

Wojciech Kotowski

Zawinione najechanie kierującego samochodem na prawidłowo jadącego rowerzystę

Palestra 58/1-2(661-662), 210-214

2013

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

P Problematyka wypadków drogowych

Wojciech Kotowski

ZAWINIONE NAJECHANIE KIERUJĄCEGO SAMOCHODEM NA PRAWIDŁOWO JADĄCEGO ROWERZYSTĘ

ZAGADNIENIE OGÓLNE

Najechanie na rowerzystę skutkujące ciężkimi obrażeniami jego ciała było następstwem braku rozsądku kierującego samochodem. Tym razem materiał dowodowy został zgromadzony w sposób kompletny przez organ postępowania przygotowawczego, który dysponował rzetelnie przeprowadzonymi oględzinami miejsca wypadku, oraz należyte przeanalizowany z pomocą biegłego z zakresu kryminalistycznej rekonstrukcji wypadków drogowych, dzięki czemu sąd doprowadził do słusznego rozstrzygnięcia. Należy podkreślić, że do należytej ochrony pokrzywdzonego przyczyniła się wnikliwość jego procesowego pełnomocnika, który ujawnił charakter dążenia do uniknięcia odpowiedzialności przez oskarżonego – faktycznego sprawcę wypadku.

STAN FAKTYCZNY

Wypadek miał miejsce w obszarze zabudowanym, na prostym odcinku drogi, której szerokość wynosiła 7,60 m i dzieliła się na dwa pasy ruchu, po jednym dla każdego kierunku. Oba miały nawierzchnię asfaltową. Po obu stronach jezdni występowały nieutwardzone pobocza. Warunki drogowe były sprzyjające kierującym, nie było wiatru, mgły ani opadów i chociaż był październik, wyłoniło się nawet słońce. Jezdnia była sucha, czysta i nierówna (lekkie wzniesienie).

Oskarżony kierował samochodem marki Polonez Truck, poruszając się przy prawej krawędzi jezdni. Był trzeźwy. Towarzyszył mu siedzący obok autostopowicz.

W tym samym czasie i w tym kierunku rowerem jechał, także trzeźwy, pokrzywdzony. Po lewej stronie kierownicy roweru miał przewieszoną skórzaną teczkę wyposażoną w dwoje uszu. Była ona lekka, ponieważ znajdował się w niej chleb, kawałek ciasta

oraz masło. W żaden sposób nie przeszkadzała mu w jeździe ani nie powodowała zachwiania jej kierunku. Kierujący ten miał doświadczenie, wszak określoną drogą jeździł od 41 lat.

Oskarżony prowadził samochód z prędkością wynoszącą 89,5 km/h, jadąc w odległości około 1 metra od prawej krawędzi jezdni. Z kolei pokrzywdzony jechał w odległości około 1,5 metra od prawej krawędzi jezdni.

Jak ustalono, w miejscu i w chwili zdarzenia na określonym odcinku obowiązywała dopuszczalna prędkość w wysokości 70 km/h. Równocześnie powypadkowe oględziny wykluczyły obecność jakichkolwiek śladów hamowania pochodzących z innego niż oskarżonego pojazdu.

Kierując samochodem, oskarżony, wskutek umyślnego niezachowania prędkości bezpiecznej, a także nieumyślnego naruszenia zasady ostrożności, polegającego na nienależytym obserwowaniu przedpoła jazdy, najechał na tył kierowanego przez pokrzywdzonego roweru, który przed zdarzeniem nie zmieniał kierunku jazdy, a w szczególności nie wykonywał jakiegokolwiek manewru zmiany toru ruchu, na przykład przez skrócenie w lewo. Nie doszło również, z jakiegokolwiek przyczyny, do żadnego zachwiania w lewo kierowanego przez niego roweru. W szczególności bezpośrednio przed wypadkiem żaden inny pojazd nie wyprzedzał roweru.

Prowadzony przez oskarżonego samochód uderzył w tył roweru pokrzywdzonego, który wówczas był usytuowany prostopadłe do przedniego zderzaka samochodu, czyli równoległe do prawej krawędzi jezdni. Zarazem około 45–50 metrów przed miejscem uderzenia w rower kierowca (około 25 metrów przed początkiem śladów hamowania) rozpoczął manewr hamowania, który spowodował, że w rower ten prowadzony przez oskarżonego samochód uderzył z prędkością wynoszącą około 60 km/h. Hamowanie to stanowiło jedyny manewr obronny podjęty przez oskarżonego. Podczas rejestrowania ustaleń faktycznych przebiegu zdarzenia podkreślono, że gdyby kierowca poruszał się z prędkością 70 km/h – to znaczy przy wykorzystaniu górnej granicy dozwolonej w miejscu zdarzenia prędkości – byłby w stanie zatrzymać prowadzony przez siebie pojazd przed rowerem pokrzywdzonego.

W wyniku uderzenia w rower pokrzywdzony, przewracając się na drogę, doznał obrażeń ciała w postaci: wieloodłamowego złamania szyjki ramieniowej prawej, wieloodłamowego złamania przynasady bliższej kości podudzia lewego, rany szarpanej dołu podkołanowego lewego, rany szarpanej okolicy ciemieniowo-potylicznej głowy, wstrząśnienia mózgu, wielomiejscowych otarć naskórka, stłuczenia krwotocznego płata czołowego prawego, złamania licznych żeber po stronie lewej, w przebiegu leczenia tych obrażeń doszło do anemizacji, odwodnienia, krwawienia z przewodu pokarmowego, wstrząsu krwotocznego, niewydolności krążeniowo-oddechowej, a obrażenia te i ich następstwa spowodowały ciężką chorobę długotrwałą w rozumieniu art. 156 § 1 pkt 2 k.k.

STAN PRAWNY

W świetle poczynionych ustaleń faktycznych i oceny dowodów sąd doszedł do słusznego wniosku, że oskarżonemu należało przypisać sprawstwo i winę w zakresie zarzutu. Nie ma bowiem najmniejszych wątpliwości, że sprawcą przestępstwa z art. 177 § 2

k.k. jest ten, kto naruszając, chociażby nieumyślnie, zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, powoduje nieumyślnie wypadek, którego następstwem jest ciężki uszczerbek na zdrowiu innej osoby. Innymi słowy, dla wypełnienia ustawowych znamion strony przedmiotowej analizowanego typu czynu zabronionego niezbędne jest naruszenie określonej zasady lub zasad bezpieczeństwa, w tym wypadku w ruchu lądowym. Z uwagi na ustawową dyspozycję dla bytu przestępstwa z art. 177 § 2 k.k. wystarczy nieumyślne spowodowanie wypadku.

Zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym mają charakter skodyfikowany oraz nieskodyfikowany. Pierwsze zawarte są przede wszystkim w ustawie z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym¹. Analiza konkluzji aktu oskarżenia, w zestawieniu z jego uzasadnieniem, wskazuje, że oskarżonemu zarzucano naruszenie dwóch tego rodzaju zasad, a mianowicie zasady ostrożności – wyrażające się w nienależytym obserwowaniu przedpoła jazdy, oraz zasady prędkości bezpiecznej – wyrażające się w niedostosowaniu prędkości jazdy do warunków drogowych.

Termin „prędkość bezpieczna” nie ma charakteru normatywnego, lecz często używany jest w piśmiennictwie i orzecznictwie. Najogólniej stwierdzić można, że jego zakres wyznacza system: kierowca – pojazd – droga². Innymi słowy, należy stwierdzić, że prędkość bezpieczna uwarunkowana jest sytuacyjnie.

Dozwolona administracyjnie prędkość w miejscu zdarzenia wynosiła 70 km/h. W zaistniałych warunkach jazdy (które były dobre), a także mając na względzie, *in genere* niekwestionowane przecież, umiejętności oskarżonego jako kierowcy, należało stwierdzić, że wskazana prędkość była również bezpieczna w powołanym znaczeniu. Jak wynika bowiem z opinii biegłego z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i techniki motoryzacyjnej, kierowca rozpoczął manewr hamowania, który spowodował, że w rower ten prowadzony przez oskarżonego samochód uderzył z prędkością wynoszącą około 60 km/h. Hamowanie to stanowiło jedyny manewr obronny podjęty przez oskarżonego. Zarazem gdyby kierowca poruszał się z prędkością wynoszącą w granicach właśnie 70 km/h, byłby w stanie zatrzymać prowadzony przez siebie pojazd przed rowerem pokrzywdzonego. Tym samym jasne staje się, że nie dochował on prędkości bezpiecznej, co w sprawie polegało na tym, iż prędkość, z którą poruszał się prowadzony przez niego samochód, była zbyt wysoka.

Na płaszczyźnie poczynionych rozważań godzi się dodatkowo zwrócić uwagę na dwie kwestie. Po pierwsze, skoro oskarżony, prowadząc samochód z administracyjnie dopuszczalną w miejscu zdarzenia prędkością wynoszącą 70 km/h, byłby w stanie zahamować przez rowerem pokrzywdzonego, to nie ma cienia wątpliwości, że prędkość, którą rozwinął, pozostawała w związku ze spowodowaniem wypadku. Po drugie, jeżeli prowadzący samochód jedzie zbyt szybko, a jednocześnie brak jest jakiegokolwiek przymusu rozwinięcia przez kierującego takiej prędkości, oznacza jednoznacznie, że chciał tak uczynić. Dlatego w części dyspozytywnej wyroku określono, że zasada prędkości bezpiecznej została przez oskarżonego naruszona umyślnie.

Ogólnie ujęta zasada ostrożności wyraża się w podjęciu przez kierującego takich

¹ Tekst jedn. Dz.U. z 2012 r. poz. 1137.

² Zob. R. A. Stefański, *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, (w:) *Nowa kodyfikacja karna. Kodeks karny. Krótkie komentarze*, zeszyt 24, Warszawa 1999, s. 179.

czynności, jakie zwykle w takiej sytuacji przeciętny człowiek powziąć powinien, by uniknąć nastąpienia skutku przestępnego³. Zarazem wymagania stawiane uczestnikowi ruchu, a zatem także osobie prowadzącej pojazd mechaniczny, są zgeneralizowane w takim stopniu, aby mógł podolać im modelowy uczestnik ruchu⁴.

WNIOSKI

Przechodząc do analizy całokształtu zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, należy stwierdzić, że sąd słusznie nie dał wiary wyjaśnieniom oskarżonego w części, w której wskazał, iż stanowiące przedmiot osądu zdarzenie nie było przez niego spowodowane. Konkluzja ta wynika z następujących dwóch okoliczności.

Po pierwsze, wyjaśnienia oskarżonego cechowała wewnętrzna sprzeczność, swoją drogą trafnie zauważona przez biegłego sądowego w czasie składania przez niego uzupełniającej, ustnej opinii, a równocześnie podchwycona przez pełnomocnika pokrzywdzonego. Otóż oskarżony podał dwie istotnie różniące się wersje zdarzenia. W pierwszej wskazał, że przyczyną wypadku był wykonany przez pokrzywdzonego nagły manewr skrętu w lewo, a w drugiej podniósł, że stanowiło ją zachwianie toru jazdy rowerzysty spowodowane podmuchem powietrza. Nie ma wątpliwości, że w obu przypadkach kierujący najechałby na bok roweru. Tymczasem w jasnej, jednoznacznej i logicznie spójnej opinii biegły stwierdził kategorycznie, że uszkodzenia samochodu oskarżonego (pojedynczy ślad zarysowania i zagięcia na przednim zderzaku i przedniej krawędzi pokrywy komory silnika) w zestawieniu z uszkodzeniami roweru (charakterystyczne zgniecenie ku przodowi tylnego koła, bagażnika i tylnej części ramy roweru) pozwoliły na wniosek, iż w momencie najechania samochodu na tył roweru (nie na jego bok) był on usytuowany prostopadłe do przedniego zderzaka poloneza. W konsekwencji dowody o charakterze obiektywnym jasno wykluczyły wykonanie przez pokrzywdzonego przed zdarzeniem jakiegokolwiek manewru zmiany toru ruchu.

Po drugie, wyjaśnienia oskarżonego dotyczące określenia prędkości, z którą miał się poruszać, były nieprawdziwe. Otóż bowiem na rozprawie wyjaśnił, że jechał z prędkością nie większą niż 70 km/h. W rzeczywistości – jak wynika z opinii biegłego – prędkość ta była dużo większa i wynosiła 89,5 km/h. Biegły poparł te ustalenia stosownymi wyliczeniami, których oskarżony i jego obrońca nie negowali.

Nie ma zatem wątpliwości, że wyjaśnienia oskarżonego stanowiły nieudolną, a tym samym nieudaną, próbę uniknięcia odpowiedzialności za spowodowanie wypadku. Słusznie więc sąd w całości dał wiarę dokumentom ujawnionym w toku rozprawy, gdyż nie znaleziono podstaw do negowania ich prawdziwości i autentyczności. Zresztą w czasie procesu nie kwestionowała ich żadna ze stron ani ich przedstawiciele procesowych.

³ Zob. wyrok SN z 7 lutego 1949 r., WAK 82/49, PiP 1949, z. 11, s. 153.

⁴ K. Buchała, *Przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji drogowej. Komentarz*, Bydgoszcz 1997, s. 121.

KONKLUZJA

W sprawie ocenione dowody jasno wskazują, że prowadzony przez oskarżonego samochód najechał na prawidłowo jadącego przed nim rowerem pokrzywdzonego. Przy braku jakichkolwiek podstaw do uznania, że chciał to uczynić lub przewidywał taką możliwość i na nią się godził, jasne jest, iż fakt ten wynikał z nienależytego obserwowania przedpola drogi, a zatem z niepodjęcia czynności wymagających realizacji dla uniknięcia skutku przestępnego. Dlatego nieumyślnie naruszył kolejną zasadę bezpieczeństwa w ruchu lądowym, a mianowicie zasadę ostrożności.

Powołane naruszenie tych zasad spowodowało dla prawidłowo prowadzącego rower pokrzywdzonego zaistnienie niebezpieczeństwa, któremu zapobiec mogło ich przestrzeżenie przez oskarżonego. W konsekwencji istniały pełne podstawy do przypisania mu spowodowania określonego w części wstępnej wyroku skutku.

Zgromadzone dowody nie pozostawiały złudzeń co do tego, że analizowanym zachowaniem oskarżony wyczerpał także ustawowe znamiona strony podmiotowej przypisanego występku. Niewątpliwie bowiem nie chciał jego popełnienia. Uczynił to jednak, ponieważ nie zachował wymaganej od kierującego samochodem w miejscu i warunkach, jak zaistniałe w sprawie, ostrożności, co wyrażało się w nienależytym obserwowaniu przedpola jazdy, jak również nie dochował prędkości bezpiecznej. Zarazem, jak każdy racjonalnie myślący użytkownik drogi, oskarżony musiał przewidywać spowodowanie wypadku drogowego w sytuacji oczywistego przecież uświadomienia sobie zaistnienia wskazanych naruszeń. Wyrok jest prawomocny.