Na zatrzymanym kadrze widać wyraźnie, że pieszy zamaszystym krokiem wchodzi na przejście. W tym samym momencie S.S. unosi lewą rękę w kierunku nadjeżdżającego samochodu, dając kierowcy w wymownym geście sygnał do zatrzymania.
- 01:12 Pieszy jest już lewą nogą za pierwszym pasem zebry, zaś druga noga dotyka skraju krawężnika;
- 01:13 Pieszy znajduje się na trzecim pasie zebry i kuli się przed nadjeżdżającym samochodem dostawczym, który najeżdża na pasy;
- 01:14 dochodzi do kolizji. Kierowca Citroena uderza lewą pokrywą silnika pieszego, który w tym momencie opuszcza lewy pas jezdni.

Z materiału video widać wyraźnie, że pieszy dostrzegł jadący samochód, ale ocenił, że wolno jadący pojazd zdoła się zatrzymać przed przejściem. Nie założył natomiast, że kierowca tego pojazdu nie obserwuje przejścia i nie widzi pieszego zbliżającego się do przejścia.

Kierowca Citroena – prawdopodobnie – mógł obserwować zachowanie przechodnia zbliżającego się do przejścia nawet na 5 sekund przed uderzeniem, gdyż droga bezpośrednio przed skrzyżowaniem zatacza łuk w lewo – odsłaniając szeroko prawe pobocze, czyli okolice skrzyżowania, do którego zbliżał się człowiek.

Dowód: fotografia drogi i skrzyżowania z pasami z perspektywy kierowcy Citroena zbliżającego się do przejścia – wykonana w trybie nieprocesowym

Natomiast niewątpliwie kierowca ten powinien podjąć zdecydowane manewry obronne (hamowanie) w momencie ok. 3 sekundy przed uderzeniem.

Nadmienić należy, iż kierujący Citroenem mógł uniknąć wypadku nie tylko wówczas, gdyby mu się udało zatrzymać pojazd przed końcową częścią pasów, ale także wówczas, gdyby znacznie zmniejszył prędkość (bez zatrzymania się), gdyż w takim wypadku pieszy zdążyłby przejść na drugi pas ruchu. Decydowały tutaj dziesiąte części sekundy.

Kierowca Citroena nie obserwował przedpola przejścia dla pieszych – co wynika z jego zeznań. W dniu 8 kwietnia zeznał i zeznania te podpisał:

„ja go nie widziałem wcześniej jak się zbliżał do tego przejścia dla pieszych, Ja zauważyłem go około metr przed samochodem i od razu nacisnąłem na pedał hamulca”

Jego słowa potwierdza nagranie. Kierowca hamuje dopiero tuż przed samym przejściem, a droga hamowania prawdopodobnie nie była dłuższa niż kilka metrów.

Ad. 4

Kierowca pojazdu Citroen Jumper nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym w ten sposób, iż kierując samochodem nie obserwował przedpola jazdy, skutkiem czego nie zachował szczególnej ostrożności w rejonie oznakowanego przejścia dla pieszych, gdyż nie dostosowując sposobu jazdy do zmieniających się warunków i sytuacji, to jest wejścia na przejście dla pieszych mężczyzny. Nie jechał on, co prawda, z prędkością wyższą aniżeli maksymalna dopuszczona w tym miejscu, jednakże nie oznacza to, że zachował on ostrożność wymaganą w tego typu warunkach. W wyniku najechania doszło do potrącenia pieszego, w trakcie którego pieszy doznał obrażeń ciała w postaci złamania piramidy lewej kości skroniowej oraz złamania lewych żeber I, II, III, V, VI,

które to obrażenia spowodowały naruszenie czynności narządów jego ciała na okres powyżej dni siedmiu w rozumieniu przepisów Kodeksu Karnego tj. o czyn z art. 177 § 1 k.k.

Gdyby kierujący dostrzegł mężczyznę zbliżającego się do przejścia, który w dodatku dał mu ręką sygnał wskazujący podjęcie decyzji o wejściu na przejście, to – stosując zasadę ograniczonego zaufania – dostosował by prędkość pojazdu do takiej wielkości, która umożliwiłaby mu zatrzymanie się przed przejściem, na wypadek, gdyby pieszy na to przejście wkroczył, albo przynajmniej znacznego wyhamowania pojazdu – co umożliwiło by pieszemu przedostanie się na sąsiedni pas ruchu.

O sytuacji mogącej wywołać zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu mógł świadczyć widoczny na nagraniu brak należytej obserwacji przez przechodnia kierunku, z którego nadjeżdżał samochód, kierowanie się zdecydowanym krokiem przechodnia w kierunku przejścia oraz sygnał ręką skłaniający kierującego do zatrzymania przed przejściem.

Do zaistniałego wypadku drogowego przyczynił się też pieszy, który przekraczając jezdnię na przejściu dla pieszych nie zachował szczególnej ostrożności i nie upewnił się, czy nadjeżdżający pojazd ustępuje mu pierwszeństwa. Miał on wszak możliwość dostrzeżenia pojazdu i odstąpienia od wejścia na przejście. Pieszy zbliżając się do przejścia dla pieszych był zobowiązany zachować szczególną ostrożność, czego niewątpliwie nie uczynił, wchodząc na przejście bez zwolnienia kroku i bez obserwowania jezdni, po której poruszał się Citroen Jumper.

Ad. 5.

Organ prowadzący postępowanie przygotowawcze zakończył sprawę umorzeniem, chociaż w niemal identycznych stanach faktycznych sądy orzekają prawomocnie winę kierującego. Tak np. orzekł Sąd Okręgowy w Poznaniu wyrokiem z dnia 10 kwietnia 2019 r., sygn. II Ka 175/19.

Organ prowadzący postępowanie błędnie założył, że z zasady szczególnego bezpieczeństwa po stronie kierującego nie wyływa obowiązek skupionego

obserwowania przedpoła jazdy połączonego z oceną, czy zauważeni użytkownicy drogi stosują się do obowiązujących przepisów oraz zasad bezpieczeństwa. Organ w najmniejszym stopniu nie uwzględnił faktu, iż w razie dostrzeżenia przez kierującego, iż określony użytkownik drogi zachowuje się nieodpowiedzialnie i niezgodnie z prawem – jego obowiązkiem jest stosowanie wobec takiego użytkownika zasady ograniczonego zaufania, co przejawiać się ma w prowadzeniu pojazdu z taką prędkością, która umożliwi natychmiastowe zatrzymanie pojazdu.

W sprawie wywołana została opinia biegłego. Pod względem technicznym opinia ta jest bez zarzutu. Biegły obliczył szacowaną prędkość samochodu biorącego udział w kolizji. Obliczył czas reakcji kierującego od momentu wejścia pieszego na pas jezdni. Natomiast w kwestii podejmowanych ocen prawnych odnoszących się do obowiązków uczestników zdarzenia – opinia ta jest błędna. Nadmienić jednak należy, iż od dokonywania ocen prawnych jest sąd lub organ prowadzący postępowanie przygotowawcze, natomiast biegły rozstrzyga o kwestiach technicznych, wymagających wiedzy specjalnej.

Znamienne, że biegły nie obliczył, jakie były możliwości zatrzymania pojazdu lub wyhamowania pojazdu do prędkości umożliwiającej pieszemu przejście na drugi pas ruchu – przy założeniu, że kierujący pojazdem rozpoczyna reakcje obronne od momentu, kiedy mógł dostrzec pieszego zbliżającego się do przejścia. Biegły nie otrzymał jednak takiego zadania.

Do organu prowadzącego postępowanie przygotowawcze odnosimy zasadę *lura novit curia*. Nie można bowiem zakładać, że profesjonalny oskarżyciel publiczny nie zna prawidłowej interpretacji powszechnie i na co dzień stosowanych przepisów prawnych, dotyczących interpretacji zdarzeń drogowych, czy też orzecznictwa w przedmiocie prowadzonych postępowań. Tym samym uprawnione jest twierdzenie, że niniejsze postępowanie prowadzone było pod z góry założony cel. Oskarżyciel publiczny nie przeprowadził żadnej czynności, jak też nie wydał żadnej dyspozycji, które mogłyby rzucić cień podejrzenia na kierującego Citroenem. Np. nie zbadano, jaka była widoczność przedpoła jazdy w obszarze przejścia dla pieszych. Nie zbadano, jakie możliwości uniknięcia wypadku miał kierujący pojazdem, gdyby obserwował przedpole jazdy.

Wnioski

I. Zarówno kierującego zbliżającego się do przejścia dla pieszych, jak też pieszego przechodzącego przez to przejście obowiązuje zasada szczególnej ostrożności. Jeśli zaś któryś z uczestników ruchu nie stosuje się do przepisów lub zachowuje się nieracjonalnie – pozostali uczestnicy winni stosować wobec niego zasadę ograniczonego zaufania.

II. W analizowanym przypadku kierujący pojazdem w sposób drastyczny naruszył zasadę szczególnej ostrożności, gdyż w ogóle nie obserwował przedpola jazdy w obszarze przejścia dla pieszych, do którego się zbliżał – w wyniku czego nie dostrzegł przechodnia kierującego się na przejście dla pieszych, dającego mu sygnał do zatrzymania pojazdu.

III. Do zaistniałego wypadku drogowego przyczynił się również pieszy, który przekraczając jezdnię na przejściu dla pieszych nie zachował szczególnej ostrożności i nie upewnił się, czy nadjeżdżający pojazd ustępuje mu pierwszeństwa.

Prof. dr hab. Artur Mezglewski