

„Trybuna” to miejsce swobodnej – w granicach prawa i logiki – dyskusji oraz wymiany poglądów na różne, niejednokrotnie kontrowersyjne tematy, związane z ruchem drogowym. Służy przede wszystkim naszym Czytelnikom do prezentacji własnych stanowisk w różnych sprawach – stanowisk niekoniecznie aprobowanych przez redakcję.



Sławomir Pytel

Manewr wyprzedzania w praktyce opiniowania wypadków drogowych

Streszczenie

Artykuł nawiązuje do tematu zapoczątkowanego przez L. K. Paprzyckiego artykułem „Początek manewru wyprzedzania”, który ukazał się w numerze 5/2013 „Paragrafu na Drodze”. Temat ten był także dyskutowany przez biegłych sądowych na forum internetowym Polskiego Stowarzyszenia Biegłych Sądowych ds. Wypadków Drogowych. L. K. Paprzycki analizował konkretny przykład od strony procesowej. Niniejszy artykuł, nawiązując do wypadku opisanego przez L. K. Paprzyckiego, koncentruje się na zagadnieniach dotyczących eksperckiej analizy wypadków drogowych związanych z manewrem wyprzedzania.

Słowa kluczowe

Manewr wyprzedzania, wymogi prawa, technika prowadzenia pojazdu, opiniowanie.

* * *

1. Wprowadzenie

Jak słusznie podkreślał Autor przywołanego artykułu, wyprzedzanie to manewr trudny. Dyskusja przeprowadzona na forum Polskiego Stowarzyszenia Biegłych Sądowych ds. Wypadków Drogowych wykazała, że wypadki drogowe, do których dochodzi w związku z wykonywaniem tego manewru, także w opiniowaniu są zagadnieniami złożonymi, niełatwymi do analizy.

Większość kierowców (podobnie zresztą jak i niektórzy decydenci procesowi), uważają, że posiadane doświadczenie życiowe wraz z dużym doświadczeniem w zakresie prowadzenia pojazdów, uprawnia do eksperckiej wręcz oceny zdarzeń i sytuacji drogowych – w tym także i takich złożonych, jak wyprzedzanie. Z drugiej jednak strony prawdą jest, co L. K. Paprzycki także podkreślał w odnie-

Mgr inż. Sławomir Pytel, Biuro rzeczoznawstwa samochodowego CORRECT, biegły sądowy z zakresu techniki motoryzacyjnej i rekonstrukcji wypadków, rzeczoznawca samochodowy.

sieniu do omawianej przez niego sprawy, że nie do wszystkich ustaleń przy analizach tego typu zdarzeń drogowych, konieczne są wiadomości specjalne. Stwierdził: „Tak bowiem jest w tej kategorii spraw, że część zagadnień leży na pograniczu kompetencji biegłych dysponujących wiadomościami specjalnymi i organów procesowych, które również, bez udziału biegłych, mogą i powinny dokonywać ustaleń”.

Ale skoro bezsporny jest fakt, że manewr wyprzedzania jest trudny, oraz – jak dalej wykażę – złożony, to (jak sądzę) przy rozpatrywaniu przez organa procesowe, zdarzeń związanych z wyprzedzaniem, nie może budzić sprzeciwu powoływanie biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych.

Jaka zatem jest rola biegłego w opiniowaniu zdarzeń tego rodzaju? Na to pytanie staram się odpowiedzieć w niniejszym artykule.

2. Co to jest wyprzedzanie?

Ustawa – *Prawo o ruchu drogowym* nie ułatwia kierowcom zrozumienia złożoności manewru, jakim jest wyprzedzanie. W szczególności należy zauważyć, że definicja wyprzedzania zawarta w treści ustawy znacząco różni się od tego, co składa się na manewr wyprzedzania wykonany w warunkach rzeczywistych. Ustawa ta (w art. 2 pkt. 28) definiuje: wyprzedzanie jako przejeżdżanie (przecho-dzenie) obok pojazdu lub uczestnika ruchu poruszającego się w tym samym kierunku. Ustawa określa zatem jedynie jeden warunek konieczny, który musi być spełniony, aby dany manewr uznać za wyprzedzanie, tj. przejeżdżanie (przecho-dzenie) obok pojazdu lub uczestnika ruchu. Zatem, w rozumieniu ustawy, wyprzedzanie rozpoczyna się dopiero wtedy, gdy pojazd jadący szybciej sąsiednim pasem ruchu zbliży się czołową częścią nadwozia do tylnej części nadwozia pojazdu jadącego przed nim. W innym przypadku bowiem nie zachodzi warunek konieczny określony w ustawie.

Należy jednak zauważyć, że aby w ogóle wyprzedzanie było możliwe, w większości przypadków konieczna będzie wcześniej zmiana pasa ruchu. W warunkach rzeczywistych, sytuacja, w której dochodzi do wyprzedzania bez zmiany pasa ruchu, jest przypadkiem szczególnym. Po pierwsze dlatego, że jest możliwa tylko na drogach o co najmniej dwóch pasach ruchu w jednym kierunku. Po drugie dlatego, że w myśl art. 16, w szczególności według wymogów zapisanych w ustępach 1 do 4 ustawy, nawet na drogach wielopasmowych kierujący pojazdem jest obowiązany jechać możliwie blisko prawej krawędzi jezdni. Zatem w większości przypadków zespół działań koniecznych do przeprowadzenia manewru wyprzedzania będzie wymagał najpierw wykonania manewru zmiany pasa ruchu.

Ustawodawca dostrzegł zagrożenia związane z wykonywaniem manewru wyprzedzania, czego wyrazem jest (jak sądzę) poświęcenie w rozdziale 3 ustawy całego oddziału 6 dla omówienia wymogów dotyczących wykonania tego manewru. Także i manewr zmiany pasa ruchu został obwarowany przez ustawodawcę licz-

nymi wymogami, którym poświęcony jest cały oddział 4 rozdziału 3 ustawy. Należy przy tym zauważyć, że przepisy dotyczące zmiany pasa ruchu nie wprowadzają wyjątków dla wyprzedzania. Między innymi, wymóg zachowania bezpiecznego odstępu, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt. 2 ppkt. 3, jest wymogiem bezwzględny. W szczególności ustawodawca nie przewidział wyjątku dla warunków wyprzedzania, co (jak dalej wykażę) ma silne uzasadnienie dla bezpiecznego wykonania tego manewru.

3. Dlaczego wyprzedzanie jest manewrem trudnym?

3.1. Prawo o ruchu drogowym

W rozumieniu ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, wyprzedzanie to przejeżdżanie (przechodzenie) obok pojazdu lub uczestnika ruchu poruszającego się w tym samym kierunku. Sformułowania zawarte w ustawie, a dotyczące wyprzedzania i związanych z nim manewrów, nie są niestety jednoznaczne, co sprzyja powstawaniu wśród kierowców stereotypów, a w konsekwencji wadliwych nawyków. Należy zauważyć, że ustawa, zamiennie dla różnych sytuacji drogowych, posługuje się jednakowym terminem, co (jak wykażę niżej), szkodliwie wpływa na świadomość kierowców. Termin ten to „odstęp”. Pojęcie to pojawia się w oddziale 6 ustawy z przymiotnikiem „bezpieczny”, oraz w art. 19, z przymiotnikiem „niezbędny”. Art. 19 poświęcony jest jednak bezpiecznej prędkości i w żadnym punkcie nie odwołuje się do wyprzedzania. Jednakowe nazewnictwo może sugerować (i tak niestety jest odbierane przez wielu kierowców), że w obu przypadkach chodzi o odległość od poprzedzającego pojazdu. Tymczasem w art. 19 mowa jest o *odstępie od poprzedzającego samochodu*, natomiast w art. 24, mowa jest o *odstępie bocznym*. W praktyce, większość kierowców wykonuje manewr wyprzedzania nieprawidłowo, w sposób niebezpieczny, ignorując oba wymogi.

3.2. Decyzja o wykonaniu manewru

Prowadzenie pojazdu wymaga od kierowcy prawidłowej koordynacji pracy kilku zmysłów i narządów. Jest, jak sądzę, oczywiste, że wśród określonej populacji ludzi sprawność psychofizyczna jest mocno zróżnicowana, a w dodatku u konkretnej osoby jest także zmienna w czasie, na co wpływa wiele czynników osobniczych i zewnętrznych. Powodzenie wykonania manewru wyprzedzania, w jeszcze większym stopniu niż w przypadku innych manewrów, zależy od doświadczenia kierującego jako kierowcy, ale także od jego doświadczenia życiowego. Doświadczenie kierowcy jest szczególnie istotne dla prawidłowej oceny, czy bezpieczne i skuteczne wykonanie manewru w danych konkretnych warunkach, jest możliwe. Doświadczenie życiowe, a raczej dojrzałość intelektualna (która niestety nie u każdego osobnika zwiększa się proporcjonalnie do wieku), konieczna jest dla okiełznania emocji, które towarzyszą wielu kierowcom podczas podejmowania decyzji

oraz podczas wykonywania tego manewru. Jak pokazują procesy sądowe, w znaczącej grupie kierowców, emocje dominują już na etapie podjęcia decyzji o wykonaniu tego manewru. Wyprzedzanie dotyczy zawsze co najmniej dwóch pojazdów, a zatem opisany tu problem może dotyczyć co najmniej dwóch osób w jednym zdarzeniu. Tak więc, w dużej mierze ułomności kierowców polegające na braku panowania nad emocjami, mogą się spotęgować, a taka kumulacja na drodze najczęściej kończy się niepożądanym zdarzeniem drogowym.

3.3. Szkolenie kierowców

Jak sądzę, dla Czytelnika „Paragrafu” nie jest tajemnicą, że szkolenia kandydatów na kierowców i ich egzaminowanie, mimo dokonywanych zmian w tym zakresie, przeprowadzane są w Polsce na niskim poziomie. Sposób szkolenia jest w znacznej mierze pochodną sposobu egzaminowania. Oczywiście jest bowiem, że celem kursu na prawo jazdy jest zdanie egzaminu. W praktyce więc, szkolenia przygotowują kandydatów do egzaminu, a w mniejszym stopniu do uczestnictwa w ruchu drogowym. Zasady egzaminowania są bardzo ważnym czynnikiem kształtującym nowych kierowców i kierowców skierowanych do egzaminu kontrolnego, gdyż określają wymogi wobec egzaminowanych, a zatem wpływają bezpośrednio na sposób szkolenia. Jednakże, mimo krytyki, oraz mimo nieakceptowalnie wysokiego poziomu zagrożeń na naszych drogach, sposób egzaminowania kandydatów na kierowców, a tym samym i ich przygotowywania, od lat nie podlega radykalnym zmianom. W tych warunkach trudno się spodziewać, aby ośrodki szkoleniowe wyłapywały i przekazywały kierowcom wszystkie te niuanse, których poznanie jest ważne do tego, aby kierowca był bezpiecznym uczestnikiem ruchu drogowego.

3.4. Świadomość kierowców

Jeżeli założymy, że w Polsce ludzie z problemami psychicznymi nie otrzymują uprawnień do prowadzenia pojazdów, to świadomość uczestników ruchu na temat zagrożeń w ruchu drogowym, powinna być warunkiem wystarczającym do tego aby być bezpiecznym kierowcą. Profesor Oziemski twierdzi, że nie może jednak być mowy o świadomości zagrożeń, bez elementarnej wiedzy o nich [1], i ja się z tą tezą w pełni zgadzam. Mam tu na myśli zarówno wiedzę o zagrożeniach, które niesie ruch drogowy jako taki, ale także wiedzę o ograniczeniach człowieka, w szczególności psychofizycznych. Niektórzy z uczestników ruchu drogowego wiedzę o zagrożeniach mają, a inni posiadają ją także w zakresie ograniczeń, oraz słabości uczestników ruchu. Zjawiskiem powszechnym w krajach o dużym zagrożeniu w ruchu drogowym jest jednak to, że ci tylko pozornie świadomi uczestnicy ruchu wymagają dojrzałych i bezpiecznych zachowań od innych kierowców, ale od siebie już znacznie rzadziej. Znajdują różne usprawiedliwienia dla własnych niebezpiecznych zachowań na drodze. W taki sposób także wśród ludzi wykształconych i powszechnie uważanych za roztropnych, znajdują się zaskakująco duże

grupy niebezpiecznych kierowców. Zjawisko to jest znane w psychologii transportu, nazwane i opisane – to *anomia* kierowców [5].

Szczególne grupy wśród kierowców to kierowcy zawodowi oraz kierowcy flotowi. Przejeżdżają oni każdego roku wiele tysięcy kilometrów w zróżnicowanych warunkach drogowych i pogodowych. Mają więc duże doświadczenie, które w oczach wielu innych kierowców czyni tych ludzi autorytetami w zakresie prowadzenia pojazdów, w tym prowadzenia bezpiecznego. Przestrzegam jednak przed takim uproszczeniem. Takie uproszczone spojrzenie na temat zagrożeń w ruchu drogowym, w znaczącym stopniu przyczynia się do zwiększania tychże zagrożeń, poprzez utrwalanie stereotypów, umacnianych w poszczególnych środowiskach kierowców. Istotę tego problemu oddaje zdanie, które wypowiedział Wiesław Jedynak¹, w trakcie jednej z dyskusji poświęconych katastrofie lotniczej: „Trzeba mnie sprawdzić, aby dać ludziom pewność, że lecą z bezpiecznym pilotem, a nie tylko z doświadczonym. Doświadczony pilot może być gwiazdą telewizji śniadaniowej. Liczba wylatanych godzin to jedynie miara stażu pracy, a nie poziomu pilota”. Dokładnie tak samo jest z kierowcami pojazdów mechanicznych. Analizy wypadków, które wykonywałem dla sądów lub prokuratur, a których sprawcami byli kierowcy zawodowi lub flotowi, nierzadko niestety skutkują porażającymi wręcz faktami, które ujawniają, że i wśród kierowców zawodowych nie brakuje takich, którzy mają bardzo ograniczoną świadomość w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym. Oczywiście jest tu oczekiwanie, że ta grupa kierowców powinna cechować się świadomością znacznie wyższą, niż kierowcy amatorzy. Już mniej oczywiste jest to, że mimo obowiązkowych, dodatkowych szkoleń z zakresu kwalifikacji zawodowych, także wśród kierowców zawodowych poziom świadomości zagrożeń w ruchu drogowym, nie jest zbyt wysoki. Wymienione przeze mnie powyżej czynniki wpływające na wykonanie manewru wyprzedzania dotyczą oczywiście i innych manewrów w ruchu drogowym. Ponieważ jednak manewr wyprzedzania jest manewrem szczególnie trudnym, niedostatki w którymś z opisywanych obszarów skutkować będą zawsze powstawaniem zagrożeń w ruchu drogowym, w stopniu będącym pochodną jakości szkoleń i egzaminowania. Analiza zdarzeń drogowych tego typu musi zatem uwzględniać uwarunkowania, o których wyżej napisałem. Część z tych czynników będzie elementem opiniowania, zgodnie z kompetencjami powołanych biegłych, część będzie jedynie analizą procesową, dokonywaną przez organ procesowy. Aby dokonać właściwej oceny, w tym, aby powołać odpowiedni skład biegłych, decydent procesowy musi zdawać sobie sprawę z tego, że świadomość kierowców na temat zagrożeń w ruchu drogowym jest niska i skutkuje także tym, że w trakcie tak trudnego i niebezpiecznego manewru, jakim jest wyprzedzanie, instynkt samozachowawczy u wielu z nich nie zawsze się uruchamia, ale nie z braku tegoż instynktu, lecz z powodu braku świadomości, że zagrożenie właśnie

¹ Członek komisji rządowej, która wyjaśniała okoliczności katastrofy samolotu Prezydenta RP. Słowa te wypowiedział w kontekście omawiania przyczyn tej katastrofy.

powstaje. Rola biegłego polega na tym, aby wskazać organowi procesowemu czynniki, które miały wpływ na powstanie wypadku, w sposób wolny od stereotypów, które tworzą i utrwalają się w świadomości kierowców, w tym i zawodowych. Często powstaje na tym tle problem z należyтым zrozumieniem przez organ procesowy tez, a czasem też wniosków, przedłożonych przez biegłego. Wynika to (jak sądzę) z oczywistych powodów. Decydent procesowy, podobnie jak tzw. przeciętny kierowca, jest szkolony w tych samych ośrodkach, przez tych samych instruktorów, w identycznych warunkach. Oczywiście nie inaczej jest z biegłymi. Jednak kompetentny biegły, prawidłowo przygotowany do pełnienia tej odpowiedzialnej funkcji, ze względu na swą wiedzę specjalną, a w szczególności związaną z tą wiedzą praktyką, powinien być wolny od stereotypów trapiących tak zwanego przeciętnego, typowego kierowcę. Niestety, nie wszyscy biegli są wolni od stereotypów, ale to materiał na inny artykuł.

4. Elementy analizy wypadku drogowego powstałego podczas wyprzedzania

Jak podkreślałem w poprzednim punkcie, pełna analiza wypadków drogowych, do których doszło podczas wyprzedzania, jest w istocie analizą co najmniej dwóch manewrów, tj. wyprzedzania i zmiany pasa ruchu. Niejednokrotnie, w zależności od okoliczności zdarzenia, analiza będzie wymagać dwukrotnego zbadania manewru zmiany pasa ruchu przez pojazd wyprzedzający. Do kolizji i wypadków dochodzi bowiem także w fazie powrotu pojazdu wyprzedzającego na poprzednio zajmowany pas ruchu, już po zrealizowaniu właściwego wyprzedzania.

Podkreślenia wymaga fakt, że w zakresie manewru wyprzedzania, ustawa – *Prawo o ruchu drogowym* nakłada obowiązki zarówno na wyprzedzającego, jak i na wyprzedzanego. Niezależnie od tego pamiętać należy, iż zasady bezpieczeństwa ruchu są pojęciem szerszym niż przepisy drogowe, bo obejmują nie tylko skodyfikowane, ale i nieskodyfikowane szczegółowo reguły prawidłowego zachowania się uczestników ruchu w określonych sytuacjach. Są to reguły wynikające m.in. z praktyki ruchu drogowego, z wymogów płynności ruchu, prawideł techniki kierowania pojazdami, praw mechaniki ruchu pojazdów, psychologii i fizjologii człowieka itp. czynników, decydujących o tym, jakie konkretnie w danej sytuacji działania należy podjąć, a jakich zaniechać, oraz jak w praktyce podjęte działania realizować, by zapewnić niezbędne bezpieczeństwo ruchu [6].

W związku z tymi wymogami, biegły powinien poddać analizom następujące elementy manewrów wykonywanych przez uczestników zdarzenia:

- 1) Warunki otoczenia, w których doszło do zdarzenia.
- 2) Początkowe położenia pojazdów względem siebie oraz względem otoczenia.
- 3) Manewry wykonywane przez wyprzedzającego, w tym sposób ich sygnalizowania.
- 4) Manewry wykonywane przez wyprzedzanego w tym sposób ich sygnalizowania.

- 5) Warunki obserwacji, jakie miał wyprzedzający.
- 6) Warunki obserwacji, jakie miał wyprzedzany.
- 7) Prędkości obu pojazdów przed rozpoczęciem wyprzedzania.
- 8) Prędkości pojazdów w początkowej fazie wyprzedzania.
- 9) Dynamika ruchu wzdłużnego obu pojazdów.
- 10) Dynamika ruchu poprzecznego obu pojazdów.

Jak w każdym wypadku drogowym, pełna analiza zdarzenia jest możliwa tylko po zbadaniu wszystkich dowodów związanych z drogą i jej otoczeniem, z pojazdami, oraz z kierującymi. W niniejszym artykule ograniczę się do zagadnień związanych z zachowaniem się kierowców, w szczególności w początkowej fazie manewru. Analizując wyżej opisane zasady określone w prawie o ruchu drogowym, staje się oczywiste, iż dla prawidłowej analizy przebiegu zdarzenia związanego z wyprzedzaniem, konieczne – a często wręcz kluczowe – jest zbadanie przebiegu zdarzenia w czasie poprzedzającym wyprzedzanie, rozumiane tak, jak określa to definicja w ustawie – *Prawo o ruchu drogowym*, a zatem zanim tył pojazdu wyprzedzanego zrównał się z przodem pojazdu wyprzedzającego. Zatem, aby prawidłowo zbadać przebieg manewru wyprzedzania, konieczne jest sprawdzenie, w jaki sposób zachowywali się uczestnicy wypadku w czasie zmiany pasa ruchu, bezpośrednio przed rozpoczęciem manewru wyprzedzania.

5. Odniesienie do przykładu z artykułu L. K. Paprzyckiego

Przypomnę, że artykuł dotyczył wypadku, do jakiego doszło podczas równoczesnego podjęcia manewru wyprzedzania przez kierowców dwóch z trzech samochodów, jadących jeden za drugim. Odnosząc wyżej określone kryteria analizy zdarzenia drogowego do przykładu przywołanego w artykule L. K. Paprzyckiego, należy zwrócić uwagę na następujące zagadnienia:

- a) Warunki otoczenia. Z treści artykułu wynika, że do analizowanego zdarzenia doszło (cytuję): „na długim odcinku krętej drogi, której pasy jezdni na długości kilkuset metrów rozdzielone były podwójną linią ciągłą”. Jednocześnie w sprawie wiadome było, że „W tym czasie oskarżony (jadący pojazdem wyprzedzanym – uwaga moja) włączył lewy kierunkowskaz, ale, wobec rezygnacji z wyprzedzania, wyłączył go. Następnie, zbliżając się do początku linii przerywanej wyznaczającej oś jedni, kierunkowskaz włączył ponownie”. W tym zdarzeniu istotne jest to, że do wypadku doszło na krętym odcinku drogi, a to co najmniej z następujących powodów:
 - Ograniczona możliwość dostrzeżenia wyprzedzającego przez wyprzedzanego.
 - Ograniczona możliwość wykonania manewru, ze względu na zbyt małe pole widzenia wyprzedzającego.
 - Zakaz wyprzedzania na odcinku objętym podwójną linią rozdzielającą kierunki jazdy.

Jak napisał Autor przywoływanego artykułu, w tej części analizy nie była konieczna wiedza specjalna. Z wymienionych wyżej okoliczności wynika jednak ważny aspekt, który nie był dyskutowany, a w przedstawionych okolicznościach istotny. Otóż drugi z pojazdów jadących w kolumnie rozpoczął sygnalizowanie *zbliżając się do początku linii przerywanej wyznaczającej oś jezdni*. Zatem w rozumieniu art. 4 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, kierowca drugiego z pojazdów, jadąc wzdłuż linii ciągłej, rozdzielającej kierunki ruchu, miał prawo spodziewać się, że do końca linii ciągłej nie będzie go wyprzedzać pojazd jadący z tyłu, bez względu na to, kto pierwszy rozpoczął sygnalizowanie zamiaru wykonania swojego manewru. Być może więc, w tym konkretnym zdarzeniu, nie miało znaczenia kto pierwszy włączył kierunkowskaz, skoro kierujący pojazdem jadącym z tyłu nie powinien był rozpoczynać manewru wyprzedzania, zanim nie skończy się linia ciągła.

Przy okazji podkreślam tu, że art. 4 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, powszechnie utożsamiany jest z zasadą ograniczonego zaufania. Warto jednak przypominać, że treść tego artykułu zaczyna się od słów: „Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze mają prawo liczyć, że inni uczestnicy tego ruchu przestrzegają przepisów ruchu drogowego”. O tym, czy uczestnicy zdarzenia mieli możliwość dokonania takiej oceny, piszę w dalszej części niniejszego tekstu.

- b) Początkowe położenia pojazdów. Określenie położenia pojazdów w chwili powstania stanu zagrożenia jest jednym z kluczowych zadań w analizie przebiegu wypadku. W przypadku manewru wyprzedzania pozwala to m.in. ustalić, czy wyprzedzany miał w ogóle możliwość odpowiednio wczesnego dostrzeżenia zagrożenia, oraz pozwala ocenić, czy miał on możliwość uniknięcia wypadku. W analizach tego typu zdarzeń, a w warunkach drogowych w szczególności, często zapomina się o bardzo ważnym wymogu, o którym mowa w art. 19 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*: „Kierujący pojazdem jest obowiązany utrzymywać odstęp niezbędny do uniknięcia zderzenia”. Jest oczywiste, że pojazd wyprzedzający porusza się z prędkością wyraźnie większą niż wyprzedzany. Jeśli *odstęp niezbędny* nie zostanie zachowany, to dojdzie do sytuacji, w której zmiana pasa ruchu, oraz wyprzedzanie właściwe, dokonają się w bardzo krótkim czasie – prawie jednocześnie. To praktycznie pozbawia wyprzedzanego możliwości odpowiednio wczesnego dostrzeżenia zmiany warunków istniejących za pojazdem. Taka sytuacja sprawia także, iż w następstwie błędu któregośkolwiek z kierowców, żaden nie będzie już miał ani czasu, ani miejsca, na wykonanie skutecznego manewru obronnego. Jeżeli zaś, zgodnie z wymogiem zachowania *odstępu niezbędnego*, wyprzedzający odpowiednio wcześniej i jednocześnie płynnie wykona manewr zmiany pasa ruchu, wtedy wyprzedzany ma możliwość dostrzeżenia radykalnej zmiany sytuacji za pojazdem, oraz – w przypadku błędu popełnionego w początkowej fazie zdarzenia – obaj kieru-

jący mają czas i miejsce na wykonanie manewrów obronnych. W szczególności, wyprzedzający ma możliwość zaniechania rozpoczętego manewru, bez względu na to, po czyjej stronie jest błąd, oraz bez względu na to, kto pierwszy włączył kierunkowskaz.

Ustalenie położenia pojazdów w chwili powstania stanu zagrożenia musi też być dokonane z uwzględnieniem warunków otoczenia. W zdarzeniu opisywanym w przywołanym artykule L. K. Paprzyckiego dla pełnej analizy zdarzenia istotne znaczenie miało uwzględnienie zarówno ukształtowania drogi, jak i konfiguracji oznakowania poziomego.

- c) Manewry i ich sygnalizowanie. Należy tu przede wszystkim wyraźnie podkreślić, że prawo o ruchu drogowym w żadnym punkcie nie mówi o konieczności włączenia kierunkowskazu. Treść art. 22 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* jest następująca: „Kierujący pojazdem jest obowiązany zawczasu i wyraźnie sygnalizować zamiar zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu (*podkr. autora*). Istotą jest więc wyraźne sygnalizowanie *zamiaru*, a nie wykonywanego już manewru. Przedstawiając to zagadnienie obrazowo, należy zauważyć, że odpowiednia dynamika ruchu jest także elementem sygnalizowania zamiaru wykonania manewru, o którym mowa w art. 22 cyt. ustawy. Każdy manewr na drodze ma być bezpieczny, co w praktyce oznacza, że ma być wykonywany w taki sposób, aby każdy z uczestników mógł *zawczasu* dostrzec zamiar wykonania manewru, oraz aby każdy uczestnik ruchu zrozumiał, jaki manewr i w jaki sposób dany kierowca chce wykonać. Samo włączenie kierunkowskazu, nawet wcześniejsze, to warunek niewystarczający do spełnienia tych wymogów. Jeżeli natomiast manewr wykonywany jest z odpowiednią płynnością, przy zachowaniu wszystkich wymogów prawa o ruchu drogowym, wtedy inni uczestnicy, znający prawo o ruchu drogowym, dostrzegą i zrozumieją sygnalizowany zamiar. W konsekwencji będą uwzględniali w swych działaniach zrozumiałą dla nich, sygnalizowaną zmianę sytuacji drogowej.

Poważnym błędem jest stygmatyzowanie kierunkowskazu. Mówiąc wprost, jest to jeden z bardzo silnie zakorzenionych stereotypów. Jak już podkreślałem, prawo o ruchu drogowym nic nie mówi o kierunkowskazie, lecz o *sygnalizowaniu zamiaru* wykonania manewru. Natomiast włączenie kierunkowskazu jest jednym z warunków koniecznych, ale niewystarczających, sygnalizowania zamiaru wykonania manewru na drodze. Aby bowiem to włączenie spełniało rolę, o której mówi wymóg zawarty w ustawie, kierunkowskaz musi być włączony *zawczasu*, tak, aby stanowił sygnalizowanie *zamiaru*, a nie jedynie informował o rozpoczynanym już manewrze. Stygmatyzowanie roli włączenia kierunkowskazu ma także zgubny skutek edukacyjny. Tworzy bowiem u kierowców przekonanie, że ten uczestnik, który jako pierwszy włączył kierunkowskaz, nabywa niejako prawo pierwszeństwa. A przecież tak nie jest.

d) Warunki obserwacji. Omawiany wyżej wymóg zachowania *odstępu niezbędnego*, ma kapitalne znaczenie m.in. dla możliwości obserwacji przez wyprzedzanego sytuacji za pojazdem. Jeżeli bowiem wyprzedzający zbyt długo jedzie za pojazdem wyprzedzanym tym samym pasem, zbliżając się do niego, to kierowca pojazdu wyprzedzanego od pewnej chwili nie widzi już świateł pojazdu za nim jadącego. Nie ma więc żadnej możliwości dostrzeżenia ewentualnego włączenia kierunkowskazu przez wyprzedzającego. W przypadku, gdy pojazdem wyprzedzanym jest van lub samochód uterenowiony (które są wyższe i często też dłuższe), problem ten narasta. Szczególnie zaś jest dotkliwy w przypadku, gdy pojazdem wyprzedzanym jest samochód dostawczy, ciężarowy lub autobus. Kierowcy tych pojazdów mogą bowiem dostrzec jadącego z tyłu wyprzedzającego jedynie w lusterkach bocznych, a to w przypadku zbyt małej odległości pojazdów jest fizycznie niemożliwe (patrz ryciny 4 do 6). W wielu więc wypadkach związanych z wyprzedzaniem rozstrzyganie tego, który z uczestników pierwszy włączył kierunkowskaz nie będzie tak istotnym elementem analizy. Jak podkreślałem, dla warunków wzajemnej obserwacji, w szczególności zaś dla możliwości dostrzeżenia zagrożenia przez wyprzedzanego, znaczenie ma zarówno ukształtowanie pionowe (wzniesienia i obniżenia jezdni, ryc. 1), jak i poziome (krętość jezdni, ryc. 2).



Ryc. 1. Ograniczenie widoczności przez lusterko wsteczne na pochyleniach drogi.

Na rycinie 2 przedstawiony jest obraz sytuacji z ryciny 3, widziany w lusterku wstecznym. Kierujący widzi jadące za nim na łuku trzy pojazdy, które jeden za drugim, jadą jednym pasem. Tymczasem rzeczywista sytuacja jest zupełnie inna. Samochód czerwony jest w trakcie wyprzedzania samochodu niebieskiego. Jedzie obok niebieskiego, a nie za nim, czego z perspektywy lusterka zewnętrznego nie widać.



Ryc. 2. Widok w lusterku wstecznym sytuacji pokazanej na rycinie 3.



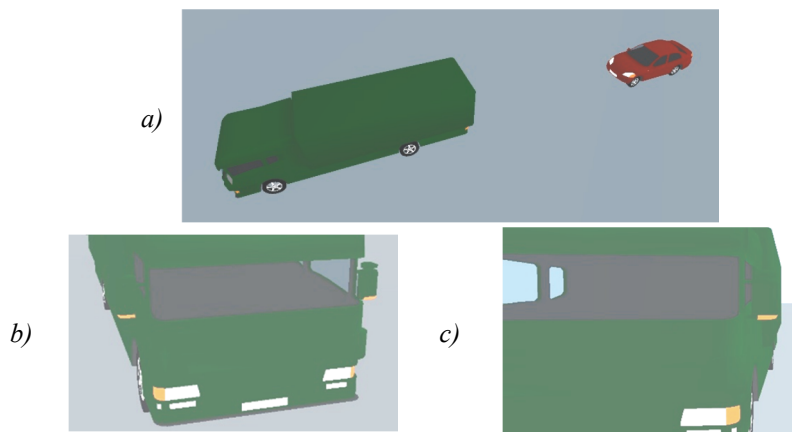
Ryc. 3. Przykładowa sytuacja na łuku drogi.

Jest oczywiste, że wyprzedzający potrzebuje dużego dystansu na całym odcinku, aż do pełnego zakończenia manewrów i powrotu na prawy pas, więc ukształtowanie jezdni i terenu mają kapitalne znaczenie już na etapie podjęcia decyzji. Należy tu uwzględnić i tę okoliczność, że ograniczenia te będzie widział także wyprzedzany. W szczególności, jeśli są one niekorzystne dla rozpoczęcia manewru wyprzedzania, to rozpoczęcie tego manewru będzie z pewnością zaskoczeniem dla wyprzedzanego, co dla dalszego przebiegu zdarzenia ma istotne znaczenie. Podczas analiz wypadków drogowych, do których dochodzi w związku z manewrem wyprzedzania, zarówno opiniujący biegli, jak i decydenci procesowi bardzo często popełniają błąd polegający na tym, że przyjmują, iż warunki obserwacji wyprzedzającego i wyprzedzanego są identyczne. W praktyce dokonywanej analizy ograniczają się do sprawdzenia, czy wyprzedzający (wyprzedzany) mógł dostrzec drugiego uczestnika lub jego kierunkowskaz, czy też nie. Nie uwzględniając nietypowych warunków, w jakich obserwacji dokonuje wyprzedzany, popełnia się poważny błąd, który niejednokrotnie skutkuje wadliwymi wnioskami.

Przykładowo, na rycinie 4 przedstawiłem sytuację, w której kierujący samochodem ciężarowym nie widzi jadącego za nim samochodu osobowego w lusterku zewnętrznym, gdyż jego pole widzenia jest ograniczone obrysem sylwetki własnego pojazdu.

Dla wzajemnej obserwacji warunki wyprzedzanego i wyprzedzającego, są skrajnie odmienne [2]:

- Przede wszystkim, wyprzedzający obserwuje wyprzedzanego w trybie ciągłym, czyli w okresie poprzedzającym wyprzedzanie, oraz w jego trakcie, ma nieprzerwany ogląd sytuacji, co oznacza, że ewentualne zmiany dostrzega w chwili ich zaistnienia. Wyprzedzany natomiast może obserwować wyprzedzającego tylko krótkimi spojrzeciami w lusterka. Zatem albo zmiany nie dostrzega, albo widzi już jej skutek.



Ryc. 4. Samochód jadący blisko za ciężarówką (a) i brak możliwości jego dostrzeżenia w lusterkach zewnętrznych samochodu ciężarowego, (b) i (c).

- Wyprzedzający ma ogłęd całej szerokości przestrzeni przed pojazdem jednocześnie. Widzi pojazd wyprzedzany oraz otoczenie, co pozwala mu odpowiednio wcześniej i prawidłowo oceniać zmieniającą się sytuację drogową. Kierowca pojazdu wyprzedzanego, ma natomiast obraz tylko fragmentaryczny, w zależności od tego, w które lusterko w danym momencie spojrzy. Nie ma ponad to żadnej gwarancji, że w krytycznym momencie spojrzy akurat we właściwe lusterko, którego obraz da mu informację o zaistniałej zmianie sytuacji za pojazdem.
- Wyprzedzający widzi bezpośrednio przed sobą obraz rzeczywisty, kreowany przez jego wzrok. Wyprzedzany natomiast widzi obraz zwierciadlany, odwrócony, pomniejszony, a także zdeformowany ze względu na to, że lusterka nie są płaskie. W dodatku lusterka zewnętrzne mają inną krzywiznę niż wewnętrzne, co dodatkowo wpływa na trudność oceny. Ponadto współczesne lusterka posiadają zwierciadła o własnościach antyrefleksyjnych, ale skutkuje to obrazem ciemniejszym niż rzeczywisty, co dodatkowo wpływa na niepewność właściwej oceny sytuacji.

Tak zwane zajechanie drogi, z punktu widzenia patrzącego na rysunek lub na ekran monitora, może wyglądać na sytuację oczywistą. Jednak pominięcie analizy warunków widoczności z miejsca kierowców jest kardynalnym błędem. Może bowiem okazać się, że jeden z uczestników nie miał możliwości odpowiednio wczesnego dostrzeżenia drugiego ze względu na nieprawidłowe zachowanie jednego z nich, oraz ze względu na warunki obserwacji, którymi dysponował.

- e) Prędkości. Kierujący pojazdem wyprzedzającym, dysponując takimi warunkami obserwacji ciągłej, o których pisałem powyżej, ma możliwość oszacowania różnicy prędkości obu pojazdów w stopniu wystarczającym do oceny tego,

czy podjęcie manewru będzie ryzykowne, czy nie. Ze względu na zdeformowany, przyciemniony, odwrócony obraz, oraz ze względu na to, że obserwacja sytuacji za pojazdem może być tylko chwilowa i wybiórcza, kierujący pojazdem wyprzedzanym ma bardzo poważnie ograniczoną możliwość oszacowania prędkości pojazdu zbliżającego się z tyłu. Jeśli do tego pojazd jadący z tyłu zbliża się z dużą różnicą prędkości, to ze względu na dodatkowe ujawniające się w takich okolicznościach ograniczenia psychofizyczne, o których pisali Hoffman i Mortimer [3], kierujący pojazdem wyprzedzanym nie ma praktycznie żadnej możliwości odpowiednio wczesnego dostrzeżenia zagrożenia.

- f) Dynamika ruchu. Jak podkreślałem, prawo stawia wymogi zarówno wobec wyprzedzającego, jak i wyprzedzanego. Prędkość jest wielkością wektorową, co przy manewrze wyprzedzania ma szczególne znaczenie. Otóż bardzo istotna jest nie tylko wartość prędkości obu pojazdów, ale także jej kierunek, a w praktyce kierunek ruchu pojazdów i dynamika zmiany tego kierunku. Jest (jak sądę) oczywiste, że nagła zmiana prędkości lub kierunku ruchu któregośkolwiek z pojazdów może być przez pozostałych uczestników ruchu dostrzeżona zbyt późno lub wcale, co najczęściej kończy się powstaniem zagrożenia.

6. Podsumowanie

Podczas pracy biegłego z zakresu ruchu drogowego pojawia się trudność polegająca na rozgraniczeniu kompetencji. Jak słusznie zauważył Lech Paprzycki: „Tak bowiem jest w tej kategorii spraw, że część zagadnień leży na pograniczu kompetencji biegłych dysponujących wiadomościami specjalnymi i organów procesowych”. Analiza wypadków drogowych to działanie interdyscyplinarne. Wymaga od biegłego nie tylko wiedzy specjalnej z zakresu teorii ruchu pojazdów, czy techniki motoryzacyjnej, ale także znajomości innych, zupełnie odległych dyscyplin, w zakresie, w którym odnoszą się one do zdarzeń drogowych. Zatem wiedza prawidłowo wyszkolonego biegłego zajmującego się analizą wypadków drogowych także jest złożona, gdyż obejmuje zagadnienia dotyczące pojazdu, kierowcy i otoczenia, w którym do zdarzenia doszło.

Rozpoczynając pracę nad ekspertyzą biegły powinien od samego początku analizować problemy będące przedmiotem opiniowania, zawsze w tym trójwymiarowym zakresie. Kompleksowe przeprowadzenie ekspertyzy pozwala uniknąć uproszczeń, jakie są typowe dla laików. Wiedza specjalna eksperta z zakresu analizy wypadków drogowych, łącząca doświadczenia różnych dyscyplin, jest także gwarantem tego, że nie będzie on obarczony stereotypami, tak charakterystycznymi dla tak zwanego „przeciętnego kierowcy”. Należy mieć świadomość, że człowiek będący decydem procesowym, jeżeli nawet posiada prawo jazdy, to kurs odbywał przecież w takich samych warunkach, w jakich uczestnicy postępowania. Jak sądzę, można oczekiwać, że po wieloletniej praktyce decydem procesowy ma na temat wypadków drogowych wyższy od przeciętnego kierowcy poziom tak zwanej

wiedzy ogólnej. Z drugiej jednak strony jest, jak sądzę, oczywiste, że nie można wymagać od decydenta procesowego, aby w każdej dyscyplinie życia i twórczości człowieka, w której przyszło mu orzekać, posiadał wiedzę specjalną. Zatem, uwzględniając wielowymiarowość zagadnień związanych z analizą wypadków drogowych, skutkującą znaczną złożonością problemu będącego przedmiotem opiniowania, nie sposób jednoznacznie ocenić, gdzie jest granica kompetencji decydenta procesowego, a gdzie biegłego. W tej kategorii spraw wydaje się szczególnie ważna jakość współpracy biegłego z organem procesowym [4], w tym sposób sporządzenia postanowienia o powołaniu biegłego.

Sądzę, że w orzekaniu dotyczącym wypadków drogowych uwzględniać należy także szerszy kontekst, a w szczególności tę okoliczność, że w Polsce wypadki drogowe są bardzo poważnym problemem społecznym i gospodarczym. Pod względem bezpieczeństwa w ruchu drogowym bowiem, Polska (niestety) od wielu lat należy do grupy trzech najbardziej niebezpiecznych państw w Europie.

Jak twierdzi profesor Oziemski: „Racjonalne działanie wynika z mądrości i wiedzy. (...) Natomiast rozumienie, jako warunek racjonalnego działania i pojmowania problemów, wynika z wiedzy” [1]. Fatalny stan bezpieczeństwa na polskich drogach wynika w dużej mierze z tego, iż poziom wiedzy ogólnej z zakresu zagrożeń w ruchu drogowym oraz w zakresie skutków wypadków drogowych, jest u Polaków bardzo niski – jak ujawniają to statystyki, znacznie niższy niż w większości nacji europejskich. Zatem w przypadku orzekania w zakresie wypadków drogowych, nie tylko z ostrożności procesowej, ale i dla dobra publicznego, wsparcie organu procesowego przez kompetentnego biegłego wydaje się być zawsze konieczne. Natomiast skuteczność wykorzystania tej wiedzy zależy już tylko od organu procesowego.

Bibliografia

1. Oziemski, S. (red). (2004). *Człowiek w maszynie*. Praca zbiorowa, Wydawnictwo Instytutu Technologii Eksploatacji, Radom–Warszawa.
2. Pytel, S. (2009). *O wszechstronną analizę możliwości obserwacyjnych kierowców podążających za sobą pojazdów*, Paragraf na Drodze nr 10.
3. Pytel, S. (2017). *Prędkość i pozycja pojazdu w aspekcie możliwości jego dostrzeżenia*, Paragraf na Drodze, nr 5.
4. Pytel, S. (2009). *Rola organów procesowych w kształtowaniu poziomu biegłych oraz w kształtowaniu jakości współpracy organów procesowych z biegłymi*. Paragraf na Drodze, nr 9.
5. Skawińska, M., Kosewski, M. (2012). *Anomia kierowców*, Transport samochodowy (kwartalnik), nr 1.
6. Wójcikiewicz, J. (red.). (2002). *Ekspertyza sądowa*, praca zbiorowa, Kantor Wydawniczy Zakamycze, Kraków.

* * *

Overtaking manoeuvre in the court expert witness reporting

Abstract

The article takes up the issue initiated by L. K. Paprzycki's article "Start of overtaking manoeuvre", published in 5/2013 issue of "Paragraf na Drodze". The problem was also discussed by court expert witnesses on the internet forum of the Polish Association of Court Expert Witnesses for Road Accidents. L. K. Paprzycki analysed an actual accident in the aspect of court proceedings. The present article, referring to the case described by L. K. Paprzycki, focuses on problems related to expert witness analysis of road accidents involving overtaking manoeuvre.

Key words

Overtaking manoeuvre, legal restrictions, driving technique, court expert witness reporting.