



**Michał Burtowy**

## Wypadek drogowy z udziałem rowerzystki.

### Studium przypadku

#### Streszczenie

W artykule autor omawia materialnoprawne oraz procesowe aspekty postępowania karnego, prowadzonego w sprawie wypadku z udziałem kierującego samochodem osobowym i rowerzystki. Ze względu na podstawowy cel artykułu, jakim jest możliwość praktycznego wykorzystania jego treści w podobnych przypadkach, w opracowaniu, oprócz analizy prawnej poszczególnych aspektów sprawy, autor przedstawia także uwagi na temat prawidłowości stosowania prawa przez poszczególne organy procesowe.

#### Słowa kluczowe

Wypadek drogowy, pierwszeństwo przejazdu, rowerzystka, ruch lądowy, orzecznictwo, prokuratura.

\* \* \*

### 1. Wstęp

Tematem artykułu jest sprawa karna, która toczyła się w sądzie rejonowym (I instancji), a następnie w sądzie okręgowym (II instancji) na tle wypadku drogowego, do którego doszło przy włączaniu się kierowcy samochodu osobowego do ruchu. Oskarżonym w sprawie był kierowca samochodu, natomiast poszkodowana rowerzystka brała udział w sprawie w charakterze oskarżyciela posiłkowego.

Artykuł stanowi zatem studium konkretnego przypadku, jednakże poruszony w nim problem ma szersze tło i wart jest stałej uwagi nauki prawa. Analogiczne sytuacje są bowiem bardzo częste, szczególnie w większych miastach, gdzie duży ruch rowerów jest w XXI wieku zjawiskiem powszechnym (statystycznie ponad połowa mieszkańców każdego z dużych polskich miast korzysta z rowerów<sup>1</sup>).

---

**Mgr Michał Burtowy**, adwokat, kancelaria adwokacka w Poznaniu.

<sup>1</sup> Oczywiście ważne jest uwzględnienie lokalnej specyfiki danego ośrodka miejskiego. Przykładowo, w Gdańsku ruch rowerowy w dużym stopniu odbywa się w pasie nadmorskim, czyli w terenie, w którym nie występuje ruch pojazdów mechanicznych, ale z kolei istnieje zagrożenie ze strony pieszych i np. rolkarzy. (Na ten temat zob. np. W. Kotowski, *Wrotkarz – pieszy w ruchu drogowym*, Pal. 2013, nr 7–8, s. 246–249). Z kolei Poznań jest miastem o szczególnie dużej liczbie tzw. kontra-

Wiąże się z tym również występujący w dużych ośrodkach miejskich wzrost wypadkowości z udziałem rowerzystów<sup>2</sup>.

Jednocześnie ze wzrostem liczby rowerzystów w dużych miastach, jako poważny jawi się problem poruszania się rowerzystów po ciągach pieszych i braku dostatecznej infrastruktury w postaci dróg dla rowerów i tuneli. Powoduje to częste kolizje i wypadki z udziałem rowerzystów, pieszych i samochodów.

Ponadto, jak wynika z opisanych poniżej czynności podejmowanych w omawianej sprawie przez oskarżenie, wiedza ta jest wciąż potrzebna praktykom prawa, gdyż organy ścigania często wykazują się brakiem dostatecznego rozeznania w problematyce wypadków drogowych. Przedstawiona analiza może być użyteczna również dla pełnomocników i obrońców osób uczestniczących w tego typu wypadkach.

W celu ukazania praktycznego zakresu problemu, w artykule przytoczone jest również publikowane orzecznictwo sądowe w podobnych sprawach. Jak się bowiem okazuje, sprawy zbliżone trafiają nie tylko przed sądy powszechne, ale i przed oblicze Sądu Najwyższego.

### **2. Stan faktyczny**

Do wypadku doszło w maju 2016 r., w godzinach popołudniowych. W chwili wypadku warunki pogodowe były dobre – nie odnotowano tego dnia opadów atmosferycznych, a przejrzystość powietrza nie zaburzała prawidłowej widoczności. Miejsmem wypadku był wylot drogi wyjazdowej z posesji na główną ulicę przelotową przez miasto. Ulica ta jest jednojezdniowa, dwupasmowa i obowiązuje na niej administracyjne ograniczenie prędkości do 50 km/h, a także zakaz wjazdu rowerów (znak B-9), który oznacza zakaz ruchu rowerów na jezdni i poboczu.

Z zeznań rowerzystki, przesłuchanej w sprawie w charakterze świadka wynikało, że nie pamiętała ona, aby w drodze do miejsca wypadku miały jakieś osoby; jednakże z doświadczenia życiowego wynika, że w okolicy miejsca wypadku ruch pojazdów i osób z dużym prawdopodobieństwem nie był zerowy (miejscowość turystyczna w sezonie wypoczynkowym, pora popołudniowego wzmożonego ruchu, bliskość kilku szkół).

W tych warunkach pokrzywdzona jechała rowerem po chodniku o szerokości 2 m, podczas gdy oskarżony, kierujący samochodem osobowym Lexus, wyjeżdżał z posesji znajdującej się po lewej stronie w stosunku do kierunku jazdy rowerzystki. Oskarżony zatem wykonywał manewr włączania się do ruchu, przy czym zamierzał przejechać przez chodnik na jezdnię w miejscu do tego wyznaczonym,

---

*pasów*, czyli części jezdni wydzielonych administracyjnie na potrzeby ruchu rowerów, prowadzonych w kierunku przeciwnym do ruchu samochodów (co z kolei rodzi innego rodzaju zagrożenia i problemy praktyczne).

<sup>2</sup> Dane za rok 2016: <http://krakow.wyborcza.pl/krakow/56,44425,20906079,czy-jazda-jest-bezpieczna,,5.html>

a następnie skrócić w prawo, stosując się do umieszczonego tam znaku C-2 (nakaz jazdy w prawo za znakiem).

W miejscu włączania się oskarżonego do ruchu, tor wyjazdu na ulicę prowadził po prawej stronie drogi wyjazdowej, przy płocie porośniętym żywopłotem o wysokości ok. 1,6 m i pokrytym na całej długości banerami reklamowymi. Ogrodzenie dochodziło do samego chodnika (z perspektywy rowerzystki ogrodzenie ciągnęło się wzdłuż chodnika po jej lewej stronie). Ponadto w odległości ok. 1 m przed krawędzią ogrodzenia, za płotem znajdowało się drzewo, o „znacznej grubości obwodowej” (według uzasadnienia sądu I instancji).

Natomiast po lewej stronie wyjazdu z posesji znajdowały się zaparkowane samochody. Ze względu na obowiązujący znak nakazu skrętu w prawo, kierujący samochodem poruszał się przy prawej krawędzi drogi wyjazdowej – tuż przy żywopłocie. Z tego powodu pole widzenia kierującego samochodem po stronie lewej było większe niż po jego prawej stronie, gdzie żywopłot włączającemu się do ruchu całkowicie zasłaniał widoczność.

Do zderzenia doszło w chwili, kiedy oskarżony wysunął się przednią częścią samochodu zza płotu, tak że maska samochodu znalazła się na głębokości ok. 1 m na chodniku. Rowerzystka trafiła przodem roweru w prawe przednie naroże samochodu i upadła na ziemię. W wyniku uderzenia uszkodzeniu uległ boczny, prawy fragment zderzaka samochodu oraz widelec i przednie koło roweru.

Niestety nie udało się ustalić dokładnego miejsca, w którym po kontakcie z samochodem znalazła się rowerzystka. W toku postępowania dowodowego ustalono jedynie, że nie zsunęła się z roweru, lecz wylądowała przed samochodem, lub nawet (według wersji oskarżonego) przeleciała nad maską i upadła po lewej stronie pojazdu.

Wskutek wypadku rowerzystka doznała obrażeń ciała. Oprócz ogólnych potłuczeń i zadrapań, opinia biegłego lekarza pozwoliła na ustalenie, że nastąpiło u niej wieloodłamowe złamanie obojczyka lewego, które spowodowało naruszenie czynności narządu ciała (narządu ruchu) na czas trwający dłużej niż 7 dni.

Sąd ustalił ponadto, że rowerzystka poruszała się bez kasku ochronnego. Obje uczestnicy wypadku w chwili zdarzenia byli trzeźwi. Również świadkowie zdarzenia, a to: żona oskarżonego, podróżująca z nim na tylnym siedzeniu samochodu oraz dwie postronne osoby, przejeżdżające samochodem obok miejsca wypadku, nie znajdowali się pod wpływem alkoholu ani substancji psychoaktywnych.

Istotne było również to, że rowerzystka była mieszkanką pobliskiego osiedla i dobrze знаła drogę, którą się poruszała (m.in. wiedziała, że jej trasę przecinają liczne wyjazdy z posesji oraz wyjazd ze szkoły), natomiast oskarżony był w tym miejscu pierwszy raz.

Do dodatkowych ustaleń sądu I instancji należało również to, że w okresie 5 lat przed datą wypadku, w miejscu zdarzenia doszło do pięciu kolizji drogowych.

### 3. Aspekty materialnoprawne

Kierujący samochodem został oskarżony o to, że „nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, w ten sposób, że jadąc samochodem marki Lexus, podczas manewru włączania się do ruchu z terenu posesji, w trakcie przejeżdżania przez chodnik na jezdnię, wskutek niezachowania należytej ostrożności nie ustąpił pierwszeństwa rowerzystce, prawidłowo jadącej po chodniku z jego prawej strony, w następstwie czego doprowadził do jej potrącenia. W wyniku tego zachowania się oskarżonego rowerzystka doznała obrażeń ciała w postaci wieloodłamowego złamania obojczyka lewego, które spowodowało naruszenie czynności narządu ciała na czas trwający dłużej niż 7 dni” – tj. o czyn z art. 177 § 1 k.k.

Analizę opisu czynu zarzucanego oskarżonemu warto rozpocząć od omówienia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, obowiązujących uczestników wypadku<sup>3</sup>. Zasadami tymi są reguły określające warunki bezpieczeństwa w ruchu, zawarte w przepisach określających porządek poruszania się po drogach lub w innych miejscach i zachowania się w typowych sytuacjach, lub wyrażone przez przyjęte oznakowanie, oświetlenie lub sygnalizację. Są nimi także reguły nieskodyfikowane w sposób szczegółowy, wynikające z tych przepisów oraz z istoty bezpieczeństwa w ruchu, które muszą znaleźć zastosowanie wszędzie tam, gdzie nie ma sprecyzowanego przepisu<sup>4</sup>.

W pierwszej kolejności analiza dotyczyć będzie tego fragmentu zarzutu, który mówi o zachowaniu się rowerzystki – jak bowiem twierdziło oskarżenie, kierowca lexusa nie ustąpił pierwszeństwa „prawidłowo jadącej po chodniku rowerzystce”.

W omawianej sprawie do bezspornie ustalonych okoliczności należały takie fakty, jak:

- poruszanie się rowerzystki chodnikiem o szerokości 2 m;
- jazda na przełożeniach środkowych (z przodu 2 z 3 oraz z tyłu 3 z 5);
- jazda rowerzystki z konkretnego punktu A (dom pokrzywdzonej, położony przy tej samej ulicy), do punktu B (parking przy centrum handlowym, położony przy tej samej ulicy).

Ponadto sąd ustalił ostatecznie, że pokrzywdzona poruszała się środkiem chodnika.

W tej sprawie podstawą oceny zachowania się rowerzystki był przede wszystkim przepis art. 33 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*<sup>5</sup>. Zgodnie z jego treścią, „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;

---

<sup>3</sup> Na tle podobnego stanu faktycznego zob.: W. Kotowski, *Poszkodowany rowerzysta sprawcą wypadku*, Palestra 2013, nr 5–6, s. 242.

<sup>4</sup> R. A. Stefański, (w:) *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, Warszawa 2014, s. 944, komentarz do art. 177, teza 3.

<sup>5</sup> Tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 1260.

- 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)”.

Zastosowaniu podlegał punkt 2 cytowanego przepisu (sąd wykluczył przesłanki zawarte w punktach 1 i 3, co do których nie było podstaw subsumpcji). Sąd I instancji uznał, że pomimo spełnienia przesłanki szerokości chodnika, rowerzystka nie spełniła dyspozycji art. 33 ust. 5 pkt 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, ponieważ:

- ruch pojazdów był dozwolony z prędkością nie większą niż 50 km/h, przy czym sąd słusznie uznał, że obowiązywanie na tym fragmencie drogi znaku B-9 nie tworzy uprawnienia do jazdy rowerem po chodniku, ale powoduje sytuację, która wyklucza jazdę rowerem i po jezdni i po chodniku<sup>6</sup>;
- nie brakowało wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów; sąd I instancji w uzasadnieniu podkreślił, że „w mieście wyznaczone są równoległe drogi dla rowerów”.

Tym samym sąd dał wyraz swojej wykładni przepisu art. 33 ust. 5 pkt 2 *in fine* ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, zgodnie z którą „wydzielona droga dla rowerów” nie musi znajdować się na tej drodze, na której znajduje się chodnik, ale może znajdować się także na drodze równoległej z punktu widzenia celu podróży rowerzysty, „dla kierunku w którym się porusza” – jak stanowi art. 33 ust. 1 tej ustawy<sup>7</sup>.

Co więcej, ustalona w oparciu o opinie biegłych prędkość rowerzystki wynosiła ok. 15 km/h. Tymczasem, zgodnie z art. 33 ust. 6 cyt. ustawy, „kierujący rowerem, korzystając z chodnika lub drogi dla pieszych, jest obowiązany jechać powoli, zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym”. Sąd I instancji uznał zatem, że rowerzystka złamała również i ten przepis, który rozumiany jest w nauce prawa jako obowiązek jazdy z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego<sup>8</sup>. Co prawda wyraźne odwołanie do art. 33 ust. 6 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* znajduje się jedynie w art. 33 ust. 5 pkt 3 tej ustawy, jednakże z jednoznacznego brzmienia przepisu art. 33 ust. 6 wynika, że ma on zastosowanie w każdej sytuacji uprawnionego poruszania się rowerzysty po chodniku.

Ponadto, poruszanie się przez rowerzystkę środkiem chodnika zostało słusznie uznane za naruszające obowiązujące zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym,

---

<sup>6</sup> Tak, jeszcze na tle poprzedniego stanu prawnego, ale nadal aktualnie, zob. W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2011, art. 33, teza 7.

<sup>7</sup> Należy zaaprobować taką wykładnię tego przepisu, zwłaszcza jeśli ruch rowerów na danej drodze jest administracyjnie zabroniony, a wydzielona, równoległa dla danego kierunku droga dla rowerów nie znajduje się w odległości przekraczającej rozsądną miarę.

<sup>8</sup> J. Brylak, *Ochrona prawna bezpieczeństwa w ruchu drogowym*, Warszawa 2018 (dostęp: Legalis); wcześniej identycznie: W. Kotowski, *Instytucje bezpieczeństwa ruchu drogowego w praktyce prokuratorskiej*, „Prokuratura i Prawo”, nr 6–7, 2017, s. 209.

wynikające z przepisów prawa. Abstrahując od tego, że zgodnie z art. 16 ust. 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* ruch prawostronny dotyczy – co do zasady – wszystkich kierujących pojazdami<sup>9</sup>, to jedyny wyjątek, jaki w odniesieniu do poruszania się przez rowerzystę po lewej stronie, zawiera art. 33 ust. 7 tej ustawy dotyczy wyłącznie poruszania się po jezdni, z dzieckiem w wieku do 10 roku życia. Wyjątku tego nie sposób było odnieść do ustalonego w sprawie stanu faktycznego<sup>10</sup>.

Rowerzystka naruszyła również zasadę zachowania szczególnej ostrożności w ruchu drogowym. Zasada ta skodyfikowana jest w art. 2 pkt 22 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, który stanowi, że szczególna ostrożność to „ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie”.

Kierująca rowerem знаła teren, gdyż mieszkając w pobliżu, wielokrotnie tamteży przejeżdżała. Wiedziała więc, że wzdłuż chodnika znajdują się liczne wyjazdy z posesji, a także wyjście ze szkoły, z której w każdej chwili mogły wybiec dzieci. Mimo to, z jej zeznań wynikało, że przed zdarzeniem nie pamiętała, czy mijała jakieś osoby, nie widziała również samochodu, ani nie obserwowała należycie drogi – nie miała również świadomości, że poruszanie się przez nią po chodniku jest niedozwolone.

Poza zeznaniami rowerzystki wniosek taki wynikał z opinii biegłych, którzy ustalili, że prawdopodobnie już dużo wcześniej mogła ona była zauważyć przód wyjeżdżającego samochodu, a także z przesłanki negatywnej o charakterze materialnym, tzn. braku jakichkolwiek śladów hamowania roweru na miejscu zdarzenia.

Tym samym sąd I instancji prawidłowo uznał, że kierująca rowerem naruszyła zasady ostrożności w ruchu, a poruszając się zgodnie z obowiązującymi przepisami, miała możliwość uniknięcia zdarzenia.

Problem tego typu analizowany był w piśmiennictwie zarówno na tle zbliżonego stanu faktycznego<sup>11</sup>, jak i w szerszym kontekście, także w najnowszej literaturze, gdzie wskazuje się, że: „obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przez kierującego rowerem jednośladowym w trakcie uprawnionego korzystania z chodnika – tzn. zgodnego z wymaganiami jednoznacznie określonymi w ust. 5 art. 33 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, realizowany jest przez poruszanie się prawą stroną, z prędkością zbliżoną do ruchu pieszych. W przypadku, gdy rowerzysta dojeżdża do chodnika poprzecznego, skrzyżowania chodników ogrodzonych

---

<sup>9</sup> Zgodnie z rozumieniem tego pojęcia, zawartego w art. 2 pkt 32 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, do „pojazdów” należy zaliczyć także rower – por. Ł. Malinowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, LEX/el. 2012, Art. 2 teza 99.

<sup>10</sup> Podobnie, przy zbliżonym stanie faktycznym, zob. wyrok SR w Środzie Śląskiej z dnia 12 marca 2015 r., sygn. VI K 503/13. Rozstrzygnięcie w tamtej sprawie zdaje się być jednak wadliwe, gdyż wydane z pominięciem art. 33 ust. 6 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*.

<sup>11</sup> W. Kotowski, *Poszkodowany rowerzysta...*, *op. cit.*, s. 242 i n.

żywoplotem, zadrzewionym (zakrzewionym) płotem (parkanem) lub do bramy prowadzącej do posesji, a także w innych miejscach o ograniczonej możliwości dostrzeżenia pieszego, rowerzysta ma obowiązek zatrzymania roweru i kontynuowania jazdy dopiero po ustaleniu, w jakiej odległości znajduje się pieszy<sup>12</sup>.

Jak widać, wobec rowerzysty poruszającego się po chodniku formułowane są nawet ostrzejsze wymogi – zatrzymania roweru w razie dojeżdżania do posesji. Wydaje się jednak, że takie podejście może być zbyt rygorystyczne, jeżeli traktować je jako sztywną regułę. Wskazuje ono jednak na konieczność zachowania po stronie rowerzystów tej samej uwagi, co innych uczestników ruchu, i świadomości, że nie są oni użytkownikami drogi bardziej uprawnionymi od pozostałych.

Nie w każdej zatem sytuacji niezbędne będzie zatrzymanie roweru. Jednakże w każdej sytuacji konieczne będzie zwolnienie i upewnienie się, że przejazd obok wyjazdu nie spowoduje kolizji z innym uczestnikiem ruchu. W tym przypadku zachowanie rowerzystki, jako naruszenie zasad określonych w przepisie art. 33 ust. 5 i 6 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, stanowiło wykroczenie z art. 97 k.w.<sup>13</sup> Na gruncie niniejszej sprawy oznaczało to wadliwość zarzutu oskarżenia co do tego, jakoby oskarżony, kierujący samochodem Lexus, nie ustąpił pierwszeństwa „prawidłowo jadącej po chodniku rowerzystce”.

Jest jednakże niepodważalne, że odpowiedzialność karna oskarżonego kierującego samochodem Lexus mogłaby zaistnieć niezależnie od zachowania się rowerzystki. Jak wspomniałem na wstępie, badanie słuszności zarzutu postawionego oskarżonemu należało zacząć od precyzyjnego ustalenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, obowiązujących uczestników wypadku.

W tym kontekście warto przytoczyć fragment uzasadnienia wyroku Sądu Najwyższego, który w sprawie o podobnym stanie faktycznym stwierdził, że uznanie zachowania się pokrzywdzonego jako naruszającego reguły ostrożności w ruchu drogowym „nie wyłączało samoistnie odpowiedzialności oskarżonego, skoro należało jednoznacznie ustalić, czy on sam zachował się zgodnie z regułami ostrożności. Bezsposornie wszak wówczas włączał się on do ruchu wyjeżdżając z bramy, i dlatego winien był ustąpić pierwszeństwa innym pojazdom, w tym także kierującemu rowerem, który – co do zasady wyjątkowo, ale jednak – mógł być poruszać się chodnikiem (art. 17 ust. 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*). Widoczność (...) była bardzo ograniczona, konieczna była szczególna ostrożność, a skoro oskarżony nie mógł skorzystać z pomocy osoby trzeciej, niezbędne było dostosowanie prędkości do tej sytuacji. W tych warunkach nie ulega wątpliwości potrzeba oceny (...), czy ta stwierdzona przez biegłych ówczesna prędkość, z jaką się poruszał, była w tych warunkach prędkością ostrożną”<sup>14</sup>.

<sup>12</sup> J. Brylak, *Ochrona prawna...*, op. cit.; W. Kotowski, *Instytucje bezpieczeństwa...*, op. cit., s. 209.

<sup>13</sup> Ł. Malinowski, *Prawo o ruchu...*, op. cit., art. 33, teza 10.

<sup>14</sup> Wyrok SN z dnia 1 kwietnia 2016 r., sygn. III KK 431/15.

Podstawę normatywną zasad bezpieczeństwa w ruchu, jakie obowiązywały kierującego samochodem Lexus w chwili wypadku, stanowił art. 17 ust. 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, zgodnie z którym, „kierujący pojazdem, włączając się do ruchu, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu”.

W kontekście tego orzeczenia Sądu Najwyższego, należy w pierwszej kolejności podjąć próbę ustalenia, czy prędkość, z jaką poruszał się samochód Lexus bezpośrednio przed zderzeniem z rowerem, można uznać za prędkość bezpieczną – czyli zapewniającą panowanie nad pojazdem, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu (art. 19 ust. 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*)<sup>15</sup>. Jest to termin zrelatywizowany do danej sytuacji, tj. do okoliczności dotyczących danego kierowcy, danego pojazdu i danej okolicy (drogi)<sup>16</sup>, i oznacza w praktyce prędkość tak dostosowaną przez kierowcę do sytuacji na drodze, że pozwala mu ona na zatrzymanie się przed przeszkodą i uniknięcie zagrożenia, które powinien zauważyć<sup>17</sup>.

Ustalenia dotyczące prędkości samochodu Lexus bezpośrednio przed zderzeniem wynikały przede wszystkim z wyjaśnień oskarżonego, popartych zeznaniami świadka – pasażerki tego samochodu. Na ich podstawie sąd I instancji ustalił, że samochód, tuż przed uderzeniem roweru, dopiero ruszał z pozycji zatrzymania – na pierwszym biegu i tzw. *półsprzęgle*, a zatem przed uderzeniem przejechał odcinek ok. 20 cm. Z dowodów obiektywnych należało zwrócić uwagę na dokumentację policyjną z miejsca zdarzenia, która nie odnotowała żadnych śladów hamowania. Pozwalało to przyjąć, że lexus zahamował dosłownie „w miejscu”. Dodatkowym materiałem dowodowym były uszkodzenia samochodu i roweru.

Na tej podstawie biegły wyliczył, że prędkość, z jaką poruszał się lexus w chwili zdarzenia to ok. 3,2 km/h, zaś czas reakcji kierowcy przyjął na poziomie ok. 1 s. W świetle tych danych droga hamowania rzeczywiście jawi się jako odcinek minimalny. Wobec tego powstało pytanie, czy natychmiastowe zahamowanie zwalniało kierowcę lexusa z odpowiedzialności za spowodowanie tego wypadku?

Sąd I instancji przyjął dodatkowo za biegłymi, że kierowca powinien był wychylić się do przodu, w celu popatrzenia w prawo, za zasłaniający mu widok żywopt. W toku oględzin ustalono, że w takim przypadku widoczność kierowcy

---

<sup>15</sup> R. A. Stefański, *Prędkość bezpieczna w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, „Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego” 1996, nr 3–4; A. Krzyżewska, *Zasada prędkości bezpiecznej w świetle wybranych orzeczeń Sądu Najwyższego*, „Logistyka” 2014, nr 6, s. 6234–6240. W literaturze pojawia się również pojęcie „prędkości dostosowanej”, które ma lepiej oddawać sens obowiązku – zob. K. Pawelec, *Zasada „prędkości dostosowanej” w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, Paragraf na Drodze 2014, nr 2.

<sup>16</sup> R. A. Stefański, *Kodeks karny...*, op. cit., s. 951–952, *Komentarz do art. 177*, teza 6.

<sup>17</sup> Zob. np. wyroki SN: z dnia 27 września 2003 r. sygn. III KK 156/03 oraz z dnia 11 marca 2003 r., sygn. III KKN 202/01.



w prawo sięgałaby ok. 3,5 m od miejsca usytuowania samochodu w chwili uderzenia. Natomiast prędkość rowerzystki, ustalona na ok. 15 km/h, powodowała, że tuż przed rozpoczęciem jazdy, w czasie reakcji ok. 1 s przed zderzeniem, znajdowałaby się ona w odległości 4,16 m od samochodu, czyli poza zasięgiem wzroku kierowcy<sup>18</sup>.

Sąd I instancji prawidłowo ocenił zatem, że kierujący samochodem Lexus nie miał możliwości uniknięcia kolizji. Gdyby jednak rowerzystka poruszała się z bezpieczną prędkością (tj. prędkością pieszego – ok. 5 km/h), to zderzenia udałoby się uniknąć. Podobnie byłoby, gdyby rowerzystka poruszała się prawą stroną chodnika<sup>19</sup>. Co więcej, nawet przy nieprawidłowym poruszaniu się rowerzystki miała ona realną możliwość uniknięcia zderzenia.

Wobec tego należało uznać, że kierujący samochodem Lexus nie naruszył zasady szczególnej ostrożności przy włączaniu się do ruchu. Jego zachowanie, polegające na jeździe z minimalną prędkością w kierunku jezdni, połączone z zatrzymaniem się na chodniku w celu popatrzenia w lewą stronę, a także umożliwienia korzystającym z prawej strony chodnika dostrzeżenie przedniej części samochodu, stanowiło wypełnienie dyspozycji art. 17 ust. 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* w zw. z art. 3 ust. 1 tej ustawy<sup>20</sup>. Oskarżony nie miał możliwości poruszania się lewą stroną wyjazdu (co dawałoby mu lepsze pole widzenia na chodnik za płotem po prawej stronie), gdyż tę część drogi wyjazdowej zastawiały zaparkowane samochody, a ponadto droga wyjazdowa obejmowała pas ruchu w obydwu kierunkach, zaś po pokonaniu chodnika należało skrócić w prawo, dostosowując się do obowiązującego tam znaku C-2.

W tym kontekście aktualne jest orzecznictwo Sądu Najwyższego, zgodnie z którym norma wynikająca z art. 17 ust. 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* nie nakłada na kierującego nieograniczonych obowiązków obserwacji całego otoczenia, lecz, w zależności od konkretnej sytuacji, precyzuje, w jaki sposób określony manewr ma zostać bezpiecznie wykonany<sup>21</sup>. Kierującego chroni w tym zakresie zasada ograniczonego zaufania, określona w art. 4 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, albowiem przekroczenie przepisów przez innego użytkownika drogi zwalnia

<sup>18</sup> Dodatkowo, ustalenia poczynione przez sąd I instancji pozwoliły na przyjęcie, że rowerzystka powinna była zobaczyć przód samochodu Lexus, wysunięty na ok. 1 m na chodnik, co najmniej na kilkanaście sekund przed zderzeniem.

<sup>19</sup> Dotyczyłoby to również (przykładowo) biegnącego pieszego, rolkarza, czy dziecka na hulajnodze, których także dotyczy obowiązek poruszania się prawą stroną chodnika.

<sup>20</sup> Sąd I instancji nie dopatrywał się również naruszenia innych obowiązków po stronie kierującego samochodem Lexus; w szczególności przyjął, że kierujący samochodem nie musiał korzystać z pomocy osoby trzeciej, ponieważ sytuacja, w której lexus włączał się do ruchu, nie zalicza się do katalogu przesłanek pomocy osoby trzeciej, sformułowanych w art. 23 ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*. Wymogu tego nie narzuca również Sąd Najwyższy, który, w uzasadnieniu wyroku z dnia 1 kwietnia 2016 r. (sygn. III KK 431/15) określił taką pomoc jako dobrowolną. W tym kontekście por. także: W. Kotowski, *Poszkodowany rowerzysta...*, *op. cit.*, s. 243.

<sup>21</sup> Np. wyrok SN z dnia 23 kwietnia 2015 r., sygn. II KK 99/15.

osobę przestrzegającą przepisów od odpowiedzialności, gdy nie mogła przekroczenia ze strony współuczestnika ruchu zauważyć lub przewidzieć, a dostrzegając przekroczenie lub je przewidując zrobiła wszystko, co było możliwe w danej sytuacji, aby zaistniałemu niebezpieczeństwu przeciwdziałać (tzw. prawidłowość manewrów obronnych)<sup>22</sup>.

Ponadto, jak przyjmuje się w nauce prawa, nieustąpienie pierwszeństwa rowerzycie jadącemu po chodniku nieprawidłowo, nie stanowiło naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, jeżeli temu uczestnikowi ruchu nie towarzyszyło uprawnienie do pierwszeństwa przejazdu, a okoliczności czasowo-przestrzenne wypadku wskazują, że uniknięcie wypadku mogłoby być skutkiem jedynie korekty nieprawidłowego zachowania się kierującej rowerem<sup>23</sup>.

Tak więc, w rozpatrywanej sprawie bezzasadna była również pozostała część zarzutu, zgodnie z którą kierujący miał naruszyć zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, że jadąc samochodem Lexus, podczas dokonywania manewru włączania się do ruchu z terenu posesji, w trakcie przejeżdżania przez chodnik na jezdnię, wskutek niezachowania należytej ostrożności i nieustąpienia pierwszeństwa rowerzystce, doprowadził do jej potrącenia.

#### 4. *Aspekty procesowe*

Na początku analizy zagadnień procesowych omawianego przypadku warto poświęcić uwagę działaniom organów na miejscu zdarzenia, a następnie w postępowaniu przygotowawczym.

Na miejsce wypadku wezwany został patrol Policji. Funkcjonariusze wykonali rutynowe czynności, takie jak zbadanie trzeźwości uczestników, czy dokonanie oględzin pojazdów uczestniczących w zdarzeniu oraz miejsca wypadku. Poza odpowiednimi protokołami w aktach znalazła się również notatka urzędowa ze zdarzenia.

W notatce tej zamieszczono m.in. informacje o zastanych na miejscu wypadku naocznych świadkach. Wskazano dwie osoby, natomiast pominięto obecność pasażerki samochodu Lexus. Z kolei w protokole oględzin miejsca wypadku (którego treść obejmowała pół strony), poza określeniem stałego punktu odniesienia (SPO) nie wskazano żadnych danych ilościowych, dotyczących hipotetycznej prędkości pojazdów czy też ich pokolizyjnego usytuowania – i to pomimo tego, iż na miejscu zdarzenia znajdowali się naoczni świadkowie, którzy zostali przez funkcjonariusza Policji „rozpytani”.

W protokole oględzin podano natomiast, że „zdarzenie zaistniało tam, gdzie włączający się do ruchu z terenu posesji nie zachował szczególnej ostrożności nie ustąpił pierwszeństwa i zderzył się z jadącą drogą dla pieszych rowerzystką”.

---

<sup>22</sup> Wyrok SN z dnia 25 maja 1995 r., sygn. II KRN 52/95.

<sup>23</sup> W. Kotowski, *Poszkodowany rowerzysta...*, *op. cit.*, s. 242 i n.

Hipotetyczny przebieg wypadku został zrekonstruowany na odrębnym szkicu, wykonanym prawdopodobnie przez funkcjonariusza dokonującego interwencji na miejscu zdarzenia. Wynika z tego opisu, że nie sprowadzono technika kryminalistyki, aby ustalił powypadkowe położenie pojazdów i uczestników wypadku (np. rowerzystki) na potrzeby rekonstrukcji przebiegu zdarzenia.

Charakterystyczne jest również to, że do policyjnego protokołu oględzin miejsca wypadku nie zostały dołączone żadne fotografie. Przesłuchany w charakterze świadka funkcjonariusz Policji dokonujący interwencji zeznał, że „mógł nie mieć” technicznej możliwości wykonania zdjęć aparatem fotograficznym lub smartfonem. W tych warunkach organ procesowy (Policja), po uprzednim ustaleniu obrażeń rowerzystki, wydał postanowienie o wszczęciu dochodzenia w sprawie „nieumyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym (...), tj. przestępstwa z art. 177 § 1 k.k.”

W toku czynności procesowych funkcjonariusze Policji przesłuchali rowerzystkę, ustalili zakres jej obrażeń ciała, a także przesłuchali jednego z naocznych świadków zdarzenia – osobę postronną, kierującą samochodem przejeżdżającym obok miejsca wypadku. Następnie kierującemu samochodem Lexus przedstawiono zarzut o czyn z art. 177 § 1 k.k. Kierowca ten nie przyznał się do winy i już w pierwszym przesłuchaniu w charakterze podejrzanego podał, że na miejscu zdarzenia usłyszał od funkcjonariusza Policji, iż poruszanie się przez rowerzystkę na rowerze było nieuprawnione.

Przy takich dowodach zdecydowano się odstąpić od przesłuchania drugiego ze świadków – pasażera wspomnianego samochodu przejeżdżającego obok miejsca wypadku<sup>24</sup>, po czym sporządzono akt oskarżenia. Sporządzony przez Policję i, na podstawie art. 331 § 1 k.p.k., zatwierdzony przez prokuratora akt oskarżenia nie zawierał wniosku o przesłuchanie dwojga pozostałych naocznych świadków zdarzenia, ani też wniosku o powołanie biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków.

Podkreślić należy, że zakończenie postępowania przygotowawczego nastąpiło bez przesłuchania 2/3 naocznych świadków zdarzenia, przy śladowych dowodach o charakterze materialnym i przy kwestionowaniu swej odpowiedzialności przez kierującego samochodem Lexus. Towarzyszyła temu również niejasność co do sytuacji prawnej rowerzystki.

Odstąpienie od przesłuchania kluczowych świadków nastąpiło mimo obecności funkcjonariusza Policji na miejscu wypadku i wiedzy policji o ich obecności, mimo odnotowania w notatce służbowej obecności dwóch świadków zdarzenia, poruszających się samochodem przejeżdżającym ulicą obok miejsca wypadku (przesłuchano jedynie kierowcę), a także mimo tego, że informację o kobiecie znajdującej się w samochodzie Lexus podała w zeznaniu zarówno rowerzystka, jak i przesłuchany w toku dochodzenia postronny świadek – kierujący pojazdem przejeżdżającym obok miejsca wypadku.

<sup>24</sup> Notatka służbowa o rozstrzygnięciu w tym przedmiocie znajduje się w aktach sprawy.

Takie postępowanie organów procesowych należy ocenić negatywnie, zarówno z punktu widzenia zasady prawdy materialnej (określonej w art. 2 § 2 k.p.k.) jak i dyrektywy trafnej reakcji karnej (określonej w art. 2 § 1 pkt 1 k.p.k.). Jak wiadomo, dyrektywa trafnej reakcji karnej kierowana jest nie tylko do sądu – jej adresatem są również organy ścigania, zwłaszcza w zakresie zobowiązującym do wykrycia sprawy przestępstwa (art. 2 § 1 pkt 1 *ab initio* k.p.k.), co też pokrywa się z ogólnymi celami postępowania przygotowawczego (art. 297 § 1 pkt 2 k.p.k.)<sup>25</sup>.

W orzecznictwie sądowym podkreśla się, że zaufanie do skuteczności prawa i poczucie równości prawa osłabia brak dążenia organów procesowych do realizacji celów trafnej reakcji karnej przez niewykorzystanie dostępnych instytucji prawa procesowego. Zagraża to wręcz w ten właśnie sposób podstawom funkcjonowania wymiaru sprawiedliwości. Proces karny nie funkcjonuje bowiem w społecznej próżni, lecz może wpływać na kształtowanie społecznie pożądaných postaw, w tym również oddziaływać prewencyjnie<sup>26</sup>. Co więcej, takie podejście organów ścigania stało w oczywistej sprzeczności z zasadami: obiektywizmu (art. 4 k.p.k.)<sup>27</sup>, domniemania niewinności (art. 5 § 1 k.p.k.)<sup>28</sup> oraz oceny dowodów na podstawie całości kształtu zgromadzonych dowodów (art. 7 k.p.k., art. 167 k.p.k.).

Ocena postępowania prokuratury pozostaje również w sprzeczności z przytoczonym już wcześniej art. 331 § 1 k.p.k., określającym możliwości decyzyjne prokuratora po otrzymaniu policyjnego aktu oskarżenia. Biorąc pod uwagę, że „prokurator, jako gospodarz postępowania przygotowawczego, ma prawo do odmiennej od oceny organu prowadzącego postępowanie oceny materiału dowodowego sprawy. Przypisując danej osobie rolę oskarżonego przez skierowanie wobec niej aktu oskarżenia, prokurator postępuje uczciwie i lojalnie tylko wówczas, gdy czynność tę wykonuje z subiektywnym przekonaniem popartym dowodami, że oskarżenie jest zarówno prawnie, jak i faktycznie (dowodowo) uzasadnione”<sup>29</sup>, decyzję prokuratora o zatwierdzeniu aktu oskarżenia należy ocenić jako co najmniej przedwczesną.

Należy podkreślić, że w postępowaniu przed sądem I instancji dowody te zostały przeprowadzone: przesłuchano dwoje naocznych świadków zdarzenia, na podstawie art. 212 k.p.k. brali oni udział w oględzinach miejsca zdarzenia, a następnie, na ich podstawie poczyniono określone ustalenia faktyczne, gdyż sąd I instancji uznał ich zeznania za wiarygodne.

---

<sup>25</sup> J. Kosonoga, *Art. 2 (w:) Kodeks postępowania karnego. Komentarz*, red.: R. A. Stefański i S. Ząbłocki, Warszawa 2017, teza 3 (dostęp: SIP LEX).

<sup>26</sup> Tamże, a ponadto: postanowienie SN z dnia 7 czerwca 2000 r., sygn. II KO 105/00 oraz wyrok SA w Lublinie z dnia 11 grudnia 1997 r., sygn. II AKa 155/97.

<sup>27</sup> „Organy prowadzące postępowanie karne są obowiązane badać oraz uwzględniać okoliczności przemawiające zarówno na korzyść, jak i na niekorzyść oskarżonego”.

<sup>28</sup> „Oskarżonego uważa się za niewinnego, dopóki wina jego nie zostanie udowodniona i stwierdzona prawomocnym wyrokiem”.

<sup>29</sup> B. Skowron, *Art. 331 (w:) Kodeks postępowania karnego. Komentarz*, red. K. Dudka, Warszawa 2018, teza 8 (dostęp: SIP LEX); R. Kmiecik, *Akt oskarżenia jako pisemna forma skargi oskarżyciela publicznego*, Prok. i Pr. 2010, nr 1–2, s. 119.

Do zaniechań organów postępowania przygotowawczego należało również pominięcie przeprowadzenia dowodu z oględzin miejsca zdarzenia przez prokuratora. Celowość tej czynności procesowej podnosi się w literaturze właśnie w odniesieniu do postępowania przygotowawczego, w kontekście przepisów art. 2 § 1 i 2 k.p.k. i art. 297 § 1 i 2 k.p.k., oraz w związku z nieuniknionymi uchybieniami zdarzającymi się w toku postępowania przygotowawczego<sup>30</sup>.

Organy postępowania przygotowawczego nie przeprowadziły również dowodu z opinii biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych.

Tymczasem sąd I instancji dopuścił zarówno dowód z oględzin miejsca zdarzenia (połączony z przesłuchaniem świadków i oskarżonego), a następnie, na podstawie materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie, zawierającego zeznania wszystkich naocznych świadków zdarzenia, dopuścił dowód z opinii biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych.

Opinia biegłego potwierdziła jednoznacznie, że zgodnie z obowiązującymi przepisami, rowerzystka poruszała się chodnikiem w sytuacji, gdy nie była do tego uprawniona. Ponadto, jadąc chodnikiem, nie zareagowała na widok samochodu, którego przednia część zajmowała około połowę szerokości chodnika. Zdaniem biegłego, gdyby rowerzystka prawidłowo obserwowała trasę przed sobą, to miałyby możliwość uniknięcia zderzenia, natomiast kierujący samochodem, wobec ograniczonej widoczności po prawej stronie, nie miał możliwości uniknięcia wypadku. Pisemna opinia biegłego została podtrzymana i uzasadniona ustnie na rozprawie.

Wobec zarzutów oskarżenia co do opinii biegłego (w szczególności co do braku w opinii uwzględnienia wszystkich wariantów zdarzenia, wynikających z przeciwstawnych wersji uczestników wypadku), sąd I instancji dopuścił dowód z opinii innego biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych.

Biegły ten przedstawił wnioski odmienne niż poprzedni – a mianowicie, że rowerzystka poruszała się po chodniku prawidłowo, a zdarzenie było spowodowane przez nieostrożność kierującego lexusem. Jednakże w toku uzupełniającego ustnego przesłuchania na rozprawie biegły wycofał się z dużej części swoich twierdzeń, a ostatecznie potwierdził, że rowerzystka poruszała się po chodniku nie obserwując należycie drogi.

Z perspektywy czasu i wiedzy o niskim poziomie fachowości kolejnego powołanego w sprawie biegłego można dywagować, czy uzyskanie kolejnej opinii z zakresu rekonstrukcji wypadków było celowe, zwłaszcza z punktu widzenia ekonomiki procesu – gdy w zamian sąd I instancji mógł zobowiązać pierwszego biegłego do pisemnego uzupełnienia swojej opinii poprzez opracowanie opinii wariantowej. Niemniej jednak, dzięki temu sąd I instancji nie miał wątpliwości co do słuszności swojego rozstrzygnięcia.

---

<sup>30</sup> J. Gurgul, *Oględziny – kwestie wybrane*, Prok. i Pr. 2000, nr 7–8, s. 42.

Warto podkreślić, że zarówno prokurator, jak i pełnomocnik oskarżycielki posiłkowej, nie byli obecni na tej rozprawie, na której drugi biegły z zakresu rekonstrukcji wypadków składał opinię uzupełniającą. Trudno wytłumaczyć takie postępowanie oskarżyciela publicznego, który w świetle zasady legalizmu ma obowiązek popierać zatwierdzony przez siebie akt oskarżenia – o ile jest on uzasadniony zgromadzonymi dowodami.

Ostatecznie sąd I instancji oddalił wniosek dowodowy o dopuszczenie opinii kolejnego biegłego tej specjalności (ewentualnie o dopuszczenie dowodu z opinii instytutu), a w uzasadnieniu wyroku ocenił dowód z opinii drugiego biegłego jako nieprzydatny do poczynienia ustaleń faktycznych, a to wobec oderwania tej opinii od obowiązującego stanu prawnego. Rozwiązanie takie zaaprobował w całości sąd II instancji.

Orzeczenie sądowe w tym zakresie należy ocenić jako prawidłowe. Zarówno przeprowadzenie oględzin, jak i powołanie dowodu z opinii biegłego, nastąpiło z urzędu, w zgodzie z art. 167 k.p.k. i art. 366 § 1 k.p.k.<sup>31</sup> Ponadto, z pełnym respektem dla inicjatywy stron, sąd I instancji dopuścił dowody z uzupełniającej opinii zarówno pierwszego, jak i drugiego biegłego, wcześniej uwzględniając wniosek oskarżenia co do konieczności powołania dowodu z opinii drugiego biegłego, celem sporządzenia opinii wariantowej<sup>32</sup>.

Słusznie natomiast sąd I instancji nie uwzględnił wniosku o dopuszczenie dowodu z trzeciej opinii biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych, zmierzającej do rozstrzygnięcia wątpliwości co do przebiegu zdarzenia, wynikającej z dwóch opinii uzyskanych w sprawie (co w apelacji nieprawidłowo zarzucił oskarżyciel publiczny).

Należy podkreślić, że również w tym zakresie postępowanie sądu I instancji było prawidłowe, bowiem, zgodnie z poglądem wyrażonym w judykaturze, sąd nie ma obowiązku (ani potrzeby) mnożenia opinii biegłych ani przychylenia się do tej opinii, która uzyskała arytmetyczną większość poglądów. Sąd władny jest samodzielnie dokonać wyboru poglądu biegłych, które go przekonują, gdy swój wybór odpowiednio (rzetelnie) uzasadni<sup>33</sup>.

Sąd I instancji w sposób logiczny i rzetelny uzasadnił, dlaczego opinia wydana przez drugiego biegłego mogła być w przedmiotowej sprawie wykorzystana tylko w niewielkim zakresie i dlaczego opinię przedstawioną przez pierwszego biegłego

---

<sup>31</sup> Należy mieć na uwadze, że postępowanie w tej sprawie toczyło się już po wejściu w życie ustawy z dnia 11 marca 2016 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania karnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r., poz. 437, z późn. zm.).

<sup>32</sup> Fakt, że opinia biegłego w dziedzinie techniki samochodowej i ruchu drogowego nie uwzględniła wszelkich możliwych – na tle całokształtu dowodów – wariantów dotyczących przyczyn i przebiegu wypadku drogowego, sprawia, iż jest ona „niepełna” w rozumieniu art. 182 k.p.k. (obecnie art. 201 k.p.k. – uwaga. autora). Zob. wyrok SN z dnia 21 października 1980 r., sygn. Rw 361/80. Nie uzasadnia to oczywiście automatycznie powołania nowego biegłego, pozostawiając sądowi decyzję w przedmiocie sposobu uzupełnienia wiadomości specjalnych.

<sup>33</sup> Wyrok SA w Krakowie z dnia 2 grudnia 1998 r., sygn. II AKa 209/98.

uznał za przydatną do rozstrzygnięcia. Zatem, zgodnie z regulacją art. 201 k.p.k., powołanie nowego zespołu biegłych celem opiniowania odnośnie do okoliczności objętych opinią już wcześniej wydaną, byłoby dopuszczalne wyłącznie przy wykazaniu takich wad dotychczasowych opinii, o jakich mowa w tym przepisie – a więc byłoby to zasadne wyłącznie w sytuacji, gdyby dotychczasowe opinie okazały się niepełne, niejasne albo dotknięte sprzecznością<sup>34</sup>.

Oskarżyciel publiczny, mimo postawionego w apelacji zarzutu naruszenia art. 201 k.p.k., nie zakwestionował zatem skutecznie rozstrzygnięcia i uzasadnienia wyroku w tym zakresie. Trudno zresztą wyobrazić sobie powołanie w sprawie trzeciego biegłego, lub nawet instytutu – w sytuacji, gdy postępowanie trwało już prawie dwa lata i generowało znaczne koszty, a przedstawiciele oskarżenia nie korzystali z możliwości wyjaśniania sprawy w oparciu o dowody już w sprawie przeprowadzone. Co więcej, prokurator nie skorzystał z przysługującej mu roli gospodarza postępowania przygotowawczego i nie powołał dowodu z opinii biegłego na etapie dochodzenia, co mogło – i powinno było – doprowadzić do umorzenia sprawy na znacznie wcześniejszym etapie.

Również drugi z zarzutów – naruszenia przez sąd I instancji zasad prawidłowej oceny dowodów w postaci zeznań pokrzywdzonej oraz wyjaśnień oskarżonego – nie mógł się ostać, gdyż:

- 1) wyjaśnienia oskarżonego od początku były konsekwentne, podczas gdy pokrzywdzona zmieniała swoje zeznania kilkakrotnie,
- 2) sąd I instancji skorzystał ze swojego uprawnienia do swobodnej oceny dowodów, co też gwarantuje mu art. 7 k.p.k.<sup>35</sup>

Rozstrzygnięcie sądu rejonowego podtrzymał sąd II instancji.

Słusznie też sąd II instancji w uzasadnieniu wyroku zauważył, że sąd nie jest organem śledczym poszukującym dowodów w procesie udowadniania sprawstwa i winy oskarżonego i nie może nawet wchodzić w taką rolę procesową, jego funkcją jest bowiem bezstronne rozpoznanie sporu procesowego i rozstrzygnięcie co do racji stron procesowych<sup>36</sup>. Rzetelne wywiązanie się z roli inkwizytorskiej powinno być funkcją organów prowadzących postępowanie przygotowawcze, co z kolei wiąże się z realizacją fundamentalnych zasad procesu karnego, o których była mowa powyżej.

<sup>34</sup> Wyrok SA w Warszawie z dnia 20 października 2017 r., sygn. II Aka 306/17.

<sup>35</sup> W orzecznictwie sądowym, na tle podobnych przypadków podkreśla się wagę spójności zeznań/wyjaśnień poszczególnych uczestników wypadku, zwłaszcza że często brak jest obiektywnych dowodów bądź naocznych świadków zdarzenia – por. wyrok SO w Poznaniu z dnia 27 października 2017 r., sygn. IV Ka 802/17.

<sup>36</sup> Wyrok SA we Wrocławiu z dnia 20 marca 2014, sygn. II AKa 56/14.

### 5. Podsumowanie

W omawianej sprawie oskarżony kierowca został w I instancji uniewinniony od zarzucanego mu czynu. Sąd okręgowy, rozpoznając sprawę w II instancji wskutek apelacji wniesionej przez oskarżyciela publicznego, utrzymał w mocy wyrok uniewinniający kierowcę lexusa.

W efekcie zapadłego rozstrzygnięcia, Skarb Państwa poniósł koszty procesu rzędu ok. 12 tys. zł, tytułem zwrotu wydatków poniesionych przez oskarżonego z racji przejazdów do sądu (ok. 400 km w jedną stronę) oraz wynagrodzenia obrońcy. Do kolejnych kosztów poniesionych przez Skarb Państwa należało wynagrodzenie biegłych sądowych – lekarza oraz dwóch biegłych z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych. Łącznie koszty procesu, do których pokrycia zobligowany został Skarb Państwa, wyniosły ok. 17 tys. zł<sup>37</sup>.

Do tych wydatków należy doliczyć również czas i zaangażowanie organów wymiaru sprawiedliwości: Sąd I instancji do rozpoznania tej sprawy potrzebował siedmiu terminów rozpraw (i dodatkowo oględzin miejsca wypadku), sąd II instancji – kolejnego terminu. Łącznie sprawa trwała dwa lata – do kwietnia 2018 r. Nie do ustalenia jest czas poświęcony na sporządzenie uzasadnień wyroków i pozostałych orzeczeń w sprawie.

Powstaje pytanie, czy nakładów tych można byłoby uniknąć, gdyby funkcjonariusze Policji nie przyjęli na miejscu zdarzenia scenariusza wypadku „z tezą” o naruszeniu zasady szczególnej ostrożności przez kierującego lexusem, a następnie wykazali się większym obiektywizmem i starannością w realizacji ich obowiązków procesowych (co również dotyczy znajomości prawa o ruchu drogowym). Być może sprawa zakończyłaby się umorzeniem postępowania, gdyby w toku dochodzenia przesłuchano w należyty sposób wszystkich dostępnych świadków, czy też powołano biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków, a prokurator, zatwierdzając decyzje Policji, postępował bardziej krytycznie.

Trudno także zrozumieć postawę drugiego z biegłych z dziedziny rekonstrukcji wypadków, który wykazał się brakiem dostatecznej wiedzy z zakresu ruchu drogowego, a także uporczywe podtrzymywanie stanowiska prokuratury, która zaskarżyła wyrok I instancji, mimo jego całkowitej zgodności z prawem.

### **Bibliografia**

1. Brylak, J. (2018). *Ochrona prawna bezpieczeństwa w ruchu drogowym*, Warszawa.
2. Dudka, K. (red.), (2018). *Kodeks postępowania karnego. Komentarz*, Warszawa.
3. Gurgul, J. (2000). *Oględziny – kwestie wybrane*, Prok. i Pr. nr 7–8.
4. Filar, M. (red.), (2014). *Kodeks karny. Komentarz*, Warszawa.

---

<sup>37</sup> Warto w tym miejscu przytoczyć słowa przypisywane Margaret Thatcher: „nie ma czegoś takiego, jak publiczne pieniądze. Jeśli rząd mówi, że komuś coś da, to znaczy, że zabierze tobie, bo rząd nie ma żadnych własnych pieniędzy”.



5. Kmieciak, R. (2010). *Akt oskarżenia jako pisemna forma skargi oskarżyciela publicznego*, Prok. i Pr., nr 1–2.
6. Kotowski, W. (2017). *Instytucje bezpieczeństwa ruchu drogowego w praktyce prokuratorskiej*, Prok. i Pr., nr 6–7.
7. Kotowski, W. (2013). *Poszkodowany rowerzysta sprawcą wypadku*, Pal. nr 5–6.
8. Kotowski, W. (2011). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa.
9. Kotowski, W. (2013). *Wrotkarz – pieszy w ruchu drogowym*, Pal. nr 7–8.
10. Krzyżewska A., (2014). *Zasada prędkości bezpiecznej w świetle wybranych orzeczeń Sądu Najwyższego*, Logistyka, nr 6.
11. Malinowski, Ł. (2012). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Lex/el.
12. Pawelec, K., J. (2014). *Zasada „prędkości dostosowanej” w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, Paragraf na Drodze, nr 2.
13. Stefański R., A, Zabłocki, S. (redaktorzy), (2017). *Kodeks postępowania karnego. Komentarz*, Warszawa.
14. Stefański, R., A. (1996). *Prędkość bezpieczna w orzecznictwie Sądu Najwyższego*, Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego, nr 3–4.

\* \* \*

## A road accident involving a cyclist. A case study

### **Abstract**

The article discusses the substantive and procedural aspects of criminal proceedings conducted against the background of an accident involving a car driver and a cyclist. The basic aim of the article is to propose practical applicability of its content in similar cases. Apart from the legal analysis of particular aspects of the case, the author comments on the correct application of the law by individual procedural bodies.

### **Key words**

Traffic accident, the right of way, cyclist, land traffic, case law, prosecutor's office.

