

Krystian M. Stańczyk

O pieszym jako sprawcy wypadku drogowego z udziałem motocyklisty

Streszczenie

Celem artykułu jest przybliżenie problematyki wypadków drogowych z udziałem pieszych i motocyklistów. Skalę zjawiska zilustrowano danymi statystycznymi Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji. Szczególną uwagę autor koncentruje na wypadkach drogowych w konfiguracji – użytkownik motocykla, jako pokrzywdzony wypadkiem, oraz pieszy, jako sprawca wypadku. W artykule przedstawiono dwa typowe dla tego układu zdarzenia. Analiza akt postępowań przygotowawczych pozwoliła zaprezentować okoliczności i przebieg obu wypadków, w tym sposób zachowania się ich uczestników. Na przykładzie tych spraw omówiono przepisy i zasady bezpieczeństwa w ruchu pieszych, określone w ustawie *Prawo o ruchu drogowym*. Wskazano te, których naruszenie doprowadziło do analizowanych wypadków. Ocenie poddano także prawidłowość zachowania się kierujących motocyklami, zwłaszcza w kontekście przepisów dotyczących tzw. „prędkości bezpiecznej” oraz wymogu zachowania szczególnej ostrożności. Ponadto, na przykładzie opisanych spraw, zilustrowano zagrożenie, jakie swym zachowaniem mogą powodować piesi „szczególnego ryzyka”, tj. osoby starsze oraz piesi, znajdujący się w stanie nietrzeźwości. W artykule zasygnalizowano również problem obecnych w przestrzeni publicznej opinii dotyczących poszczególnych kategorii uczestników ruchu drogowego, w tym sposobu postrzegania osób pieszych i motocyklistów. Zwrócono uwagę na możliwość niekorzystnego wpływu tych ocen na proces wyjaśniania i rekonstrukcji przebiegu wypadku drogowego.

Słowa kluczowe

Pieszy, motocyklista, wypadek drogowy,

* * *

Piesi i motocykliści to uczestnicy ruchu drogowego szczególnie narażeni na ciężkie i śmiertelne skutki wypadków drogowych¹. Wnioski takie formułuje m.in. Światowa Organizacja Zdrowia (WHO). W raporcie dotyczącym poziomu bezpie-

Mgr Krystian M. Stańczyk, asystent sędziego w Sądzie Apelacyjnym w Łodzi, doktorant w Zakładzie Kryminalistyki Katedry Postępowania Karnego i Kryminalistyki na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego.

¹ S. Raszeja, W. Nasiłkowski, J. Markiewicz, *Medycyna sądowa. Podręcznik dla studentów*. Państwowy Zakład Wydawnictw Lekarskich, Warszawa 1990, s. 162.

czeństwa w ruchu drogowym na świecie w 2015 r. (ang. „*Global Status Report on Road Safety 2015*”)² wskazano m.in. na potrzebę poprawy bezpieczeństwa najsłabiej chronionych uczestników ruchu drogowego, tj. pieszych, rowerzystów i motocyklistów, którzy stanowią łącznie niemal połowę (49%) wszystkich śmiertelnych ofiar wypadków drogowych na świecie (piesi 22%, rowerzyści 4%, motocykliści 23%)³.

Spośród wymienionych uczestników ruchu drogowego za „najsłabsze ogniwo”⁴ uznaje się pieszych. W przeciwieństwie do użytkowników pojazdów, zwłaszcza do posiadaczy coraz nowocześniejszych samochodów osobowych, pieszych nie chronią typowe dla tych pojazdów systemy bezpieczeństwa, np. energochłonne nadwozie, poduszki gazowe⁵, czy chociażby – jak w przypadku użytkowników pojazdów jednośladowych – kaski i ochraniacze. W piśmiennictwie dostrzega się, że pomimo tak znacznego zagrożenia, na pieszym nie spoczywa obowiązek posiadania jakiejkolwiek, choćby minimalnej wiedzy dotyczącej zasad ruchu drogowego. Pieszy, w przeciwieństwie do kierujących pojazdami, nie musi legitymować się dokumentem potwierdzającym jego kompetencje oraz psychiczne i fizyczne predyspozycje do poruszania się po drogach⁶. W to miejsce prawo zakłada swoistą fikcję, że pieszy, zobowiązany do przestrzegania przepisów ruchu drogowego, przepisy te zna⁷. W praktyce stopień wiedzy o zasadach ruchu drogowego, jaki reprezentują piesi, jest mocno zróżnicowany – od znikomego, po bardzo wysoki. Pozostaje on bowiem silnie zindywidualizowany poziomem intelektu, wolą, wiedzą i cechami osobowości samych pieszych (w tym osób nieletnich, starszych, chorych itp.)⁸.

Świadomość wynikających stąd zagrożeń motywuje organy państwa do podejmowania różnorodnych działań profilaktycznych, wyrażających się nie tylko w bieżącej kontroli ruchu drogowego (kontroli prędkości pojazdów, czy stanu trzeźwości osób nimi kierujących itp.), ale także w szeregu działań ukierunkowanych na podnoszenie świadomości i poziomu wiedzy uczestników ruchu drogowego o obowiązujących w nim zasadach.

² Raport Międzynarodowej Organizacji Zdrowia (WHO) dotyczący stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym na świecie w 2015 r. pn.: „*Global status report on road safety 2015*”, w: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/GSRRS2015_Summary_EN_final2.pdf?ua=1 (dostęp: czerwiec 2017 r., s. 4).

³ Dla poszczególnych regionów wartości te odbiegają od statystyki ogólnoswiatowej. Dla przykładu, dla samej tylko Europy wartości te wynoszą: piesi 26%, rowerzyści 4%, motocykliści 9%. W przypadku Afryki: piesi 39%, rowerzyści 4%, motocykliści 7%.

⁴ J. Dąbrowski, *Zasady ruchu pieszych. Analiza normatywna*. Paragraf na Drodze, nr 4/2014, s. 53.

⁵ J. Dąbrowski, *Zasady...*, *op. cit.*, s. 54.

⁶ S. J. Bownik, *Pieszy jako podmiot przestępstwa wypadku drogowego*, Pał., 1985, nr 7–8, s. 57; J. Dąbrowski, *Zasady...*, *op. cit.*, s. 54.

⁷ S. J. Bownik, *Pieszy jako podmiot...*, *op. cit.*, s. 56.

⁸ Tamże, s. 57.

Zadania związane z szerzeniem wiedzy o regułach bezpieczeństwa w ruchu drogowym wśród dzieci i młodzieży szkolnej realizuje m.in. Ministerstwo Edukacji Narodowej. Dyspozycje takie włączone zostały do podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym, kształcenia ogólnego dla branżowej szkoły I stopnia, kształcenia ogólnego dla szkoły specjalnej przysposabiającej do pracy oraz kształcenia ogólnego dla szkoły policealnej (por. rozporządzenie MEN z dnia 14 lutego 2017 r.)⁹. Szereg działań profilaktycznych, ukierunkowanych na krzewienie wiedzy o bezpieczeństwie w poruszaniu się po drogach, podejmuje także Komenda Główna Policji. Aktywność na tym polu, jak wskazuje B. Hołyst, polega m.in. na stałym informowaniu społeczeństwa, za pośrednictwem środków masowego przekazu, o zagrożeniach w ruchu drogowym oraz przedstawianiu opracowań dotyczących przepisów ruchu drogowego¹⁰. Na potrzebę edukacji i podnoszenia świadomości uczestników ruchu drogowego (np. za pomocą kampanii społecznych) zwrócono również uwagę w *Deklaracji Brazylijskiej*, stanowiącej efekt Drugiej Światowej Konferencji Wysokiego Szczebla ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, obradującej w Brazylii w dniach 17–18 listopada 2015 r. Wówczas to 130 krajów członkowskich Organizacji Narodów Zjednoczonych, w tym Polska, podpisało zobowiązanie do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym m.in. minimalizacji ofiar śmiertelnych (o 50% do 2020 r.), a także aktywnej ochrony „niechronionych” uczestników ruchu drogowego (tj. pieszych, rowerzystów i motocyklistów)¹¹.

Z danych Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, zawartych w sporządzanym corocznie raporcie pt. *Wypadki drogowe w Polsce*¹², publikowanym na stronach internetowych Komendy Głównej Policji, wynika, że w 2016 r. od-

⁹ Zob. Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie podstawy programowej wychowania przedszkolnego oraz podstawy programowej kształcenia ogólnego dla szkoły podstawowej, w tym dla uczniów z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym lub znacznym, kształcenia ogólnego dla branżowej szkoły I stopnia, kształcenia ogólnego dla szkoły specjalnej przysposabiającej do pracy oraz kształcenia ogólnego dla szkoły policealnej (Dz. U. z 2017 r., poz. 356).

¹⁰ B. Hołyst, *Kryminalistyka*, Wydawnictwo LexisNexis, wyd. XI, Warszawa 2007 s. 1443.

¹¹ Oryginalny tekst Deklaracji Brazylijskiej na stronie internetowej: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_EN.pdf?ua=1 (dostęp: czerwiec 2017 r.). Informacje o przebiegu Konferencji są dostępne również na stronie internetowej Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego: <http://www.krbrd.gov.pl/pl/aktualnosci/priorytety-do-2020-roku-to-poprawa-bezpieczenstwa-pie-szych-rowerzystow-i-motocyklistow.html> (dostęp: czerwiec 2017 r.).

¹² Przywoływane w artykule dane statystyczne dotyczące wypadków drogowych w Polsce w 2016 r. przedstawiono w oparciu o raport Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji *Wypadki drogowe w Polsce w 2016 r.*, dostępnym na stronie internetowej Komendy Głównej Policji: <http://statystyka.policja.pl/st/ruch-drogowy/76562,Wypadki-drogowe-raporty-rocne.html> (dostęp: czerwiec 2017 r.).

notowano 8461 wypadków drogowych, których uczestnikami byli piesi. Zdarzenia z ich udziałem stanowiły 25,1% wszystkich zarejestrowanych w Polsce wypadków drogowych, których ogólna liczba w 2016 r. wyniosła 33 664¹³. W wypadkach tych pokrzywdzonych zostało 8842 pieszych (rannych – 7974, ofiar śmiertelnych – 868). Piesi stanowili zatem 20,2% ogółu poszkodowanych w wypadkach drogowych w 2016 r. W zdecydowanej większości wypadek z udziałem pieszego polegał na *najechnaniu na niego* przez pojazd¹⁴. Odnotowanych zostało 8255 tego rodzaju sytuacji. Śmierć poniosło w nich 859 osób, a 7838 zostało rannych. Wyłączną winę za wypadek tego rodzaju w 5459 przypadkach (66,1%) przypisano kierującym pojazdami, spośród których w 4610 przypadkach winnym okazał się kierujący samochodem osobowym. Do najczęstszych (63,1%) przyczyn wypadków drogowych z udziałem pieszego należało *nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych*.

Wspominany wcześniej brak wiedzy o obowiązujących przepisach ruchu drogowego, ale także lekceważący do nich stosunek, nieodpowiedzialność, brak zdolności przewidywania i oceny sytuacji panującej na drodze – wszystko to powoduje, że wielokrotnie pieszy staje się także sprawcą wypadku drogowego. Z danych Komendy Głównej Policji wynika, że w 2016 r. odnotowano 2449 wypadków drogowych, za które wyłączną odpowiedzialność ponosił pieszy (7,3% ogółu wypadków drogowych). W zawinionych przez pieszych wypadkach drogowych śmierć poniosło 399 osób, a rannych zostało 2093.

Do najczęstszych przyczyn tych wypadków należały:

- wejście na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem (52% wszystkich wypadków spowodowanych przez pieszych),
- wejście na jezdnię spoza pojazdu, lub innej przeszkody (11,2%),
- przekroczenie jezdni w miejscu niedozwolonym (11,1%), czy też
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle (9,4%).

Podkreślić w tym miejscu należy, że tak nieodpowiedzialne i ryzykowne zachowania pieszych stwarzają zagrożenie nie tylko dla nich samych, lecz także dla innych uczestników ruchu drogowego. Tezę tę praktyka ilustruje wieloma przykładami. Doświadczenie pokazuje, że do wyjątkowo tragicznych rezultatów prowadzić mogą m.in. wypadki drogowe z udziałem pieszych i osób kierujących motocyklami, a więc dwóch kategorii uczestników ruchu drogowego najbardziej zagrożonych ciężkimi skutkami wypadków. Zauważyć należy, że specyficzna budowa pojazdów jednośladowych, w tym m.in. brak szczególnej ochrony użytkowników tych pojazdów, zdolność do osiągnięcia niezwykle wysokich prędkości, duże przy-

¹³ Liczba 33 664 odnotowanych w 2016 r. wypadków drogowych oznacza wzrost o 2,1% w porównaniu do 2015 r. W 2015 r. odnotowano 32 967 wypadków drogowych, w których rannych zostało 40 766 osób (wzrost o 2,5%), a śmierć poniosło 3026 osób (wzrost o 3%).

¹⁴ Zdarzenia tego rodzaju to drugi najczęściej występujący w 2016 r. rodzaj wypadku drogowego (24,5% wszystkich wypadków drogowych). Najczęstszy typ wypadku stanowiło „zderzenie się pojazdów w ruchu” (51,9%).

spieszenie, a przy tym ograniczona stabilność pojazdów, zwłaszcza podczas gwałtownego hamowania, nieraz uniemożliwiają podjęcie przez kierujących nimi skuteczných manewrów obronnych. W wyniku wypadku ciężkie (a niekiedy śmiertelne) obrażenia ponieść może zatem zarówno pieszy, jak i użytkownik (kierowca lub pasażer) motocykla.

Ogólnodostępne dane statystyczne od lat pozwalają obserwować rosnącą popularność mechanicznych pojazdów jednośladowych, a popularność motocykli przekłada się na wzrost liczby ich użytkowników. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, w 2005 r. (stan na dzień 31 grudnia) w Polsce zarejestrowanych było blisko 754 tys. motocykli. W 2015 r. liczba ta wzrosła do ponad 1,27 mln¹⁵. Podczas gdy w 2014 r. zarejestrowanych zostało ok. 55,6 tys. motocykli (nowych i używanych), to w 2015 r. do systemu wprowadzono ich blisko 26,5 tys. sztuk więcej (co oznacza wzrost o 47,6%). Wzrost liczby zarejestrowanych motocykli, aczkolwiek znacząco niższy, odnotowano także w 2016 r. Do rejestru wpisano wówczas ponad 83 tys. tego rodzaju pojazdów¹⁶.

Do wzrostu popularności, a w konsekwencji liczby nabywanych i rejestrowanych jednośladow, poza aktualną modą czy zmieniającymi się preferencjami uczestników ruchu drogowego, bez wątplenia przyczynia się dokonana ustawą z dnia 26 czerwca 2014 r. nowelizacja ustawy o *kierujących pojazdami*¹⁷. W efekcie wprowadzonej zmiany, posiadaczom prawa jazdy kategorii „B”, legitymującym się co najmniej 3-letnim stażem posiadania uprawnień, dodatkowo przyznane zostało prawo do kierowania motocyklami o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm³, mocy nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,1 kW/kg. Dotychczas, dla kierujących tego rodzaju pojazdami ustawodawca przewidywał bezwzględny wymóg posiadania uprawnień właściwych dla pojazdów jednośladowym tj. prawa jazdy kategorii „A1”, bądź

¹⁵ Dane Generalnego Urzędu Statystycznego dotyczące liczby pojazdów zarejestrowanych w Polsce w latach 1990 – 2015, opracowane przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego, dostępne na stronie internetowej tego związku: <http://www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/Park-pojazdow-zarejestrowanych/Park-pojazdow-zarejestrowanych-w-Polsce-1990-2015> (dostęp: czerwiec 2017).

¹⁶ Dane Centralnej Ewidencji Pojazdów dotyczące liczby rejestracji motocykli i motorowerów dokonanych w 2015 i 2016 r., opracowane przez Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego dostępne na stronie internetowej tego związku: <http://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-motocykle-i-motorowery/Rok-2015/Grudzien-2015r/Pierwsze-rejestracje-motocykli-i-motorowery-XII-2015r> oraz <http://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-motocykle-i-motorowery/Rok-2016/Grudzien-2016r/Pierwsze-rejestracje-motocykli-i-motorowery-XII-2016r>. (dostęp: czerwiec 2017 r.).

¹⁷ Ustawa z dnia 26 czerwca 2014 r. o *zmianie ustawy o kierujących pojazdami* (Dz. U. z 2014 r., poz. 970). Ustawa nowelizacyjna, w art. 1 pkt 1 wprowadziła zmianę w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o *kierujących pojazdami* (Dz. U. z 2014, poz. 600) w art. 6 ust. 3, dodając pkt 4 w brzmieniu: „4) kategorii B uprawnia do kierowania motocyklem o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm³, mocy nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,1 kW/kg, pod warunkiem, że osoba posiada prawo jazdy kategorii B od co najmniej 3 lat”.

wyższej, tj. „A2”¹⁸ lub „A”¹⁹. Z dniem 24 sierpnia 2014 r. (tj. z dniem wejścia w życie ustawy nowelizacyjnej) warunek posiadania dodatkowych uprawnień, w odniesieniu do posiadaczy prawa jazdy kategorii „B”, przestał obowiązywać.

Choć brak miarodajnych badań naukowych uniemożliwia formułowanie kategorycznych wniosków, to właśnie wzrost liczby rejestrowanych jednośladów oraz brak doświadczenia i umiejętności nowych ich użytkowników (w tym przede wszystkim osób kierujących motocyklami o pojemności skokowej poniżej 125 cm³, wobec których ustawodawca nie przewiduje obowiązku odbycia uprzedniego szkolenia w zakresie obsługi i kierowania tego rodzaju pojazdami) wskazywane bywają jako możliwe przyczyny rosnącej liczby wypadków drogowych w tej grupie uczestników ruchu²⁰.

Faktem jest natomiast, że w 2016 r. motocykliści uczestniczyli w 2299 wypadkach drogowych, co stanowi wzrost ich liczby o 163 przypadki (tj. o 7,6%) w stosunku do 2015 r. W wypadkach tych rannych zostało 1846 kierujących motocyklami (wzrost o 8,4%), a zginęły 232 (wzrost o 23,4%). Z danych Komendy Głównej Policji wynika, że motocykliści byli sprawcami 995 wypadków. Oznacza to wzrost liczby wypadków spowodowanych z wyłącznej winy motocyklistów o 16,4%, tj. o 140 przypadków w stosunku do 2015 r. Wypada odnotować, że do 172 wypadków doprowadzili kierujący motocyklami o pojemności do 125 cm³. Z uwagi jednak na to, że dane dotyczące tej kategorii sprawców statystyka policyjna wyodrębnia dopiero poczynając od 2016 r., brak jest możliwości formułowania miarodajnych wniosków co do skali zjawiska oraz związanych z nim tendencji. Najczęstszą przyczynę wypadków drogowych popełnionych z winy osób kierujących motocyklami stanowiło „niedostosowanie prędkości do warunków jazdy”.

¹⁸ Przepis art. 6 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. *o kierujących pojazdami* (Dz. U. z 2014 r., poz. 600) stanowi, że prawo jazdy kategorii A2 stwierdza posiadanie uprawnienia do kierowania: (a) motocyklem o mocy nieprzekraczającej 35 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,2 kW/kg, przy czym nie może on powstać w wyniku wprowadzenia zmian w pojeździe o mocy przekraczającej dwukrotność mocy tego motocykla, (b) motocyklem trójkołowym o mocy nieprzekraczającej 15 kW, (c) pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM (motorowerem i czterokołowcem lekkim).

¹⁹ Przepis art. 6 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. *o kierujących pojazdami* (Dz. U. z 2014 r., poz. 600) stanowi, że prawo jazdy kategorii A stwierdza posiadanie uprawnienia do kierowania: (a) motocyklem oraz (b) pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM (motorowerem i czterokołowcem lekkim).

²⁰ Przykładowo: Ł. Zboralski, *Śmiertelne żniwo po wpuszczeniu kierowców kategorii B na motocykle 125 ccm*, Portal internetowy BRD24.PL, 26.05.2017 r., dostępny na stronie internetowej: <http://www.brd24.pl/spoleczenstwo/smiertelne-zniwo-wpuszczeniu-kierowcow-kategorii-b-motocykle-125-ccm/>, (dostęp: czerwiec 2017 r.) oraz T. Budzik, *W 2016 roku znaczący wzrost śmiertelnych wypadków motocyklistów*, 31.03.2017 r., Portal Internetowy Wirtualna Polska – Moto.wp.pl., dostępny na stronie internetowej <https://moto.wp.pl/w-2016-roku-znaczący-wzrost-smiertelnych-wypadkow-motocyklistow-6106986020796033a> (dostęp: czerwiec 2017 r.).

Należy przy tym zaznaczyć, że dane te w żadnym razie nie uzasadniają wciąż żywego w przestrzeni publicznej stereotypu, opisującego motocyklistę jako uczestnika ruchu drogowego, który nagminnie narusza obowiązujące w nim zasady, stanowiąc w rezultacie „zwyczajowego” sprawcę kolizji i wypadków drogowych. Wypada zauważyć, że z cytowanych wcześniej danych statystycznych Komendy Głównej Policji wynika, iż w ogólnej liczbie wypadków, w których udział brali użytkownicy motocykli (2299 wypadków drogowych), wypadki popełnione z winy kierujących jednośladem stanowiły zaledwie 43,28% (995 przypadków). Niemniej jednak, istnienie tego rodzaju przekonań (nb. dotyczących któregośkolwiek z uczestników ruchu drogowego) wśród przedstawicieli organów, na których spoczywa ustawowy obowiązek rzetelnego wyjaśnienia przyczyn i charakteru zdarzenia, może okazać się wyjątkowa szkodliwa dla procesu jego rekonstrukcji. Wszelkie uprzedzenia towarzyszące pracy organów ścigania i wymiaru sprawiedliwości (a także biegłych, specjalistów), potrafią bowiem wpływać na kształt podejmowanych przez te organy decyzji i nadawać kierunek podejmowanym przez te organy czynnościom. Wpływ taki godzić może w jedną z podstawowych zasad polskiego procesu karnego, tj. zasadę obiektywizmu (zwaną również zasadą bezstronności). Przypomnieć wypada, że zasada ta, wyrażona wprost w art. 4 k.p.k.²¹, nakłada na organy procesowe obowiązek badania sprawy i uwzględniania jej okoliczności bez kierunkowego (pozytywnego lub negatywnego) do niej nastawienia²². Zakres obowiązywania dyrektywy nie wyczerpuje się jednak na organach procesowych (sądzie, czy prokuraturze). Nakaz zachowania obiektywizmu, jak podkreśla W. Grzeszczyk, odnosi się także do innych uczestników postępowania, w tym także do biegłego i specjalisty²³. Rzetelność opinii biegłego, wyrażająca się oparciem jej wniosków wyłącznie na naukowych podstawach i ustalonych w toku postępowania faktach, ma znaczenie podstawowe. Wypada w tym miejscu przypomnieć, że postulat obiektywizmu stanowi również jedną z naczelnych zasad kryminalistyki. Jak pisał T. Hanausek, zasada obiektywizmu wymaga, aby wszelkie badania i czynności kryminalistyczne były pozbawione jakiegokolwiek apriorycznego nastawienia, uprzedzeń lub nieuzasadnionej tolerancji w stosunku do każdej strony określonego postępowania²⁴. Postulat ten nabiera szczególnego znaczenia już na wczesnym etapie postępowania, w trakcie gromadzenia materiału dowodowego i wykonywania niepowtarzalnych z zasady czynności procesowych (ogłędzin miejsca zdarzenia, ciał osób pokrzywdzonych, ogłędzin pojazdów). Przekonanie co do sprawstwa konkretnego uczestnika wypadku, oparte nie na dowodach, lecz na uprzedzeniu, na

²¹ Zgodnie z art. 4 k.p.k., organy prowadzące postępowanie karne są obowiązane badać oraz uwzględniać okoliczności przemawiające zarówno na korzyść, jak i na niekorzyść oskarżonego.

²² W. Grzeszczyk, (w:) *Kodeks postępowania karnego. Komentarz* (komentarz do art. 4), Aktualizacja A. Herzog. Wydanie 10. Wydawnictwo LexisNexis, Warszawa 2014 r., s. 23.

²³ W. Grzeszczyk, tamże, s. 23.

²⁴ T. Hanausek, *Kryminalistyka. Zarys wykładu*. Wyd. V, Kantor Wydawniczy Zakamycze, Kraków 2005, s. 57.

własnej opinii o nim, może skutkować koncentrowaniem sił i środków na próbie udowodnienia wyłącznie jednej wersji przebiegu zdarzenia, pozostawiając poza polem zainteresowania inne możliwe scenariusze oraz dowody na ich ustalenie. Obawy dotyczące respektowania zasady bezstronności w sprawach o wypadki z udziałem kierujących motocyklami potęgować może udział w tych wypadkach pieszych, postrzeganych (jak wspomniano wcześniej) jako „najsłabszych, niechronionych” uczestników ruchu drogowego. Wskazane cechy – zazwyczaj antynomiczne – przypisywane pieszym i motocyklistom, mogą skłaniać niekiedy do usprawiedliwiania obiektywnie nagannego postępowania jednych, przypisując drugim konieczność zachowania ponadprzeciętnej ostrożności i przewidywania sytuacji wyjątkowych.

Przypomnieć wypada, że reguły bezpieczeństwa w ruchu drogowym nie wyczerpują się wyłącznie na nakazach adresowanych do osób kierujących pojazdami. Także na pieszego, jako uczestnika ruchu drogowego, ustawodawca nakłada szereg opisanych szczegółowo obowiązków, określonych w przepisach rozdziału 2 (w artykułach 11–15) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*²⁵. Przepisy te kształtują pozycję pieszego wśród innych uczestników ruchu drogowego.

W myśl obowiązującej ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, uprzywilejowana pozycja przysługuje pieszym poruszającym się w miejscach dla nich przeznaczonych: na chodnikach, drogach dla pieszych, w strefach zamieszkania oraz osobom znajdującym się na przejściach dla pieszych. Zgodnie z art. 26 ust. 4 wspomnianej ustawy, kierujący pojazdem, przejeżdżając przez chodnik lub drogę dla pieszych (np. wjeżdżając na własną posesję, do której droga prowadzi przez chodnik) jest obowiązany jechać powoli i ustąpić pierwszeństwa pieszemu. Przepis art. 11 ust. 5 cyt. stanowi natomiast, że w strefie zamieszkania pieszy może korzystać z całej szerokości drogi i ma pierwszeństwo przed pojazdem. Pierwszeństwo przysługuje pieszemu również na przejściu dla pieszych. W myśl art. 26 ust. 1 te same ustawy, kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest zobowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu.

Natomiast na jezdni pozycja pieszego ulega znacznemu osłabieniu. W myśl obowiązujących przepisów, obecność pieszego na jezdni może mieć charakter jedynie incydentalny. Zgodnie z art. 11 ust. 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, pieszy jest obowiązany korzystać z chodnika lub drogi dla pieszych, a w razie ich braku – z pobocza. Dopiero gdy droga nie posiada pobocza lub czasowo nie można z niego korzystać (np. z uwagi na trwające na nim prace remontowe), pieszy może

²⁵ Tekst jedn. Dz. U. z 2017 r., poz. 128.

– w drodze wyjątku – korzystać z jezdni²⁶. Ustawodawca nakłada na pieszego, poruszającego się po jezdni, obowiązek zajmowania miejsca jak najbliżej jej lewej krawędzi i ustępowania miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi. Ustawa – *Prawo o ruchu drogowym* określa również zasady obowiązujące pieszego podczas przekraczania przez niego jezdni. W art. 13 ust. 1 tej ustawy, ustawodawca nakłada na pieszego, decydującego się przejść przez jezdnię, przede wszystkim obowiązek zachowania szczególnej ostrożności. Ponadto – co równie istotne – ustawa zobowiązuje pieszego do korzystania z przeznaczonych do tego przejść (w tym także przejść podziemnych lub nadziemnych). Jak już wspomniano wcześniej, pieszememu, znajdującemu się na przejściu dla pieszych, przysługuje pierwszeństwo przed nadjeżdżającym pojazdem. Obowiązek korzystania z przejścia dla pieszych nie jest jednak nakazem bezwzględny. Ustawodawca dozwala na przekraczanie jezdni także poza przejściami dla pieszych, pod następującymi warunkami:

1. Przechodzenie przez jezdnię może się odbywać w odległości co najmniej 100 m od najbliższego przejścia dla pieszych. W mniejszej odległości przekraczanie jezdni możliwe jest jedynie na skrzyżowaniach (art. 13 ust. 2 ustawy).
2. Przekraczanie jezdni nie może spowodować zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub utrudnienia ruchu pojazdów (art. 13 ust. 3).
3. Przekraczając jezdnię pieszy jest obowiązany ustępować pierwszeństwa pojazdom (art. 13 ust. 3).
4. Pieszy jest zobowiązany iść do przeciwległej krawędzi jezdni drogą najkrótszą, prostopadle do osi jezdni (art. 13 ust. 3).
5. Pieszememu zabrania się:
 - wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem (również na przejściu dla pieszych),
 - wchodzenia na jezdnię spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi,
 - przechodzenia przez jezdnię w miejscu o ograniczonej widoczności drogi,
 - zwalniania kroku lub zatrzymywania się bez uzasadnionej potrzeby podczas przechodzenia przez jezdnię,
 - przebiegania przez jezdnię,
 - przechodzenia przez jezdnię w miejscu, w którym urządzenie zabezpieczające lub przeszkoda oddzielają drogę dla pieszych albo chodnik od jezdni – bez względu na to, po której stronie jezdni one się znajdują (art. 14 ustawy).
6. Przekraczając jezdnię (czy to na przejściu dla pieszych, czy poza nim) pieszy jest zobowiązany zachować szczególną ostrożność (art. 13 ust. 1 ustawy).

²⁶ Zgodnie z art. 11 ust. 4 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, w razie braku chodnika lub pobocza albo niemożliwości korzystania z nich, pieszy może korzystać z drogi dla rowerów. Wówczas zobowiązany jest on jednak ustępować miejsca znajdującym się na tej drodze rowerzystom. Obowiązek ten nie dotyczy osób niepełnosprawnych.

Przykłady

Dwa przypadki przedstawione poniżej to sprawy z obszaru właściwości Prokuratury Rejonowej dla Łodzi–Polesia w Łodzi. Kazusy te to typowe wypadki drogowe (art. 177 k.k.), w konfiguracji: motocyklista (pokrzywdzony) – pieszy (sprawca wypadku). W obu zdarzeniach, pomimo przekroczenia (choć nieznacznie) przez kierującego jednośladem prędkości administracyjnie dopuszczalnej²⁷, potrącenia pieszego i jego śmierci w wyniku doznanych obrażeń, kierujący motocyklem nie poniósł odpowiedzialności za wypadek. Ta zaś przypisana została ostatecznie pieszemu, którego nieodpowiedzialne zachowanie, sprzeczne z przedstawionymi wcześniej zasadami ruchu pieszych, nie pozostawiało kierującemu jednośladem szans na podjęcie jakichkolwiek manewrów obronnych, a tym samym na uniknięcie wypadku. Nadto, przypadki te ukazują dwie typowe *grupy ryzyka* wśród pieszych uczestników ruchu drogowego, stanowiąc przykłady wypadków spowodowanych przez osoby w podeszłym wieku oraz osoby znajdujące się pod wpływem alkoholu.

Przypadek 1

W pierwszym przypadku do zdarzenia doszło w lipcu 2014 r., na obszarze niezabudowanym, w miejscu nieoświetlonym, w godzinach późnowieczornych (ok. 21:35 – warunki niemal nocne). Kierujący motocyklem marki Suzuki GSXR 38-letni mężczyzna poruszał się po drodze jednojezdniowej, dwukierunkowej, o dwóch pasach ruchu. Z ustaleń opartych m.in. na dowodach z zeznań świadka oraz oględzinach zwłok wynikało, że pieszy (58-letni mężczyzna) usiłował przekroczyć jezdnię, przechodząc ze strony prawej na lewą (względem kierunku jazdy motocyklisty). W chwili potrącenia pieszego znajdował się na środku pasa ruchu, po którym poruszał się motocyklista. Pomimo niezwłocznie podjętej akcji reanimacyjnej, pieszy zmarł na miejscu zdarzenia. Wskutek wypadku doznał rozległych obrażeń ciała. W toku sądowo-lekarskiej sekcji zwłok u zmarłego stwierdzono m.in. wieloodłamowe złamanie kości sklepienia oraz kości podstawy czaszki, obecność krwiaka podtwardówkowego i podpajęczynówkowego, obrzęk mózgu, złamanie kręgosłupa na pograniczu VI–VII kręgu piersiowego, rozerwanie worka osierdziowego, aorty piersiowej, torebki i miąższu wątroby, pęcherza moczowego i spojenia łonowego. W chwili wypadku pieszy znajdował się pod silnym wpływem alkoholu, wyrażającym się w stężeniu 3,12‰ alkoholu we krwi. Kierujący motocyklem, z powodu poważnych obrażeń wielonarządowych, został hospitalizowany.

Z akt sprawy wynikało, że pieszy zdecydował się przekroczyć jezdnię w miejscu do tego nieprzeznaczonym (poza przejściem dla pieszych), naruszając przy tym przywołane wcześniej zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Bez wątpienia pieszy nie zastosował się do obowiązku zachowania szczególnej ostrożności. Prze-

²⁷ W pierwszym przypadku 90 km/h – teren niezabudowany, w drugim 50 km/h – teren zabudowany.

widziany w art. 13 ust. 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* wymóg oznacza – w myśl art. 2 pkt. 22 tej ustawy – obowiązek zwiększenia uwagi i dostosowania zachowania do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Zdaniem W. Kotowskiego, szczególnie ostrożność pieszego przy przechodzeniu przez jezdnię polega m.in. na ocenie prędkości i odległości jadących pojazdów, rezygnacji z przechodzenia w miejscach o niedostatecznej widoczności (w pobliżu wierzchołków wzniesień, zakrętów), upewnieniu się, czy ani z lewej, ani z prawej strony nie nadjeżdża pojazd, spokojnym wkraczaniu na jezdnię, kierowaniu się do przeciwległej krawędzi najkrótszą drogą, tzn. prostopadle do osi jezdni, chyba że znaki poziome wskazują inaczej²⁸. Zachowanie się pieszego w tej sprawie dalece odbiegało od tak rozumianej ostrożności. Pieszy, znajdując się pod silnym wpływem alkoholu (3,12%), zdecydował się bowiem przekroczyć jezdnię w miejscu i warunkach wysoce niebezpiecznych – poza przejściem dla pieszych, na obszarze niezbudowanym (na którym to obowiązuje prędkość administracyjnie dopuszczalna 90 km/h), w warunkach zbliżonych do nocnych (w godzinach późnowieczornych, po zmierzchu), w miejscu nieoświetlonym. Pieszy nie upewnił się również, czy będzie zdolny bezpiecznie przejść na drugą stronę drogi, prawdopodobnie sądząc, że zdąży to uczynić przed nadjeżdżającym pojazdem, bądź (co bardziej prawdopodobne) nie mając w ogóle świadomości (z uwagi silny wpływ alkoholu), że pojazd taki nadjeżdża. W efekcie pieszy, mimo ciężącego na nim obowiązku opisanego w art. 13 ust. 3 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, nie ustąpił pierwszeństwa kierującemu motocyklem. Wkraczając na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd, pieszy spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu, które zmaterializowało się w wypadku drogowym. Na skutek obrażeń doznanych w efekcie potrącenia pieszy zmarł na miejscu wypadku.

Ze znajdującej się w aktach sprawy opinii biegłego ds. rekonstrukcji wypadków drogowych wynikało, że kierujący motocyklem, poruszając się z prędkością ok. 95 km/h (a więc nieco większą od prędkości administracyjnie dopuszczalnej na terenie niezbudowanym – art. 20 ust. 3 lit. d ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*) miał możliwość dostrzeżenia pieszego dopiero z odległości nieprzekraczającej 40 metrów. Motocyklista nie miał zatem możliwości uniknięcia wypadku poprzez wykonanie manewru hamowania, gdyż, jak wskazał biegły, całkowita droga zatrzymania motocykla z prędkości 95 km/h, w warunkach tego przypadku, wynosiła około 80 metrów.

²⁸ W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*. Wydanie 3, Wydawnictwo ABC Wolters Kluwer, Warszawa 2011, s. 382–383.

Na tle podobnych spraw²⁹ wielokrotnie formułowano wątpliwości, czy gdyby kierujący pojazdem poruszał się z prędkością mniejszą od tej, którą jechał w rzeczywistości, w ogóle doszłoby do wypadku, oraz czy prędkość, z jaką kierujący się poruszał w krytycznej chwili, była prędkością prawnie dopuszczalną – bezpieczną w rozumieniu art. 19 ust. 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*. Zgodnie bowiem z przywołanym przepisem, kierujący pojazdem jest zobowiązany jechać z prędkością zapewniającą panowanie na pojeździe, z uwzględnieniem warunków, w jakich ruch się odbywa, a w szczególności: rzeźby terenu, stanu i widoczności drogi, stanu i ładunku pojazdu, warunków atmosferycznych i natężenia ruchu. Jest to tzw. *prędkość bezpieczna*, która nie zawsze musi pokrywać się z prędkością administracyjnie dopuszczalną.

W przedmiotowej sprawie nie budzi jednak wątpliwości, że kierujący motocyklem był zobowiązany:

- 1) poruszać się z prędkością bezpieczną, nie większą od prędkości administracyjnie dopuszczalnej oraz
- 2) zachować zwykłą ostrożność, nakazaną art. 3 ust. 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*.

Z okoliczności ustalonych w toku postępowania nie wynikało bowiem, by w warunkach panujących w krytycznym czasie na obszarze, na którym doszło do wypadku, zasadna była jazda z prędkością mniejszą niż 90 km/h. W protokole oględzin miejsca zdarzenia nie odnotowano, by na drodze występowały jakiegokolwiek utrudnienia. Jezdnia była sucha, gładka, dobrze widoczna pomimo późnej pory. Z opinii biegłego ds. techniki samochodowej wynikało zaś, że motocykl przed wypadkiem miał sprawny układ hamulcowy, kierowniczy i jezdny. Nie pojawiły się więc żadne okoliczności, mogące przemawiać za obowiązkiem obniżenia prędkości motocykla poniżej prędkości administracyjnie dopuszczalnej.

Kierujący motocyklem miał obowiązek poruszać się ostrożnie, lecz – w ustalonych okolicznościach wypadku – nie sposób twierdzić, by obowiązek ten dotyczył ostrożności ponadprzeciętnej – tj. ostrożności *szczególnej*. Zagadnienie dotyczące tego, jaka ostrożność – zwyczajna (art. 3 ust. 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*), czy szczególna (art. 2 pkt. 22 tej ustawy) – winna obowiązywać kierującego pojazdem, poruszającego się po drodze w porze nocnej, wielokrotnie stanowiło przedmiot rozważań zarówno doktryny, jak i judykatury. Na gruncie przypadku zbliżonego stanem faktycznym (dotyczącego potrącenia przez kierującego samochodem osobowym, nietrzeźwego pieszego, poruszającego się po jezdni w porze nocnej) swoje stanowisko przedstawił m.in. L. K. Paprzycki³⁰. Zdaniem tego autora, obowiązujące przepisy prawa nie wiążą wymogu zachowania szcze-

²⁹ Zob. L. K. Paprzycki, *O prędkości bezpiecznej w warunkach nocnych – po raz ostatni*, Paragraf na Drodze 2016, nr 8, s. 42–49 oraz tegoż, *Pieszy idący w nocy środkiem jezdni*, Paragraf na Drodze 2014, nr 3, s. 27–38.

³⁰ L. K. Paprzycki, *Pieszy idący w nocy środkiem jezdni...*, *op. cit.*

gólnej ostrożności wyłącznie z samym tylko faktem jazdy w porze nocnej. W opinii autora, sytuacja zmienia się dopiero wtedy, gdy w warunkach nocnych wystąpią dodatkowe utrudnienia – przykładowo: intensywne opady czy też znaczna śliskość nawierzchni jezdni, spowodowana intensywnymi opadami deszczu, bądź opadami i zaleganiem na jezdni śniegu. Dopiero wówczas prędkością bezpieczną okazać się może prędkość mniejsza od administracyjnie dopuszczalnej³¹.

W omawianym przypadku, podobnie jak w kazusie poddanym analizie przez L. K. Paprzyckiego, takie okoliczności nie wystąpiły. W konsekwencji braku dodatkowych utrudnień – jak pisze wspomniany autor – kierujący pojazdem, prowadząc pojazd z przeciętną, zwyczajną w tych okolicznościach ostrożnością, nie ma obowiązku spodziewać się na drodze nieoświetlonych przeszkód (w tym także osób pieszych), które, zgodnie z wymogami prawa o ruchu drogowym, na drodze nie powinny się znajdować³². L. K. Paprzycki podkreśla, że jezdnia przeznaczona jest przede wszystkim do ruchu pojazdów, a obecność na niej pieszego to okoliczność wyjątkowa. Tym bardziej, gdy z powodu stanu nietrzeźwości pieszego w ogóle nie powinien w ruchu drogowym uczestniczyć, a dodatkowo, zdarzenie ma miejsce w warunkach nocnych, gdy możliwość znalezienia się pieszego na środku drogi należy w zasadzie wykluczyć³³. Przywołane przez autora argumenty przekonują, prowadząc do wniosku, że i w przedmiotowej sprawie, analizowanej dla potrzeb niniejszej publikacji, na motocykliście ciążył jedynie obowiązek zachowania ostrożności podstawowej, przeciętnej, nie zaś ostrożności wzmożonej – szczególnej.

Fakt, że motocyklista (jak ustalił biegły) poruszał się z prędkością większą (choć nieznacznie) od prędkości administracyjnie dopuszczalnej (ok. 95 km/h), pozostawał bez wpływu na finalną ocenę wypadku, jako zaistniałego z winy pieszego. Biegły wyjaśnił bowiem, że w okolicznościach omawianej sprawy, jazda z prędkością mniejszą, nieprzekraczającą prędkości 90 km/h, i tak nie pozwoliłaby kierującemu uniknąć potrącenia pieszego. Kategorieczne stwierdzenie, że motocyklista przekroczył dopuszczalną prędkość, winno zaś skutkować jego odpowiedzialnością za wykroczenie.

Przypadek 2

W drugim przypadku do zdarzenia doszło w sierpniu 2015 r., w obszarze zabudowanym, w godzinach rannych (ok. godz. 7.30), przy bardzo dobrych warunkach atmosferycznych, suchej i gładkiej drodze. Kierujący motocyklem marki BMW K 1600 GT zatrzymał swój pojazd przed skrzyżowaniem (kierowanym sygnalizacją świetlną), oczekując na sygnał zezwalający na dalszą jazdę. Następnie przejechał skrzyżowanie na wprost, poruszając się bliżej środka jezdni. Po chwili,

³¹ L. K. Paprzycki, *Pieszy idący w nocy...*, op. cit., s. 36.

³² Tamże, s. 36–37.

³³ Tamże, s. 28.

po zjechaniu ze skrzyżowania, poczuł silne uderzenie w lewy bok, przewrócił się i stracił przytomność.

Przebieg zdarzenia pomogły zrekonstruować zeznania świadków. W toku postępowania ustalono, że w bok motocykla uderzył pieszy (83-letni mężczyzna). Z relacji świadka (pieszej, idącej bezpośrednio za mężczyzną) wynikało, że ten, idąc chodnikiem, znajdując się w odległości ok. 20 m od przejścia dla pieszych, wtargnął niespodziewanie na jezdnię, wprost pomiędzy ruszające przed skrzyżowania samochody osobowe, zmuszając kierujących nimi do gwałtownego hamowania. Następnie pieszy wkroczył na przeciwny pas ruchu, spoza zatrzymujących się samochodów, wprost pod nadjeżdżający motocykl. Kierujący motocyklem był trzeźwy. W efekcie wypadku doznał ogólnych potłuczeń ciała, w tym stłuczenia klatki piersiowej i wstrząśnienia mózgu. Ponadto u motocyklisty stwierdzono uszkodzenie więzadeł pobocznych przyśrodkowych obu kolan, co, w ocenie biegłego lekarza sądowego, skutkowało naruszeniem czynności narządu ciała na czas powyżej siedmiu dni. Kierujący motocyklem odmówił hospitalizacji.

Poważniejszych obrażeń doznał pieszy. W chwili wypadku był trzeźwy. W wyniku potrącenia doznał m.in. stłuczenia płuc, złamania lewego obojczyka, złamania kości udowej, obu kości prawego przedramienia, otwartego wieloodłamowego złamania lewej piszczeli i poprzecznego złamania strzałki. Po przewiezieniu do szpitala poddano go operacji zespolenia złamanych kości oraz zaopatrzone powstałe rany. Pomimo podjętego leczenia, jego stan zdrowia ulegał stopniowemu pogorszeniu. Po kilku dniach mężczyzna zmarł, w następstwie zatrzymania akcji serca. W wyniku sądowo-lekarskiej sekcji zwłok ustalono, że przyczyną śmierci pieszego były obrażenia wielomiejscowe wielonarządowe, a w szczególności obrażenia narządu ruchu, powikłane stanem obłożności i niewydolnością krążeniowo-oddechową u osoby z przewlekłymi zmianami chorobowymi układu krążenia.

W przedstawionym przypadku wina pieszego nie budzi wątpliwości. Mężczyzna wszedł na jezdnię w miejscu do tego nieprzeznaczonym, naruszając tym samym reguły opisane w art. 13 ust. 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*. Zgodnie z przywołanym przepisem, pieszy zobowiązany był skorzystać z wyznaczonego przejścia, znajdującego się – jak ustalono – w odległości ok. 20 metrów od miejsca, w którym finalnie pieszy zdecydował się wejść na jezdnię. Dodać należy, że wstępując na jezdnię poza przeznaczonym przejściem dla pieszych, mężczyzna nie ustąpił pierwszeństwa znajdującym się na drodze pojazdom i wtargnął bezpośrednio przed nadjeżdżający samochód, zmuszając kierującą nim do gwałtownego hamowania. Co więcej, bezpośrednio spoza zatrzymującego się samochodu, pieszy wtargnął na przeciwny pas ruchu, wprost pod nadjeżdżający nim motocykl.

Z opinii biegłego ds. rekonstrukcji wypadków drogowych wynikało, że i w tym przypadku kierujący motocyklem poruszał się z prędkością nieco większą od administracyjnie dopuszczalnej (zgodnie z art. 20 ust. 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* – 50 km/h na obszarze zabudowanym w godz. 5.00–23.00). Biegły osza-

cował bowiem prędkość kierującego jednośladem na ok. 57,5 km/h. Niemniej jednak, zdaniem biegłego, nieznaczne przekroczenie prędkości nie miało tu znaczenia dla możliwości uniknięcia wypadku. Odpowiedzialność za wypadek ponosił w tym przypadku pieszy, który przekraczał jezdnię w miejscu niedozwolonym, pomiędzy samochodami znajdującymi się na lewej części jezdni (względem kierunku, w którym poruszał się motocykl). Biegły ustalił, że pieszy wszedł w pole widzenia kierowcy jednoślada, kiedy znajdował się na wysokości tylnego lewego narożnika samochodu, zza którego się wyłonił. (...) Pieszy, dla prędkości normalnego kroku (ok. 1,0 m/s), przebywał w polu widzenia kierowcy motocykla nieco ponad 1 sekundę, a więc przez czas zbliżony do czasu reakcji psychofizycznej kierowcy. Motocyklista nie miał zatem możliwości uniknięcia potrącenia pieszego, nawet gdyby prędkość, z którą się poruszał, była zgodna z prędkością administracyjnie dopuszczalną.

Podsumowanie

Podsumowując: przedstawione sprawy to zdarzenia typowe, powszechne w praktyce organów ścigania i wymiaru sprawiedliwości. Przykłady te pozwalają jednak zwrócić uwagę na zagrożenie, jakie nieść może ze sobą nieodpowiedzialne zachowanie „najsłabszych” i „niechronionych”, a najliczniejszych przecież, uczestników ruchu drogowego – pieszych. Z przedstawionych w artykule danych Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wynika, że w 2016 r. odnotowano 8461 wypadków drogowych z udziałem pieszych, z czego aż w 2449 przypadkach to oni ponosili wyłączną winę za ich spowodowanie (tj. w ok. 29 % ogółu wypadków drogowych z udziałem pieszych).

W zdecydowanej większości, najpoważniejsze skutki wypadków drogowych ponoszą sami piesi. Analiza zdarzeń z udziałem motocyklistów doskonale zaś ukazuje niebezpieczeństwo, jakie zachowanie pieszych może stwarzać dla innych uczestników ruchu drogowego. W obu opisanych przypadkach, do potrącenia pieszego doszło w efekcie jego niezgodnego z prawem zachowania – obecności na jezdni sprzecznej z przepisami, dotyczącymi zasad ruchu pieszych, w tym reguł dotyczących przekraczania jezdni. W żadnym z nich kierujący motocyklem nie miał obiektywnej możliwości podjęcia skutecznej obrony przed zaistniałym stanem zagrożenia. W obu przypadkach motocykliści, w wyniku potrącenia pieszych, sami odnieśli poważne obrażenia, kwalifikujące ich do leczenia i hospitalizacji.

O niebezpieczeństwie tego typu wypadków – powodowanych nagłym, nieprzewidywalnym zachowaniem pieszego – świadczy także fakt, że dojsz do nich może w zasadzie w każdym czasie i miejscu, zarówno na obszarze niezabudowanym, w porze nocnej (przypadek pierwszy), jak i w centrum dużego miasta, przy bardzo dobrej widoczności, warunkach pogodowych oraz właściwej infrastrukturze, w bliskości przejścia dla pieszych, przy ograniczonej administracyjnie prędkości oraz ruchu sterowanym za pomocą sygnalizacji świetlnej (przypadek drugi).

Bibliografia

1. Bownik, S., J. (1985). *Pieszy jako podmiot przestępstwa wypadku drogowego*, Pal., nr 7–8.
2. Budzik, T. (2017). *W 2016 roku znaczący wzrost śmiertelnych wypadków motocyklistów*, Portal Internetowy Wirtualna Polska – Moto.wp.pl., dostępny na stronie internetowej <https://moto.wp.pl/w-2016-roku-znaczacy-wzrost-smiertelnych-wypadkow-motocyklistow-6106986020796033a> (dostęp w dniu 31 marca 2017 r.).
3. Dąbrowski, J. (2014). *Zasady ruchu pieszych. Analiza normatywna*. Paragraf na Drodze nr 4, Wyd. Instytutu Ekspertyz Sądowych, Kraków.
4. Grzeszczyk, W. (2014). *Komentarz do art. 4 Kodeksu postępowania karnego*, (w:) *Kodeks postępowania karnego. Komentarz*. Aktualizacja A. Herzog. Wydanie 10. Wydawnictwo LexisNexis, Warszawa.
5. Hanausek, T. (2005). *Kryminalistyka. Zarys wykładu*, wydanie V, Kantor Wydawniczy Zakamycze, Kraków.
6. Hołyst, B. (2007). *Kryminalistyka*, Wydawnictwo Prawnicze LexisNexis, wydanie XI, Warszawa.
7. Kotowski, W. (2011). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*. wydanie 3, Wydawnictwo Wolters Kluwer, Warszawa.
8. Paprzycki, L., K. (2016). *O prędkości bezpiecznej w warunkach nocnych – po raz ostatni*, Paragraf na Drodze, nr 8, Wydawnictwo Instytutu Ekspertyz Sądowych Kraków.
9. Paprzycki, L., K. (2014). *Pieszy idący w nocy środkiem jezdni*, Paragraf na Drodze, nr 3, Wydawnictwo Instytutu Ekspertyz Sądowych, Kraków.
10. Raszaja, S., Nasiłkowski, W., Markiewicz, J. (1990). *Medycyna sądowa. Podręcznik dla studentów*. Państwowy Zakład Wydawnictw Lekarskich, Warszawa.
11. Zboralski, Ł. (2017). *Śmiertelne zniwo po wpuszczeniu kierowców kategorii B na motocykle 125 ccm*, Portal internetowy BRD24.PL, dostępny na stronie internetowej: <http://www.brd24.pl/spoleczenstwo/smiertelne-zniwo-wpuszczeniu-kierowcow-kategorii-b-motocykle-125-ccm/> (dostęp w dniu 26 maja 2017 r.).

* * *

On pedestrians as perpetrators of a traffic accident involving a motorcyclist

Abstract

The aim of the article is to provide an overview of road accidents involving pedestrians and motorcyclists. The scale of the phenomenon is illustrated by statistical data of the Traffic Office of the Police Headquarters. Particular attention has been paid to road accidents in configuration – a motorcycle user as the traffic accident victim, and a pedestrian as the casualty. The article presents typical events for this arrangement. The anal-

ysis of the files of the preparatory proceedings enabled the presentation of the circumstances and course of both cases, including the behaviour of their participants. Examples of these issues are the regulations and rules for pedestrian traffic, as detailed in the Road Traffic Act of 20 June 1997. These indicated those whose breach led to the analysed accidents. The behaviour of motorcyclists, particularly in the context of the so-called "Safe speed" and special caution has been evaluated. Additionally, examples of the cases described illustrate the risk that pedestrians may be "at risk", i.e. the elderly and pedestrians in the state of intoxication. The article also mentions the problem of public opinion in the public space, including the perception of pedestrians and motorcyclists. Attention was drawn to the possibility of unfavourable effect of these evaluations on the process of explaining and reconstructing the course of road accidents.

Key words

Pedestrian, motorcyclist, traffic accident.

