



Damian Wąsik

Jazda na suwak w świetle odpowiedzialności za wykroczenia

Streszczenie

Zagadnieniem wymagającym omówienia wobec nowych rozwiązań prawnych w obszarze szeroko pojętego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jest odpowiedzialność za wykroczenia przeciwko zasadom kształtującym obowiązek jazdy na suwak. Bezspornie sytuacja, w której jazda na suwak jest na ogół stosowana, czyli zator drogowy, sama w sobie generować będzie zagrożenie niewłaściwego zachowania się kierujących. W tych warunkach nietrudno o kolizje drogowe, których właściwa ocena z perspektywy prawidłowości zastosowania zasad ruchu drogowego może budzić wątpliwości funkcjonariuszy Policji, sądów orzekających w tego typu sprawach, ale również biegłych powoływanych celem rozstrzygnięcia kwestii spornych. Założeniem niniejszej publikacji jest zatem prezentacja istoty nowych rozwiązań prawnych w obszarze zasad zmiany pasa ruchu i stosowania jazdy na suwak, a także zwrócenie uwagi – na przykładach wybranych spraw sądowych – na problematykę prawną wykroczeń w tej materii.

Słowa kluczowe

Zmiana pasa ruchu, ustąpienie pierwszeństwa, jazda na suwak, bezpieczeństwo w ruchu drogowym, odpowiedzialność za wykroczenia.

* * *

1. Wprowadzenie. Cel regulacji statuujących obowiązek respektowania zasady jazdy na suwak

Obowiązek jazdy na suwak został wprowadzony przepisami ustawy z dnia 16 października 2019 r. o zmianie ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, (Dz. U. z 2019 r., poz. 2202)¹ dalej jako „PoRD”. W uzasadnieniu projektu ww. ustawy wskazywano m.in., iż „w ciągu ostatnich kilkunastu lat Polska stała się krajem dynamicznego rozwoju sieci drogowej”, natomiast wraz z rozwojem sieci dróg, rosnącą liczbą użytkowników pojazdów mechanicznych i wzrostem natężenia ruchu

Dr Damian Wąsik, Collegium Medicum im. L. Rydygiera w Bydgoszczy Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu.

¹ Dz. U. z 2019 r., poz. 2202.

na polskich drogach pojawiła się potrzeba wprowadzenia nowych rozwiązań, które byłyby przydatne w zmniejszeniu długości zatorów drogowych, a także „zapewnieniu bardziej płynnego i bezpieczniejszego ruchu na drogach w przypadku wykonywania manewru zmiany pasa ruchu, kiedy na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w jednym kierunku co najmniej jeden z pasów np. kończy się (zanika)”².

W uzasadnieniu projektu ustawy z dnia 16 października 2019 r. o zmianie ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* w odniesieniu do zachowania się kierujących pojazdami w przypadku wykonywania manewru zmiany pasa ruchu, kiedy na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w jednym kierunku co najmniej jeden z pasów np. kończy się (zanika), wskazywano, że uczestnicząc w ruchu drogowym, kierujący pojazdem wielokrotnie wykonuje manewr zmiany pasa ruchu – albo z własnej woli, albo jest do tego zmuszony przez uwarunkowania ruchu panujące na drodze. Ze względu na to, iż manewr wykonywany jest w różnych warunkach panujących na drodze, tj. w ruchu o różnym natężeniu, w przypadku gdy jest ono duże, zawsze będzie istniało odpowiednio większe zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Stąd też odpowiedzialne i racjonalne zachowanie kierowców poruszających się pasem ruchu, który np. kończy się (zanika), odgrywa ogromną rolę. Ustawodawca trafnie podkreślał, że „większość krajów Unii Europejskiej, tj. Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Łotwa, Malta, Portugalia, Rumunia, Włochy – podobnie jak i Polska, nie uregulowało tej kwestii w ogóle w swoim ustawodawstwie, natomiast Dania, Szwecja, Węgry i Wielka Brytania – nie dokonały tego w sposób kompleksowy, prawdopodobnie zakładając, że użytkownicy dróg znają zasady ruchu drogowego i zachowują zdrowy rozsądek w takich sytuacjach, oraz ograniczając się wyłącznie do działań promujących właściwe zachowanie w przestrzeni publicznej”³.

Zagadnieniem wymagającym omówienia wobec nowych rozwiązań prawnych w obszarze szeroko pojętego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jest odpowiedzialność za wykroczenia przeciwko zasadom kształtującym obowiązek jazdy na suwak. Należy podkreślić, że bardzo duże znaczenie w respektowaniu nowych regulacji odgrywać będą kultura zachowania się uczestników ruchu drogowego oraz

² Zob. uzasadnienie projektu ustawy z dnia 16 października 2019 r. o zmianie ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, Sejm VIII kadencji, nr 3828. Źródło: <http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/druk.xsp?nr=3828> (dostęp: 29 lutego 2020 r.).

³ W uzasadnieniu projektu zauważano, że w Danii, Finlandii, Holandii, Irlandii, Szwecji oraz na Łotwie i w Wielkiej Brytanii, tam gdzie na jezdni liczba pasów ruchu w jednym kierunku ulega zmniejszeniu, kierowcy muszą – mając siebie nawzajem na względzie – dostosować jazdę do zmienionych warunków, ale to, jak dokładnie to robią, zależy tylko od nich. Tym samym wytłumaczeniem braku szczegółowej regulacji w tym zakresie (np. w Danii, Finlandii, Holandii, Irlandii, Szwecji oraz na Malcie i w Wielkiej Brytanii) może być fakt, iż kraje te – zdaniem polskiego ustawodawcy – mają bardziej zaawansowany poziom edukacji społeczeństwa z zakresu prawidłowych zachowań na drodze (i dłuższą historię prowadzenia takiej edukacji) od pozostałych państw Unii Europejskiej, a kierowcy w nich mieszkający charakteryzują się znacznie wyższą kulturą jazdy.

stopień przyswojenia odpowiedzialności za bezpieczeństwo własne i innych użytkowników dróg. Bezspornie sytuacja, w której jazda na suwak jest na ogół stosowana, czyli zator drogowy, sama w sobie generować będzie przypadki zdenerwowania kierujących, utraty zaufania do innych uczestników ruchu i zwiększenia krytyki wobec innych kierujących, przy jednoczesnym obniżeniu poziomu samokrytyki. W tych warunkach nietrudno o kolizje drogowe, których właściwa ocena z perspektywy prawidłowego wykonywania manewru jazdy na suwak może budzić wątpliwości funkcjonariuszy Policji, sądów orzekających w tego typu sprawach, ale również biegłych powoływanych celem rozstrzygnięcia kwestii spornych. Założeniem niniejszej publikacji jest zatem prezentacja istoty nowych rozwiązań prawnych w obszarze zasad zmiany pasa ruchu i stosowania manewru jazdy na suwak, a także zwrócenie uwagi – na przykładach wybranych spraw sądowych – na problematykę prawa wykroczeń w ww. materii.

2. Istota jazdy na suwak po nowelizacji Prawa o ruchu drogowym

Zgodnie z brzmieniem art. 22 ust. 4 PoRD kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony. W myśl art. 2 pkt 23 PoRD, w tym konkretnym przypadku, ustąpienie pierwszeństwa przez kierującego pojazdem oznacza powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego pojazdem do zmiany pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, czyli to, iż przez określone miejsce na jezdni jeden pojazd przejeżdża przed drugim. Przestrzegając postępowania określonego w definicji ustąpienia pierwszeństwa, o której mowa w poprzednim zdaniu, kierujący pojazdem może zatrzymać się na pasie ruchu, który chce opuścić (ma powstrzymać się od ruchu) i czekać na możliwość wjazdu na sąsiedni pas tak długo, aż stwierdzi, że luka powstała w rzędzie zbliżających się pojazdów jest na tyle duża, iż może w nią wjechać bez obawy naruszenia przepisu o ustąpieniu pierwszeństwa. Ponadto art. 22 ust. 4 PoRD wyznacza kierującemu pojazdem sposób postępowania przy zmianie pasa ruchu drogowego, nakazując zastosowanie się do ogólnej zasady ustępowania pierwszeństwa pojazdom nadjeżdżającym z prawej strony. Zatem kierujący pojazdem zmieniający pas ruchu musi ustąpić pierwszeństwa nie tylko pojazdowi zajmującemu pas, na który zamierza wjechać, ale również pojazdowi sygnalizującemu wjazd na ten pas ruchu z prawej strony.

Przedmiotowy art. 22 PoRD wskazuje ponadto w ust. 1 i 5 dodatkowe wymagania względem kierującego pojazdem zamierzającego wykonać manewr zmiany pasa ruchu drogowego. Są nimi:

- 1) zachowanie szczególnej ostrożności;
- 2) należyte, a więc zawczasu i wyraźne, sygnalizowanie zmiany pasa ruchu odpowiednim kierunkowskazem oraz zaprzestanie sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru.

Ustawodawca podkreślał, że *„zachowanie szczególnej ostrożności polega w tym przypadku na upewnieniu się, czy można dokonać zmiany pasa ruchu drogowego bez utrudnienia ruchu lub spowodowania jego zagrożenia, gdyż realizacja tego manewru wymaga dość często wjazdu na pas ruchu, na którym ruch już się odbywa”* – *„to sytuacja, w której następuje przecięcie kierunku jazdy pojazdów”*⁴.

Kolejnym istotnym obowiązkiem kierującego pojazdem przy wykonywaniu manewru zmiany pasa ruchu drogowego jest „zawczasu i wyraźne” zasygnalizowanie tej zmiany. Sygnalizacja ta musi nastąpić przez włączenie odpowiedniego kierunkowskazu (lewego albo prawego), przy czym sygnał ten powinien mieć miejsce z odpowiednim wyprzedzeniem, tj. w taki sposób, aby kierujący pojazdami jadącymi za zamierzającym zmienić pas ruchu mogli dostosować się do tej sytuacji. Sygnał ten nie może mieć miejsca zbyt wcześnie, gdyż może to być mylące dla pozostałych kierujących pojazdami, ani też nie może mieć miejsca równocześnie z wykonywaniem tego manewru albo prawie równocześnie. Ustalając moment włączenia kierunkowskazu, należy mieć na uwadze prędkość jadących pojazdów oraz odległość od miejsca, w którym rozpocznie się wykonywanie zamierzonego manewru. Okoliczność „wyraźnego” sygnalizowania zamiaru wykonania manewru zmiany pasa ruchu oznacza, że nie może być ono wykonywane z przerwami, gdyż może to być mylące dla pozostałych kierujących pojazdami, a po wykonaniu manewru zmiany pasa ruchu kierujący pojazdem powinien niezwłocznie zaprzestać sygnalizowania – ma to nastąpić od razu po wjechaniu na zamierzony pas ruchu.

Jak zauważa ustawodawca – *„zmiana pasa ruchu drogowego będzie przebiegała w sposób zróżnicowany, w zależności od rodzaju jezdni i liczby pasów”*, niemniej jednak *„szczególna sytuacja występuje na zanikającym pasie ruchu (np. z trzech pasów ruchu pozostają tylko dwa), ponieważ kierujący pojazdami znajdujący się na zanikającym pasie ruchu (bez możliwości dalszej kontynuacji jazdy po nim), widząc nawet wcześniej znak informacyjny D-14, „na siłę” próbują wjechać z końca swojego pasa na pas ruchu z dalszą możliwością kontynuacji jazdy, a więc bez zachowania opisanych wyżej zasad obowiązujących przy zmianie pasa ruchu”*.

⁴ Oznacza to, iż kierujący pojazdem musi być na tyle uważny, aby zdążyć zaniechać zmiany pasa ruchu, gdyby jego kontynuowanie stwarzało zagrożenie dla ruchu drogowego lub zmuszało innego kierującego pojazdem do podjęcia manewru obronnego. Przede wszystkim nie może on zjechać drogi innemu kierującemu pojazdowi. Zajechanie drogi następuje zawsze, gdy pojazd wjedzie z tyłu lub z przeciwka przed inny nadjeżdżający pojazd, którego kierujący został zmuszony do gwałtownego hamowania lub wykonania innych manewrów w celu uniknięcia zderzenia. Z tego względu zmiana pasa ruchu jest manewrem obligującym do przysłowiowego posiadania wzroku równocześnie „z przodu i z tyłu”. Rozwijając tę myśl – „z przodu” ze względu na konieczność utrzymywania odpowiedniej odległości od pojazdu poprzedzającego (który może zacząć hamować), a „z tyłu” w celu dokładnego ustalenia, czy pojazdy jadące pasem ruchu, który zamierza zająć, znajdują się w bezpiecznej odległości i nie dojdzie do zajechania im drogi. W przypadku zmiany pasa ruchu z lewego na prawy kierujący ma dodatkowe utrudnienie, któremu musi sprostać, a mianowicie ustąpić pojazdowi, którego kierujący zamierza zająć ten sam pas ruchu wjeżdżając nań z pasa znajdującego się po jego prawej stronie, sygnalizując ten zamiar lewym kierunkowskazem.

Słusznie podkreśla się, że sytuacja taka w sposób oczywisty zagraża bezpieczeństwu, wzmaga agresję na drodze, potęguje prawdopodobnie już występujący zator drogowy i – przede wszystkim – dość często prowadzi do zdarzeń drogowych. Z tego względu niektóre kraje członkowskie Unii Europejskiej, takie jak Austria, Belgia, Czechy, Litwa, Luksemburg, Niemcy, Słowacja i Słowenia, przyjęły przepisy prawne zobowiązujące kierowców w takich sytuacjach do podejmowania konkretnych działań w postaci zastosowania metody jazdy na suwak.

Ustawodawca wyjaśnia, że metoda jazdy na suwak, powstała w Stanach Zjednoczonych i wskazuje wytyczne dotyczące sposobu zachowania się kierujących pojazdami w przypadku dojazdu do zwiężenia jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w jednym kierunku, gdzie co najmniej jeden z pasów ruchu np. kończy się (zanika). Określenie sposobu zachowania się kierujących pojazdami na drodze w przypadku, o którym mowa powyżej, wynika z zasady działania zamka błyskawicznego jako zapięcia służącego do czasowego łączenia dwóch części materiału w odzieży – „zamek ten tworzą dwa rzędy przylegających do siebie ząbków, ustawionych w ten sposób, że ząbki jednego rzędu po uruchomieniu (zaciągnięciu) suwaka wchodzą w wolne miejsca drugiego rzędu i się zazębiają”. Tym samym jazda na suwak jest realizowana w następujący sposób na jezdniach z co najmniej dwoma pasami ruchu w tym samym kierunku:

- 1) tam, gdzie jeden z pasów np. zanika:
 - a) kierujący pojazdem poruszający się takim pasem ruchu kontynuuje jazdę na swoim pasie do samego jego końca i sygnalizuje zamiar zmiany pasa ruchu kierunkowskazem,
 - b) kierujący pojazdem poruszający się sąsiednim pasem ruchu z możliwością kontynuacji jazdy dojeżdża swoim pasem do miejsca, gdzie pas obok zanika, i jest obowiązany wpuścić na swój pas dokładnie jeden pojazd, o którym mowa w lit. a, sygnalizujący zamiar zmiany pasa ruchu; kierujący jadący pasem z możliwością kontynuacji jazdy muszą zapewnić przed sobą odpowiednio duży odstęp, tak aby naprzemiennie i pojedynczo wpuszczać kierowców z zanikającego pasa ruchu,
 - c) kierujący, o którym mowa w lit. a, po zapewnieniu odpowiednio dużego odstępu na wjazd przez kierującego, o którym mowa w lit. b, może wykonać zamierzony manewr zmiany pasa ruchu,
 - d) następni kierujący pojazdami na pasach ruchu postępują tak samo jak wskazano w lit. a–c; ewentualnie
- 2) tam, gdzie dwa skrajne pasy np. zanikają w tym samym miejscu:
 - a) kierujący pojazdem poruszający się takim skrajnym pasem ruchu kontynuuje jazdę na swoim pasie do samego jego końca i sygnalizuje zamiar zmiany pasa ruchu kierunkowskazem,
 - b) kierujący pojazdem poruszający się sąsiednim pasem ruchu z możliwością kontynuacji jazdy dojeżdża swoim pasem do miejsca, gdzie skrajne pasy

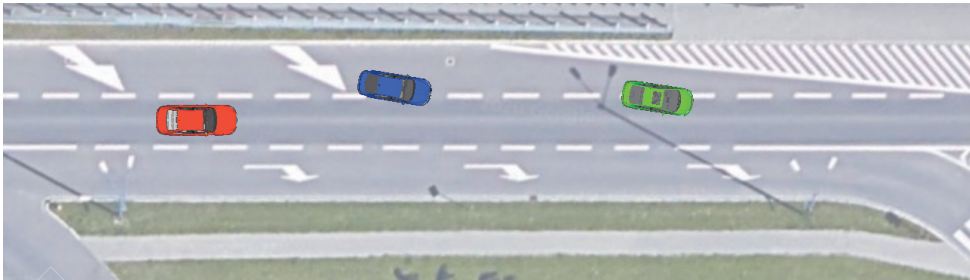
- obok zanikają, i jest obowiązany wpuścić na swój pas dokładnie jednego kierującego pojazdem, o którym mowa w lit. a, sygnalizującego zamiar zmiany pasa ruchu z obu skrajnych pasów; kierujący jadący pasem z możliwością kontynuacji jazdy musi zapewnić przed sobą odpowiednio duży odstęp, tak aby naprzemiennie i pojedynczo wpuszczać kierowców z zanikających skrajnych pasów ruchu,
- c) kierujący, o którym mowa w lit. a, poruszający się skrajnym prawym pasem ruchu po zapewnieniu odpowiednio dużego odstępu na wjazd przez kierującego, o którym mowa w lit. b, może wykonać zamierzony manewr zmiany pasa ruchu,
 - d) kierujący, o którym mowa w lit. a, poruszający się skrajnym lewym pasem ruchu po zapewnieniu odpowiednio dużego odstępu na wjazd przez kierującego, o którym mowa w lit. b, i wykonaniu manewru zmiany pasa ruchu przez kierującego, o którym mowa w lit. c, może wykonać zamierzony manewr zmiany pasa ruchu,
 - e) następni kierujący pojazdami na pasach ruchu postępują tak samo jak wskazano w lit. a–d.

Wymaga przy tym podkreślenia, że właściwe zastosowanie się kierujących pojazdami do przedmiotowego obowiązku zapewnienia możliwości sprawnego przemieszczania się pojazdów na odcinkach dróg, na których występuje duże natężenie ruchu, bądź też zator drogowy, przez zwężenie jezdni spowodowane np. zdarzeniem drogowym.

W ocenie ustawodawcy – w świetle dotychczasowych rozważań, a także biorąc pod uwagę przykłady z polskich dróg (np. wymuszanie wjechania z końca swojego zanikającego pasa przez kierujących pojazdami na pas ruchu z dalszą możliwością kontynuacji jazdy), należy stwierdzić, iż „art. 22 PoRD nie zawiera wystarczająco jednoznacznych dyspozycji dla zachowania się kierujących pojazdami w przypadku zanikania chociażby jednego z pasów ruchu na jezdni jednokierunkowej, a stosowanie przez polskich kierowców metody „zamka błyskawicznego”, która nie jest uregulowana w polskich przepisach ustawowych, jest jedynie wciąż mało spopularyzowanym efektem działań promujących i uświadamiających społeczeństwo”, stąd też wynikała potrzeba uzupełnienia dotychczasowych regulacji prawnych obowiązujących w Polsce o wprowadzenie przepisów precyzyjnie określających postępowanie kierowców w przypadku omawianego problemu. Rozwiązaniem problemu miało być nadanie przepisowi art. 22 PoRD nowego brzmienia w ust. 4 oraz dodanie ust. 4a i 4b, w celu wskazania metody tworzenia przez kierujących pojazdami jazdy na suwak dającej możliwość zmiany pasa ruchu, kiedy na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w jednym kierunku co najmniej jeden z pasów np. kończy się (zanika). Dodawane ust. 4a i 4b nie miały być jednak wyrazem zmiany ogólnej zasady ustępowania pierwszeństwa przez kierujących pojazdami wykonującymi manewr zmiany pasa ruchu, lecz swego rodzaju wskazaniem

kierującym pojazdami mającymi pierwszeństwo na obowiązek „umożliwienia zmiany pasa ruchu” w przypadku sygnalizowanego problemu (ryc. 1).

Jak podkreślał ustawodawca termin „umożliwienia zmiany pasa ruchu” jest szerokim pojęciem wskazującym na zachowanie się uczestnika ruchu drogowego, które doprowadza do sytuacji regulowanej, zaś jego proponowane wykorzystanie w projektowanej ustawie ma analogiczne zastosowanie jak w brzmieniu obecnie obowiązujących art. 18 ust. 1 oraz art. 18a ust. 1 pkt 2 PoRD, gdzie kierujący pojazdem mający pierwszeństwo poruszania się swoim pasem ruchu – podczas zbliżania się do oznaczonego przystanku autobusowego (trolejbusowego) na obszarze zabudowanym czy miejsca postoju autobusu szkolnego – jest obowiązany umożliwić kierującemu tym autobusem sygnalizowane włączenie się do ruchu, tzn. „umożliwienie zmiany pasa ruchu” występujące przy spełnieniu konkretnych przesłanek ustawowych bez jednoczesnego naruszenia ogólnej zasady ustępowania pierwszeństwa.



Ryc. 1. Wizualizacja przedstawiająca zastosowanie jazdy na suwak.

3. Naruszenie zasad regulujących zmianę pasa ruchu w kontekście odpowiedzialności za wykroczenia

Ustawodawca – w uzasadnieniu projektu ustawy wprowadzającej obowiązek jazdy na suwak – przypominał, że „w Polsce art. 22 ust. 4 PoRD w związku z ust. 1 i 5 reguluje sposób wykonywania manewru zmiany pasa ruchu drogowego przez kierujących pojazdami”. Regulacja ta „obowiązuje w – niemalże niezmienionej formie – od 1998 r.”, zaś naruszenie zasad regulujących zmianę pasa ruchu stanowi wykroczenie z art. 97 k.w., a w przypadku spowodowania takim zachowaniem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego czyn ten wypełni znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 k.w.

W myśl art. 86 § 1 k.w. kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, nie zachowując należytej ostrożności, powoduje zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, podlega karze grzywny. Zgodnie natomiast z art. 97 k.w. uczestnik ruchu lub inna osoba znajdująca się na drodze publicznej, w strefie

zamieszkania lub strefie ruchu, a także właściciel lub posiadacz pojazdu, który wykracza przeciwko innym przepisom ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* lub przepisom wydanym na jej podstawie, podlega karze grzywny do 3000 złotych albo karze nagany.

W orzecznictwie zauważa się, że określone zachowanie człowieka, następujące w danym czasie i przestrzeni, może być relewantne bądź też obojętne z punktu widzenia norm prawa karnego materialnego. Źródłem tej relewantności są właśnie normy zawarte w przepisach określających znamiona czynności sprawczych konkretnych czynów karalnych. To przecież nie całość zachowania się człowieka w określonym wycinku czasu i przestrzeni oceniana jest jako „czyn zabroniony”, a tylko fragmenty tego zachowania „wycięte” znamionami czynności sprawczych. Wzajemne usytuowanie tych „wyciętych” fragmentów pozwala z kolei na wnioskowanie co do tożsamości bądź wielości czynów zabronionych, a dalej na dokonanie ich właściwej subsumcji⁵.

Co więcej, typizując wykroczenia w tak rozległej dziedzinie, jaką jest bezpieczeństwo i porządek w komunikacji ustawodawca w art. 84–96a k.w. określił najważniejsze wykroczenia przeciwko tej dziedzinie, po czym dodał dopełniający przepis art. 97 k.w., w którym zagroził karą za wykroczenia przeciwko innym przepisom o bezpieczeństwie i porządku ruchu. Wyraz „inna” należy – jak wskazano w doktrynie – rozumieć w ten sposób, że mają to być przepisy inne niż określone w art. 84–96a k.w. Muszą one przy tym dotyczyć bezpieczeństwa i porządku ruchu drogowego, a nie innych zagadnień także regulowanych prawem o ruchu drogowym oraz odnosić się do dróg publicznych. Przepis art. 97 k.w. pomyślany został jako przepis dopełniający, a nie zastępczy⁶.

Należy też pamiętać, iż z brzmienia art. 97 k.w., odpowiedzialności podlega osoba, która wykracza przeciwko przepisom o bezpieczeństwie i porządku ruchu (innym niż określone w art. 84–96a k.w. na drogach publicznych). Tak więc, jeśli do naruszenia takich przepisów doszło poza drogą publiczną, to podstawy do ewentualnego pociągnięcia sprawcy do odpowiedzialności za wykroczenie należy upatrywać poza przepisem art. 97 k.w.⁷

W orzecznictwie podkreśla się też, że skoro ustawodawca dokonał nie tylko podziału na ostrożność „zwykłą” i „szczególną”, ale również stworzył cały katalog sytuacji, w których obowiązek zachowania szczególnej ostrożności posuwa aż do granicy upewnienia się co do możliwości bezpiecznego wykonania określonego manewru lub jego części, to nie ma wystarczających podstaw do tego, aby tę właśnie niewątpliwie dalej idącą postać szczególnej ostrożności, utożsamiać każdorazowo z jej podstawowym zakresem. W sytuacji, gdy ustawa wyraźnie rozdziela te

⁵ Zob. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 października 2011 r., sygn. III KK 145/11, LEX nr 1112740.

⁶ Zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 października 2000 r., sygn. IV KKN 250/00, LEX nr 51130.

⁷ Zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1 grudnia 2000 r., sygn. V KKN 445/00, LEX nr 50911.

dwa pojęcia, utożsamianie ich na drodze interpretacji, stanowiłoby wkroczenie w sferę tworzenia, a nie stosowania prawa. Ponadto, próba zrównania zakresu obowiązku zachowania szczególnej ostrożności wymaganej przy niektórych manewrach – z obowiązkiem upewnienia się co do możliwości bezpiecznego wykonania określonego manewru i dopiero po przeprowadzeniu takiego wstępnego zabiegu budowanie normy zachowania obarczonej sankcją karną, stanowi w istocie tworzenie sfery odpowiedzialności karnej w oparciu o wykładnię, a nie o treść wynikającą wprost z przepisu rangi ustawowej⁸. Warunkiem sprostania obowiązkowi szczególnej ostrożności, nałożonemu na uczestnika ruchu drogowego w sytuacjach wskazanych w ustawie, jest nieustająca obserwacja sytuacji na drodze, umożliwiająca percepcję wszystkich zmian i odpowiednie dostosowanie się do nich⁹.

Podkreślić należy, że odpowiedzialność za wykroczenia, w których analizowana była m.in. prawidłowość wykonania manewru jazdy na suwak, były przedmiotem rozważań sądów jeszcze przed wejściem w życie nowelizacji ustawy z dnia 16 października 2019 r. o zmianie ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*. Zasadnym jest tym samym krótka prezentacja wybranych orzeczeń sądowych.

3.1. Przykład 1

W pierwszej ze spraw, rozpatrywanej przez Sąd Rejonowy w W. (sygn. V W 3764/17), obwinionemu X zarzucono, iż na drodze publicznej naruszył zasady określone w art. 22 ust 1 i 4 PoRD przez to, że kierując pojazdem mechanicznym marki M. w trakcie zmiany pasa ruchu nie zachował szczególnej ostrożności i uderzył w pojazd marki P., powodując jego uszkodzenie, a tym czynem spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, tj. popełnienie wykroczenia z art. 86 § 1 k.w. W stanie faktycznym sprawy pokrzywdzony Y poruszał się swoim samochodem marki P. w kierunku centrum W. Na jednym ze skrzyżowań Y skręcił w lewo, wjeżdżając na zewnętrzny, prawy pas jezdni. Po przejechaniu skrzyżowania Y zjechał na pusty, lewy, zewnętrzny pas i rozpoczął wyprzedzanie pojazdów poruszających się prawym pasem. Wyprzedził 6 pojazdów, gdy na jezdni pojawił się znak nakazujący mu zmienić pas na prawy z uwagi na zanikanie pasa lewego. Y wjechał na prawy pas przed samochód marki M., prowadzony przez X. Po kilku sekundach od zajęcia przez Y miejsca na prawym pasie, obwiniony X kierujący pojazdem marki M. rozpoczął manewr wyprzedzania Y. Manewr ten odbył się w miejscu zakończenia pasa lewego, tuż przed powierzchnią jezdni wyłączoną z ruchu. Wracając na prawy pas, obwiniony zahaczył tylną, prawą częścią swojego pojazdu o samochód pokrzywdzonego uszkadzając w nim lewe lusterko, kierun-

⁸ Por. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 20 listopada 2012 r., sygn. V KK 110/12, LEX nr 1231647.

⁹ Zob. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 12 sierpnia 2009 r., sygn. V KK 34/09, LEX nr 517097.

kowskaz oraz błotnik. Obwiniony X oddalił się z miejsca zdarzenia. W samochodzie Y znajdował się jednak wideorejestrator, który nagrał przedmiotowe zdarzenie. Obwiniony X nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu wykroczenia, bowiem jego zdaniem do kolizji nie doszło. Podkreślił, że z samochodu korzystają jego pracownicy, jednak nie chce wskazywać, kto mógł prowadzić pojazd w dniu objętym zarzutem, bowiem „to są jego pracownicy i bierze to na siebie”. Dodatkowo X podniósł, że samochód M. miał długą drogę hamowania w związku z czym, żeby nie wjechać w bagażnik P. rozpoczął manewr wyprzedzania. W ocenie Sądu, na podstawie okoliczności sprawy nie można było stwierdzić, by pokrzywdzony Y – jak podnosił w trakcie rozprawy X – spowodował obwinionego X swoim zachowaniem. Niemniej jednak nawet gdyby tak było, nie usprawiedliwiałoby to nieostrożnej jazdy obwinionego X i wykonania przez niego niebezpiecznego manewru. Z perspektywy problematyki poruszanej w niniejszym opracowaniu – sposób poruszania się pojazdu P. nie odbiegał od normalnego zachowania kierowców na dwupasmowej jezdni, gdzie jeden pas zanika. Kierowca P. zastosował się do taktyki jazdy na suwak, która polega na tym, iż kontynuuje się ruch na obu pasach do momentu zwężenia, a następnie każdy pojazd przepuszcza jeden pojazd z pasa, który się kończy. Jest to metoda zapewniająca płynność ruchu na takich jezdniach, powszechnie akceptowana i dopuszczalna. Sąd kategorycznie odrzucił tezę forsowaną przez obwinionego, że zastosowany przez niego manewr, polegający na wyprzedzaniu P. był manewrem obronnym. Pokrzywdzony bowiem prawidłowo zjechał na prawy pas, nie powodując przy tym zagrożenia dla innych uczestników ruchu. Pojazdy dojeżdżały do miejsca w którym kończył się lewy pas, dalej jezdnia była oznaczona jak wyłączona z ruchu. Samochód poprzedzający M. znajdował się w sporej odległości – takiej która umożliwiła P. wjazd na prawy pas. Zatem nie było możliwe, aby M. w takiej sytuacji przygotowywał się do wyprzedzania, zwłaszcza mając na uwadze zatłoczenie jezdni. A jeżeli w istocie takie były powody zachowania obwinionego X, to tak czy inaczej jego zachowanie należy ocenić jako nieostrożne. Sąd odrzucił również tezę, jakoby zderzenie M. i P. był wynikiem braku reakcji pokrzywdzonego na krótkotrwałe hamowanie V., poprzedzającego oba samochody uczestniczące w kolizji. Na podstawie oględzin nagrania stwierdzono, że to chwilowa nieuwaga obwinionego i hamowanie V. spowodowały, iż obwiniony miał mniej miejsca na prawym pasie niż pierwotnie zakładał i przez to musiał agresywnie skręcić na prawy pas, „wciskając się” przed P., zahaczając go i uszkadzając. Jak zauważał Sąd uzasadniając wyrok skazujący obwinionego X, warunkiem odpowiedzialności za wykroczenie z art. 86 § 1 kw jest, aby uczestnik ruchu nie zachował należytej ostrożności i tym spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Z punktu widzenia znamion tego wykroczenia znaczenie ma tylko takie zachowanie, które może zagrozić bezpieczeństwu ruchu. Zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego polega na stworzeniu takiej sytuacji,

która grozi nastąpieniem ujemnych skutków dla ruchu drogowego. Reguły ostrożności, które powinny być stosowane w ruchu drogowym w szczególności znajdują się w ustawie – *Prawo o ruchu drogowym*. Zgodnie z art. 22 ust. 1 i 4 PoRD kierujący pojazdem może zmienić kierunek jazdy lub zajmowany pas ruchu tylko z zachowaniem szczególnej ostrożności. Kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony. Tymczasem zgromadzony w omawianej sprawie materiał dowodowy pozwalał na bezsporne stwierdzenie, że obwiniony X swoim zachowaniem wypełnił znamiona czynu z art. 86 § 1 k.w. w zw. z art. 22 ust. 1 i 4 PoRD, albowiem nie zachował szczególnej ostrożności podczas wykonywania manewru zmiany pasa ruchu w związku z wyprzedzaniem samochodu marki P. kierowanego przez Y, przez co doprowadził do zderzenia z nim, powodując uszkodzenia pojazdu marki P. Tym samym spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zdaniem Sądu tylko i wyłącznie zachowanie obwinionego X spowodowało zagrożenie bezpieczeństwa, gdyż rozpoczął on manewr wyprzedzania w sytuacji, kiedy na jezdni znajdowały się znaki nakazujące zjazd na prawy pas, dodatkowo niewłaściwie obserwował jezdnię przed sobą i błędnie uznał, że pomiędzy samochodem marki P. i V. znajduje się odpowiednia ilość miejsca, która pozwoli mu bezpiecznie powrócić na prawy pas. Żadne okoliczności nie wskazywały na to by obwiniony X był zmuszony podjąć manewr wyprzedzania, a później gwałtownie wracać na prawy pas. W żadnym stopniu nie przyczynił się do tego, ani też sytuacji takiej nie spowodował pokrzywdzony Y, który poruszał się z prawidłową taktyką i techniką jazdy. Biorąc pod uwagę przesłanki wskazane w art. 47 § 6 k.w. Sąd stwierdził, iż czyn obwinionego X był społecznie szkodliwy w stopniu dużym, ponieważ spowodował realne zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i naraził innych uczestników ruchu na konkretne niebezpieczeństwo. Zachowanie obwinionego X godziło w dobro, jakim jest bezpieczeństwo i porządek w ruchu drogowym. X naruszył zasady przewidziane w ustawie *Prawo o ruchu drogowym* nakazujące kierującemu zachowanie szczególnej ostrożności podczas zmiany pasa ruchu. Naruszenie to było na tyle znaczne, że doprowadziło do zderzenia z innym pojazdem, w konsekwencji czego w samochodzie pokrzywdzonego powstała wymierna szkoda w postaci uszkodzeń lusterka, kierunkowskazu i błotnika. Sąd wymierzając obwinionemu karę grzywny w wysokości 800 zł za popełnione wykroczenie, przyjmując jako podstawę prawną art. 86 § 1 k.w., uznał ją za adekwatną do stopnia społecznej szkodliwości czynu i nie przekraczającą stopnia winy. Obwiniony X wykonując niebezpieczny manewr na zatłoczonej jezdni naruszył istotną zasadę ruchu drogowego, która wymaga zachowania szczególnej ostrożności przy dokonywaniu manewru zmiany pasa ruchu, a ponadto to jego zachowanie wyrządziło realną szkodę w samochodzie pokrzywdzonego Y.

3.2. Przykład 2

W innej sprawie, wybranej na potrzeby niniejszego opracowania, tj. postępowaniu prowadzonym przez Sąd Rejonowy dla W.-Ś. pod sygn. VI W 5073/14, obwinionego X o popełnienie wykroczenia z art. 86 § 1 k.w., polegającego na tym, że na skrzyżowaniu ulic w W., kierując pojazdem marki S., nie zachował ostrożności i nie ustąpił pierwszeństwa podczas zmiany pasa ruchu, wskutek czego najechał na pojazd marki L., powodując jego uszkodzenie i straty w mieniu na szkodę Y, stwarzając zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, prawomocnie uniewinniono od ww. zarzutu. W stanie faktycznym sprawy obwiniony X jechał samochodem marki S. wjechał na skrzyżowanie ulic w W., przy czym przed samym skrzyżowaniem ulic, w związku z prowadzonymi robotami drogowymi, jezdnia była zwężona do jednego pasa ruchu. Pojazdy, dojeżdżając do zwężenia, wjeżdżały na ten pas ruchu, większość robiła to na zasadzie suwaka. X jadąc kończącym się pasem i oczekując na możliwość zjazdu na sąsiedni pas, zauważył, że stojący za nim na tym pasie ruchu L., kierowany przez Y, nie ruszał – mimo, iż stojące przed nim auta podjeżdżały do przodu. Obwiniony odczytał zachowanie kierującego Y za przyzwolenie, aby wjechał przed pojazd pokrzywdzonego. Po wykonaniu tego manewru przez X doszło do kolizji obu pojazdów. Wskutek zdarzenia w S. przerysowany został tylny prawy błotnik, zaś w pojeździe Y przedni zderzak z lewej strony. Jak podkreślał Sąd zgromadzony materiał dowodowy nie dawał możliwości ustalenia jednej pewnej wersji przebiegu zdarzenia i ustalenia, który z kierujących wytworzył sytuację kolizyjną. Nie było też możliwe stwierdzenie, czy drugi z uczestników miał możliwość uniknięcia kolizji. Przesłuchany w charakterze obwinionego X nie przyznał się do popełnienia zarzucanego mu czynu i wyjaśnił, że kierowany przez niego samochód marki S. został uderzony przez auto Y już w końcowej fazie wykonywania manewru zmiany pasa ruchu, przy znikomej prędkości, pokrzywdzony Y zaś wcześniej używał sygnału dźwiękowego i „straszył” obwinionego, podjeżdżając do jego samochodu. Po zdarzeniu pokrzywdzony Y miał tłumaczyć swoje zachowanie podenerwowaniem, wynikającym z sytuacji rodzinnej. Wersję podawaną przez obwinionego potwierdził świadek, będący pasażerem samochodu X. Odmiennie przebieg zdarzenia przedstawiał pokrzywdzony Y, który twierdził, że obwiniony gwałtownie wjechał przed jego auto, w sposób uniemożliwiający podjęcie jakiegokolwiek manewru obronnego. Powołany w sprawie biegły z zakresu techniki ruchu drogowego i rekonstrukcji wypadków stwierdził, iż niemożliwe było jednoznaczne wskazanie, który z uczestników zdarzenia wytworzył sytuację kolizyjną, gdyż uzyskane w toku postępowania dowody wskazywały na równe prawdopodobieństwo zaistnienia incydentu zarówno w wersji podawanej przez obwinionego, jak i pokrzywdzonego. Opinia biegłego – zdaniem Sądu – była jasna i wyczerpująca, a zawarte w niej wnioski poprzedzone wyjątkowo wnikliwą analizą dostępnego materiału, wobec czego Sąd nie znalazł podstaw, aby nie oprzeć na niej ustaleń faktycznych, zwłaszcza, że nie podważały jej również strony postę-

powania. Przypisując oskarżonemu odpowiedzialność za zarzucany mu czyn, Sąd musi mieć bowiem niezbłą pewność co do jego winy i sprawstwa, opartą na jednoznacznych dowodach. W przedmiotowej sprawie nie udało się uzyskać takich dowodów, a Sąd nie nabrał pewności, która pozwalałaby na skazanie X za wykroczenie z art. 86 § 1 k.w.

4. Karalność wykroczeń związanych z nieprawidłowym wykonaniem jazdy na suwak w ujęciu intertemporalnym

Co jest szczególnie istotne w kontekście dalszych rozważań czynionych w niniejszym artykule, projekt ustawy wprowadzającej obowiązek jazdy na suwak nie zawierał przepisów przejściowych i nie obejmował swoim zakresem sytuacji intertemporalnych. Może zatem zdarzyć się, że ocena zachowania kierującego pojazdem biorącym udział w zdarzeniu drogowym, uznanego i obwinionego jako sprawca wykroczenia, w toku postępowania przy zmianie dotychczasowych rozwiązań prawnych, budzić będzie zasadnicze wątpliwości, włącznie z określeniem nie tylko samego „sprawstwa”, ale i rzeczywistego pokrzywdzenia w zaistniałym zdarzeniu.

Zgodnie z art. 2 § 1 k.w. jeżeli w czasie orzekania obowiązuje ustawa inna niż w czasie popełnienia wykroczenia, stosuje się ustawę nową, jednakże należy stosować ustawę obowiązującą poprzednio, jeżeli jest względniejsza dla sprawcy. W świetle takiej treści wskazanego przepisu nie ulega wątpliwości, że warunkiem *sine qua non* jego zastosowania jest odmienność stanów prawnych obowiązujących w chwili czynu i w chwili orzekania, bowiem to dopiero otwiera możliwość oceny względności poszczególnych ustaw¹⁰. Poza wyraźnie określonymi w ustawie wyjątkami nie jest możliwe orzekanie częściowo w oparciu o przepisy ustawy obowiązującej poprzednio, a częściowo o przepisy ustawy nowej. Sąd musi dokonać wyboru między konkurującymi ustawami i zastosować całościowo tylko jedną z nich, tj. tę, która jest dla sprawcy względniejsza¹¹. Podkreślić należy, że orzecznictwo sądowe utrwalone na gruncie spraw karnych i dotyczące wykładni art. 4 § 1 k.k., z uwagi na niemal tożsame brzmienie przepisów, zachowuje aktualność w obszarze prawa wykroczeń i interpretacji cytowanego powyżej art. 2 § 1 k.w.

W orzecznictwie zauważa się, że nie ma przeszkód, by stosując nową ustawę, jako ustawę względniejszą dla sprawcy, orzekać na jej podstawie kary lub środki karne, których nie przewidywała ustawa obowiązująca w czasie popełnienia czynu zabronionego, czy też orzekać je w rozmiarze wyższym niż określone w tamtej ustawie. Istota stosowania zasady *lex mitior poenali retro agit* w zakresie środków represyjnych, polega bowiem na tym, by suma dolegliwości, jaka może dotknąć

¹⁰ Por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 października 2016 r., sygn. III KK 150/16, LEX nr 2142034.

¹¹ Por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 października 2016 r., sygn. IV KK 139/16, LEX nr 2124049.

sprawcę na gruncie nowej ustawy, nie była wyższa od tej grożącej mu na podstawie ustawy obowiązującej w czasie popełnienia czynu zabronionego¹².

Obowiązek stosowania przepisów tylko jednej ustawy oznacza, że sąd musi dokonać wyboru między konkurującymi ustawami i zastosować całościowo jedną z nich, czyli tę, która *in concreto* jest względniejsza dla sprawcy¹³. Zakres zastosowania ww. reguły obejmuje nie tylko zmianę formalnie rozumianej ustawy, ale wszelkich regulacji prawnych mających znaczenie dla odpowiedzialności sprawcy, a więc przepisów dotyczących czynu zabronionego, grożących za jego popełnienie kar, dyrektyw ich wymiaru, zasad odpowiedzialności, czy też innych prawnych konsekwencji popełnienia wykroczenia¹⁴.

W judykaturze przedstawiono również model dokonywania ww. wyboru. O tym, która ustawa: poprzednio obowiązująca czy nowa, jest względniejsza dla sprawcy, decyduje nie tylko abstrakcyjne porównanie wchodzących w grę ustaw, ale porównanie sytuacji obwinionego na tle obydwu aktów prawnych *in concreto*. Aby dokonać takiego porównania, trzeba przyjąć hipotetyczne założenie, że zastosowanie ma nowa ustawa, a następnie, na podstawie okoliczności konkretnej sprawy, podjąć próbę jej zastosowania. Następnie należy hipotetycznie zastosować ustawę obowiązującą poprzednio, aby uzyskać możliwość dokonania porównania sytuacji oskarżonego na tle obu ustaw. Dopiero tego rodzaju zabieg pozwoli w sposób niebudzący wątpliwości udzielić odpowiedzi na pytanie, czy ustawa obowiązująca poprzednio jest dla sprawcy względniejsza. Wprawdzie postępowanie takie stanowi pewnego rodzaju odwrócenie logicznego porządku, gdyż najpierw dokonuje się hipotetycznego wymiaru kary, a następnie wybiera się ustawę, którą należy zastosować, niemniej jednak prawidłowe zastosowanie art. 2 § 1 k.w. bez porównania hipotetycznych kar, jako kryterium ustawy względniejszej, nie jest na ogół możliwe¹⁵. Konkludując, dopiero kompleksowa ocena dolegliwości środków penalnych, które potencjalnie wymierzone zostałyby sprawcy na gruncie ustawy nowej i dawnej, może stanowić podstawę do wyboru jednej z tych ustaw¹⁶.

Ustawa względniejsza to taka, która stwarza możliwość osądu korzystniejszego dla interesów sprawcy, skutkujących tym samym przyjęciem mniej surowych reguł odpowiedzialności lub zastosowaniem mniej dotkliwych sankcji¹⁷. Tym sa-

¹² Zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 25 stycznia 2019 r., sygn. II AKa 5/19, LEX nr 2747922.

¹³ Zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Gdańsku z dnia 4 września 2018 r., sygn. II AKa 160/18, LEX nr 2606445

¹⁴ Por. postanowienie Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 26 kwietnia 2017 r., sygn. II AKz 593/17, LEX nr 2287444.

¹⁵ Zob. wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 25 maja 2017 r., sygn. II AKa 29/17, LEX nr 2310520.

¹⁶ Por. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 27 września 2016 r., sygn. V KK 82/16, LEX nr 2166396.

¹⁷ Por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 18 lipca 2018 r., sygn. II AKa 111/18, LEX nr 2533673.

mym nakaz stosowania ustawy względniejszej dla sprawcy gwarantuje sprawcy wyłącznie to, że niezależnie od tego, kiedy zostanie postawiony przed sądem, nie będzie odpowiadał na podstawie surowszych przepisów niż te obowiązujące w chwili popełnienia wykroczenia¹⁸. Pod pojęciem „ustawy” w rozumieniu art. 2 § 1 k.w. należy rozumieć cały obowiązujący w danym czasie porządek prawny odnoszący się do badanego czynu, nie ma zatem podstaw do wyłączenia z zakresu stosowania art. 2 § 1 k.k. przepisów, które stanowią elementy tegoż aktu prawnego, statuują określone instytucje prawne, a do tego są podstawą prawną do orzekania w postępowaniu w sprawach o wykroczenia. Wyłączenie określonego przepisu spod zakresu stosowania art. 2 § 1 k.w. musiałoby opierać się na uznaniu, iż przepis ten miałby charakter procesowy, instrumentalny, pozbawiony elementów materialnoprawnych¹⁹.

Z punktu widzenia sytuacji, jakie mogą ujawnić się na kanwie spraw związanych z prawidłowym manewrem zmiany pasa ruchu w ramach jazdy na suwak, istotne znaczenie może mieć wyrażone w orzecznictwie stanowisko, zgodnie z którym ujęty w art. 2 § 1 k.w. nakaz stosowania ustawy względniejszej dla sprawcy nie zapewnia mu niezmienności horyzontu czasowego możliwości ścigania go za popełnione wykroczenie i nie stoi na przeszkodzie stosowania ustawy mniej korzystnej dla niego w zakresie przedawnienia karalności²⁰. Określona w art. 1 § 1 k.w. zasada *nullum crimen sine lege*, znajdująca swoje oparcie systemowe także w art. 42 ust. 1 zd. 1 Konstytucji RP, zabrania posługiwania się przy opisie czynu zabronionego klauzulami generalnymi, które przesuwają na sąd ustalenie, jakiego typu czyny uznane są zabronione pod groźbą kary. Nie ulega wątpliwości, iż przepisy prawne, które ingerują w prawa jednostek, muszą być odpowiednio dostępne i sformułowane z wystarczającą precyzją, aby umożliwić obywatelom dostosowanie swego zachowania do zachowań prawnie oczekiwanych²¹. Opis czynu zabronionego składający się na jego typ musi być zawarty w akcie prawnym o randze ustawowej (*lex scripta*) i że tym samym podstawą kryminalizacji nie mogą być

¹⁸ Zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 lutego 2018 r., sygn. III KK 294/17, LEX nr 2473763.

¹⁹ Por. w stosunku do art. 4 § 1 k.k. wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 28 grudnia 2017 r., sygn. II AKa 492/17, LEX nr 2490244; wyrok Sądu Apelacyjnego w Lublinie z dnia 26 października 2017 r., sygn. II AKa 165/17, LEX nr 2402515.

²⁰ Por. – *per analogiam* do art. 4 § 1 k.k. – postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 26 października 2017 r., sygn. II KK 192/17, LEX nr 2417588. W tym samym orzeczeniu podkreślono, że nie istnieje konstytucyjne prawo do przedawnienia czy choćby ekspektatywa takiego prawa, a przepis art. 42 Konstytucji RP wyraża zasadę *lex retro non agit* tylko w takim zakresie, w jakim pokrywa się ona z zasadą *nullum crimen sine lege*. Przyjmuje się zatem, że wyrażony w art. 4 § 1 k.k. (*vide* art. 2 § 1 k.w.) nakaz stosowania ustawy względniejszej dla sprawcy, będący dopełnieniem konstytucyjnej (art. 42 ust. 1 Konstytucji RP) i kodeksowej zasady ponoszenia odpowiedzialności karnej (za wykroczenia – aut.) jedynie za czyn zabroniony pod groźbą kary przez ustawę obowiązującą w czasie jego popełnienia, gwarantuje sprawcy, że niezależnie od tego, kiedy zostanie postawiony przed sądem, nie będzie odpowiadał na podstawie surowszych przepisów niż te obowiązujące w chwili popełnienia przestępstwa (wykroczenia – aut.).

²¹ Por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 lipca 2014 r., sygn. II KK 154/14, LEX nr 1482369.

żadne akty normatywne o charakterze podstawowym, nawet gdy stanowią źródło powszechnie obowiązującego prawa²².

5. Podsumowanie

Zaprezentowane w niniejszej publikacji kwestie, w szczególności opisane postępowanie prowadzone przez Sąd Rejonowy dla W.-Ś. pod sygn. VI W 5073/14 o wykroczenie z art. 86 § 1 k.w., dobitnie wskazuje na możliwe problemy w prawnej ocenie odpowiedzialności sprawców zachowań stwarzających zagrożenie w bezpieczeństwie w ruchu drogowym, polegających na nieprawidłowym wykonaniu manewru zmiany pasa ruchu w ramach jazdy na suwak. Brak dowodu w postaci nagrania przebiegu zdarzenia przez monitoring lub wideorejestrator samochodowy powodować będzie bowiem, że sądy orzekające w ww. sprawach zobowiązane będą opierać się w ustaleniach faktycznych przede wszystkim na zeznaniach świadków, wyjaśnieniach obwinionego i zeznaniach pokrzywdzonego, co zawsze nosi w sobie element ocenny. Wobec ograniczonego materiału dowodowego należy spodziewać się trudności w formułowaniu przez biegłych kategoriycznych wniosków co do rekonstrukcji przebiegu kolizji i określenia przyczyn jej zaistnienia. Można przyjąć, że sytuacja taka spowodowana będzie również charakterem samego manewru jazdy na suwak, trwającym sekundy, obciążonym pewnym ryzykiem błędu kierującego, nie tylko w ocenie intencji innych uczestników ruchu drogowego, ale przede wszystkim w umiejętności bezpiecznego wyegzekwowania swoich uprawnień jako zmieniającego pas. Okoliczności te niewątpliwie stanowią duże wyzwanie przed wymiarem sprawiedliwości i ekspertami z zakresu rekonstrukcji wypadków drogowych.

Bibliografia

1. Adamiak, B. (1984). System środków dowodowych w ogólnym postępowaniu administracyjnym, AUW No 665, PPA XVIII, Wrocław.
2. Cieślak, M. (1968). Dowody w postępowaniu sądowym, arbitrażowym i administracyjnym, Warszawa.
3. Daniel, P. (2013). Administracyjne postępowanie dowodowe, Wrocław.
4. Engelhardt, P. Pufal, E. Śliwka, K. (2006). Przydatność wstępnego badania lekarskiego w ocenie kierowców będących pod wpływem środków działających podobnie do alkoholu, Z Zag. Nauk Sąd. 2006, nr 68, s. 375–377.
5. Kalinowski, S. (1967). Dowód z opinii instytutu, zakładu i urzędu w postępowaniu sądowym i administracyjnym, Warszawa.
6. Kotowski, W. (2013). Komentarz do art. 3 ustawy o kierujących pojazdami, [w:] W. Kotowski, Ustawa o kierujących pojazdami. Komentarz, LEX 2013.

²² Por. wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 29 stycznia 2008 r., sygn. I OSK 2028/06, Legalis nr 111170.

7. Kotowski, W. (2013). Komentarz do art. 75 ustawy o kierujących pojazdami, [w:] W. Kotowski, Ustawa o kierujących pojazdami. Komentarz, LEX 2013.
8. Kurzępa, B. (2016). Glosa do wyroku WSA w Gdańsku z 19.08.2015 r., III SA/Gd 249/15, Paragraf na drodze 2016, nr 4, s. 5–11.
9. Kurzępa, B. (2015). Glosa do wyroku WSA w Gdańsku z 4.09.2014 r., III SA/Gd 434/14, Paragraf na drodze 2015, nr 4, s. 12–17.
10. Kurzępa, B. (2016). Glosa do wyroku WSA w Poznaniu z 5.11.2015 r., III SA/Po 472/15, Paragraf na drodze 2016 nr 10, s. 13–19.
11. Suwaj, R., (2005). Postępowanie dowodowe w świetle przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego, Ostrołęka.
12. Sygit, B. (1999). Kwestie dowodowe w Kodeksie postępowania administracyjnego, ST 1999, nr 7–8.
13. Wiktorowska, A. (2017). § 17. Postępowanie dowodowe, [w:] M. Wierzbowski (red.), Postępowanie administracyjne – ogólne, podatkowe, egzekucyjne i przed sądami administracyjnymi, Warszawa 2017, s. 111–139.

* * *

Zipper merge manoeuvre in the light of liability for offences

Abstract

In view of the new legal solutions in the area of broadly understood road traffic safety the liability for offences against the principles shaping the obligatory zipper merge requires a debate. Undoubtedly, the situation in which the zipper merge manoeuvre is generally used, i.e. road congestion, will in itself generate the risk of drivers' improper behaviour. In such conditions, collisions are likely to occur and their proper assessment from the perspective of the correct implementation of the zipper merge manoeuvre may raise doubts of Police officers, courts adjudicating in such cases, but also experts appointed to resolve disputable issues. The aim of this article is therefore to present the essence of new legal solutions concerning lane change rules and the use of the zipper merge manoeuvre, as well as to draw attention – based on selected court cases – to the issues of the law of offences in the abovementioned matter.

Key words

Lane change, giving way, „zipper riding”, road safety, liability for offences.

