

Mikołaj Słomka

Wzajemne zderzenia pieszych w ruchu drogowym.

Zagadnienia sporne i dyskusyjne

Streszczenie

Artykuł omawia problematykę zderzeń ze sobą pieszych w ruchu lądowym, akcentując perspektywę prawnokarną. Biegacz, łyżworolkarz, wrotkarz, a nawet zwykły spacerowicz, poruszając się, może doprowadzić do zdarzenia, w którym ucierpi inna osoba, będąca uczestnikiem ruchu. Na kanwie analizy zasad bezpieczeństwa obowiązujących w takich sytuacjach, autor stara się zakreślić pole potencjalnej odpowiedzialności karnej. Rozważania te mają charakter zarówno dogmatyczny, jak i praktyczny, dzięki części poświęconej omówieniu zdarzeń hipotetycznych. W pracy autor posłużył się metodą badawczą w postaci wtórnej analizy dawnych zdarzeń (orzecznictwa oraz literatury prawniczej), jak i studium przypadków.

Słowa kluczowe

Pieszy, zasady bezpieczeństwa, ruch drogowy, zderzenie, wypadek.

* * *

1. Wprowadzenie

W dniu 18 kwietnia 2019 r., na Krakowskim Przedmieściu w Warszawie doszło do zdarzenia drogowego z udziałem pieszej turystki i osoby poruszającej się po chodniku na elektrycznej hulajnodze. Turystka, robiąc „selfie”, nagle cofnęła się o kilka kroków, na skutek czego znalazła się na kursie kolizyjnym z nadjeżdżającym użytkownikiem e-hulajnogi. Doszło do zderzenia, w wyniku którego ucierpiała turystka. Ustalenia policji, dokonane na podstawie zapisu monitoringu oraz przesłuchania świadków, doprowadziły funkcjonariuszy do stwierdzenia, że nagła zmiana pozycji przez turystkę w chwili wykonywania przez użytkownika e-hulajnogi manewru jej omijania, pozbawiła go możliwości reakcji i doprowadziła do zderzenia. Ponieważ policja przyjęła, że kierujący hulajnogą elektryczną jest pieszym, turystka została uznana za jedyną winną zdarzenia. Sprawczyni została ukarana mandatem w wysokości 50 zł za naruszenie art. 86 § 1 *Kodeksu wykroczeń*¹

Mikołaj Słomka, student Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków.

¹ Ustawa z dnia 20 maja 1971 r. *Kodeks wykroczeń*, Dz. U. z 1971 r., Nr 12 poz. 114 (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 2077).

(spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym na skutek niezachowania ostrożności), w związku z art. 3 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*² (obowiązek zachowania ostrożności w ruchu drogowym)³.

Kilkanaście dni później, 7 maja 2019 r., wieczorem, również w Warszawie, doszło do zdarzenia z udziałem osoby poruszającej się na e-hulajnodze oraz przechodnia. Potracona kobieta upadła twarzą na chodnik, w wyniku czego doznała obrażeń nosa i została przewieziona do szpitala, celem udzielenia jej pomocy medycznej. W tym przypadku wezwani na miejsce funkcjonariusze Policji w ogóle zrezygnowali z ukarania sprawcy, argumentując, że osoba poruszająca się e-hulajnogą w świetle prawa jest pieszym, a zdarzenia pomiędzy pieszymi nie kwalifikują się jako wypadki drogowe. Równocześnie poinformowali uczestników o prawno-cywilnej możliwości dochodzenia swoich praw w związku z wydarzeniem⁴.

* * *

Opisane wyżej stany faktyczne odbiły się echem w mediach skupionych na zagadnieniach prawnych, głównie z powodu uznania przez policję osób poruszających się na e-hulajnogach za pieszych, na przekór wskazywanemu przez dziennikarzy zakwalifikowaniu w głośnym, choć nieprawomocnym, orzeczeniu Sądu Rejonowego Lublin-Zachód, że uczestników ruchu drogowego, używających e-hulajnog, przez wzgląd na właściwości silników owych urządzeń, należy traktować jako motorowerzystów⁵.

Zostawiając na boku spór o to, jak faktycznie należy traktować osoby poruszające się za pomocą elektrycznych hulajnog⁶, autor pragnie pochylić się nad innym zagadnieniem, płynącym z przytoczonych spraw – a mianowicie nad kwestią zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w aspekcie jego pieszych uczestników (*podkr. red.*), koncentrując się na relacjach pomiędzy nimi, oraz ich ewentualnej odpowiedzialności, na gruncie prawa karnego. Na marginesie zostawia zaś, omówioną już szeroko w literaturze specjalistycznej, problematykę zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w relacji pieszy – pojazd mechaniczny oraz pojazd mechaniczny – pieszy.

² Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*, Dz. U. z 1997 r., Nr 98, poz. 602, (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 1990).

³ Stan faktyczny za: <https://www.rp.pl/Prawo-karne/304219981-Elektryczna-hulajnoga-raz-traktowana-jak-pieszy-innym-razem-to-motorower.html> oraz <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/warszawa-policja-winnny-nie-hulajnogista-a-piesza-bo-zrobila-krok-61469.html> (dostęp w dniu 30 maja 2019 r.).

⁴ Stan faktyczny za: <http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/7,54420,24762013,piesza-zderzyla-sie-z-hulajnogista-a-wlasciwie-drugim-pieszym.html> oraz <https://www.antyradio.pl/Technologia/Duperele/Kolejne-potrzenie-pieszey-przez-hulajnoge-elektryczna-Policja-oficjalnie-w-zdarzeniu-niebral-udzialu-zaden-pojazd-31644> (dostęp w dniu 30 maja 2019 r.).

⁵ Zob. wyrok SR Lublin-Zachód z dnia 20 grudnia 2016 r., sygn. III K 302/15, SAOS, <https://www.saos.org.pl/judgments/269982> (dostęp w dniu 30 maja 2019 r.).

⁶ W tej sprawie zob. m.in. opinię W. Zontka, zamieszczoną na portalu karne24, *Hulajnoga w wielkim mieście* (<https://karne24.com/hulajnoga-w-wielkim-miescie/>) [dostęp w dniu 30 maja 2019 r.).

Asumpt do niniejszej pracy w szczególności dała opinia Policji wydana w drugim z przytoczonych stanów faktycznych, wykluczająca możliwość dochodzenia karnoprawnych konsekwencji zderzeń pomiędzy pieszymi, jak też fakt stosunkowo małego zainteresowania tematem w doktrynie⁷. W tekście autor postara się, poza zakreśleniem unormowań związanych z osobą pieszego, pochylić się również nad dogmatycznym zagadnieniem możliwości stosowania przepisów dotyczących ruchu pojazdów w kontekście zasad bezpieczeństwa obowiązujących pieszych, a całość rozważań odnieść do wymiaru praktycznego, poprzez analizę stanów faktycznych opartych o hipotetyczne sytuacje z życia codziennego, takie jak np. sposób poruszania się przez pieszych (oraz podejmowania przez nich manewrów wyprzedzania czy wymijania/omijania), kwestii związanych z zachowaniem bezpiecznej odległości, zbliżaniem się do zakrętów oraz utrzymywaniem bezpiecznej prędkości.

Pochylenie się nad zagadnieniami spornymi w ruchu pieszych nabiera głębszej zasadności zwłaszcza w świetle ustawowej definicji tego podmiotu, która, jak wspomniałem już przy przedstawianiu stanów faktycznych, obejmuje większe *spektrum* użytkowników dróg, niż jedynie osoby poruszające się – *sensu stricto* – pieszo. Problem ten szerzej przedstawiony zostanie poniżej,

2. Regulacje prawne związane z osobą pieszego

Definicję pieszego odnajdziemy w ustawie – *Prawo o ruchu drogowym*, która w art. 2 zawiera słowniczek stosowanych pojęć ustawowych. Zgodnie z treścią punktu 18 tego słowniczka, za pieszego uważa się „osobę znajdującą się poza pojazdem na drodze i niewykonującą na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami: za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim, a także osobę w wieku do 10 lat kierującą rowerem pod opieką osoby dorosłej”. Doktryna rozszerza ten katalog pieszych o osoby poruszające się na wórkach, łyżwach, nartach, hulajnogach (zwykłych), deskorolkach i łyżworolkach⁸ (*podkr. red.*). Przedstawione we wstępie stany faktyczne niejako przymuszają, by w ów krąg podmiotów, przynajmniej hipotetycznie, włączyć również użytkowników hulajnóg elektrycznych⁹.

⁷ O pieszym w ruchu drogowym pisali m.in.: S. J. Bownik, *Pieszy jako podmiot przestępstwa wypadku drogowego*, Pał. 29/7-8 (331–332), 1985, s. 49–59 oraz G. Miśkiewicz, *Pieszy jako podmiot przestępstwa wypadku w komunikacji*, *Prawo i Praktyka – Temidium*, 2015, nr 2, s. 44–48; W. Radecki, *Odpowiedzialność osób pieszych za wykroczenia drogowe*, *Zagadnienia Wykroczeń*, 1983, nr 3, s. 24–33. Niemniej autorzy ci zasadniczo ograniczyli się do rozważań w kontekście relacji pieszy – pojazd, rezygnując z szerszego omówienia tematu relacji pomiędzy samymi pieszymi.

⁸ Ł. Malinowski, *Prawo o ruchu drogowym, komentarz*, LexisNexis, 2012, komentarz do art. 2, teza 69; W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym, komentarz*, ABC, 2011, komentarz do art. 2; także R. A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym, komentarz*, LEX, 2008, komentarz do art. 2, teza 2 do punktu 18.

⁹ Należy nadmienić, iż praktyka uznawania przez Policję osób poruszających się hulajnogami elektrycznymi za pieszych, dotyczy znacznej liczby przypadków i została odnotowana przez media –

W punkcie 17 tego samego artykułu znajduje się katalog uczestników ruchu drogowego, wśród których ustawodawca wymienia osobę pieszego. Oznacza to, że każda osoba spełniająca definicję przedstawioną w poprzednim akapicie, może być włączona w krąg podmiotów objętych uregulowaniami ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, jak i wszystkich innych aktów prawnych, odsyłających do owej regulacji na zasadzie *lex specialis*.

Pod pojęciem „zasady bezpieczeństwa”¹⁰ należy rozumieć reguły postępowania, umożliwiające zapobiegnięcie stworzeniu stanu zagrożenia dla dobra prawnego. Oczywiście jest, że specyfika ruchu drogowego opiera się na immanentnym narażaniu przez jego uczestników dóbr prawnie chronionych na stan ryzyka. W przypadku ruchu drogowego, istotą zachowania zasad bezpieczeństwa nie jest więc całkowite wyeliminowanie niebezpieczeństwa związanego z poruszaniem się w ruchu lądowym – co obiektywnie jest niemożliwe – lecz utrzymanie owego ryzyka przez użytkowników drogi na poziomie społecznej tolerancji zagrożenia dla dobra prawnego¹¹.

Sąd Najwyższy wskazuje źródło zasad bezpieczeństwa dla ruchu lądowego w „przepisach określających porządek poruszania się na szlakach komunikacyjnych i zachowanie się w typowych dla ruchu sytuacjach lub wyrażone przez przyjęte oznakowanie, oświetlenie i sygnalizację” oraz „reguły nie skodyfikowane w sposób szczegółowy, a wynikające z wyżej wymienionych przepisów oraz istoty bezpieczeństwa w ruchu, które muszą znaleźć zastosowanie wszędzie tam, gdzie nie ma sprecyzowanego przepisu”¹². Wynikają więc owe zasady w głównej mierze z norm zawartych w ustawie – *Prawo o ruchu drogowym* (oraz we wszelkich rozporządzeniach wydanych na podstawie tej ustawy) oraz ze swoistego zbioru abstrakcyjnych wyobrażeń co do powinności zachowania się uczestnika ruchu drogowego w sytuacji ukształtowanej przez zastane okoliczności. R. A. Stefański, jako źródło zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jako przykład wskazuje, w ramach nieskodyfikowanych reguł, powszechnie przyjęty zwyczaj ustępowania pierwszeństwa kierowcy włączającemu się do ruchu przez innego kierowcę, znajdującego się na drodze głównej¹³.

Zawarte w ustawie – *Prawo o ruchu drogowym* normy o charakterze ogólnym, takie jak zasada zachowania ostrożności (art. 3 pkt 1 tej ustawy) oraz szczególnej

zob. m.in. <http://www.tokfm.pl/Tokfm/7,169510,24695980,e-hulajnoga-jest-jak-motorower-i-trzebamiac-na-nia-prawo-jazdy.html> (dostęp w dniu 30 maja 2019 r.).

¹⁰ Szerokiego objaśnienia istoty zasad bezpieczeństwa dokonał, wraz z obszernym przeglądem orzecznictwa i doktryny, R. A. Stefański, (w:) *Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie*, część I, *Ius Novum*, 2008 nr 2, s. 48–79 oraz (w:) *Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie*, część II, *Ius Novum*, 2008, nr 3, s. 53–86.

¹¹ Szerzej o normach prawnych oraz o roli społecznej tolerancji na zagrożenie zob. A. Zoll, *O normie prawnej z punktu widzenia prawa karnego*, Krakowskie Studia Prawnicze, 1990, s. 79–80.

¹² Zob. uchwałę pełnego składu Izby Karnej SN z dnia 28 lutego 1975 r., sygn. V KzP 2/74, OSNKW 1975, nr 2–3, poz. 33.

¹³ R. A. Stefański, *Zasady bezpieczeństwa w ruchu...*, *op. cit.*, część I, *Ius Novum* 2008, nr 2, s. 48.

ostrożności (art. 3 pkt 2), czy zawarta w art. 19 tejże ustawy, adresowana przez ustawodawcę bezpośrednio do kierujących pojazdami, zasada zachowania prędkości bezpiecznej, tworzą zrąb ogólnych zasad bezpieczeństwa, które konkretyzowane są następnie przez przepisy o charakterze technicznym, regulujące w normalnych sytuacjach sposób korzystania przez uczestników ruchu lądowego z infrastruktury drogowej. Zgodnie ze stanowiskiem Sądu Najwyższego¹⁴, naruszenie owych technicznych norm nie musi oznaczać równoczesnego złamania zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zaistnienie anormalnej, nieujętej w żadnych regulacjach, sytuacji na drodze, wymaga od uczestnika ruchu optymalnego dostosowania swojego postępowania do zaistniałych warunków, w celu uniknięcia szkody zagrażającej dobru prawnemu. Nie można bronić się przed zarzutem spowodowania zagrożenia w ruchu drogowym poprzez wskazanie na zachowanie się przez oskarżonego w zgodzie z przepisami o charakterze technicznym, kiedy postępowanie takie nie służyło zachowaniu zasad bezpieczeństwa. Stanowisko to zostało zaprobowane przez doktrynę¹⁵.

Jak już zasygnalizowałem wcześniej, ustawa – *Prawo o ruchu drogowym* w swoich unormowaniach w sposób ograniczony odnosi się bezpośrednio do osoby pieszego, najwięcej uwagi, z oczywistych względów, poświęcając regulacjom związanym z ruchem pojazdów. Zgodnie z art. 2 punkty 26–28, do ruchu pieszych stosuje się pojęcia wymijania, omijania i wyprzedzania. Normy techniczne związane z pieszym uczestnikiem ruchu zostały zawarte w art. 11–15 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, a dotyczą one sposobu, w jaki ów podmiot zobowiązany jest w normalnej sytuacji do poruszania się w obrębie infrastruktury drogowej. Ponieważ regulacje te skupione są na zorganizowaniu ruchu pieszych w kontekście ich styczności z ruchem pojazdów, uważam za zbędne głębsze ich analizowanie w tym miejscu.

To, co jest najistotniejsze z perspektywy omawianego zagadnienia, to zakres zasad bezpieczeństwa, dotyczących osoby pieszego. Wiemy już, że na tym podmiocie ciąży obowiązek zachowania ostrożności oraz szczególnej ostrożności o których mowa w art. 3 punkty 1 i 2 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, co wynika z literalnego zaadresowania regulacji do wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Sporne jest istnienie możliwości uznania, czy pieszego dotyczą również normy wyrażone w art. 19 pkt 1, 2 oraz 3 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, to

¹⁴ Wyrok SN z dnia 16 sierpnia 1961 r., sygn. I K 559/60, OSNKW 1962, nr 4, poz. 55.

¹⁵ Zob. m.in. G. Bogdan, *Kodeks karny. Część szczególna*. t. II, Część I. *Komentarz do art. 117–211a*, red. W. Wróbel i A. Zoll, WKP, 2017, komentarz do art. 177, teza 5. Zob. też: M. Budyn-Kulik, *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, red. M. Mozgawa, LEX, 2018, komentarz do art. 177, teza 5; J. Lachowski *Kodeks karny. Komentarz*, red. W. Konarska-Wrzošek, WKP, 2018, komentarz do art. 177, teza 4; R. A. Stefański, *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, WK, 2016, komentarz do art. 177, teza 3, oraz K. J. Pawelec, *O nieprzewidywalności zachowań w ruchu drogowym. Kilka refleksji*, *Problemy Kryminalistyki*, 2015, nr 288, s. 55.

jest obowiązek zachowania bezpiecznej prędkości, nieutrudniania poruszania się innym oraz nakaz zachowania bezpiecznego odstępu od poprzedzającego uczestnika ruchu. Teoretycznie, jak już wspomniałem, ustawodawca czyni adresatem tego uregulowania osobę prowadzącą pojazd. Niemniej słusznym wydaje się przyjęcie poglądu, iż te same zasady mogą analogicznie dotyczyć osoby pieszego, jako nieskodyfikowane normy bezpieczeństwa, wynikające z obowiązku zachowania ostrożności z art. 3 pkt 1 tejże ustawy. Trudno zaprzeczyć, by ruch pieszych (a przypomnijmy – pod tym pojęciem rozumiemy również biegaczy czy osoby poruszające się na nartach, deskorolkach i hulajnogach) miał być wyłączony od obowiązku dostosowania prędkości poruszania się do warunków panujących na drodze, bądź zachowania bezpiecznej odległości od poruszającego się przed nimi innego uczestnika ruchu, skoro złamanie tych reguł obiektywnie stwarza, przynajmniej w przypadku pieszych poruszających się z dużą prędkością, nieakceptowalne ryzyko doprowadzenia do zderzenia.

Naruszenie zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym może prowadzić po stronie sprawcy do odpowiedzialności zarówno karnej, jak i cywilnej. O odpowiedzialności pieszych w przypadku prawa karnego decyduje nie tylko wynikający z art. 3 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym* obowiązek zachowania ostrożności, ale również treść art. 9 § 2 k.k.¹⁶, który przesądza o możliwości zakwalifikowania czynu popełnionego z naruszeniem zasad ostrożności wymaganej w danym przypadku, jako przestępstwa nieumyślnego. Wbrew przytoczonej we wstępie opracowania opinii funkcjonariuszy Policji, jak i pogładowi wyrażonemu za T. Cyprianem przez G. Miśkiewicza¹⁷, z perspektywy prawa karnego, w przypadku zderzeń w ruchu pieszych, istnieje możliwość prawnie relewantnej oceny takich zdarzeń, nie tylko na gruncie prawa wykroczeń.

Kontrowersje w tej kwestii może budzić odpowiedzialność na zasadzie artykułu 177 § 1 k.k., bądź jego typu kwalifikowanego z § 2. Przepis ów, dla realizacji znamion przedmiotowych wymaga, poza wystąpieniem skutku w postaci uszczerbku średniego (§ 1) albo ciężkiego lub śmierci (§ 2), by doszło do wypadku na skutek niezachowania ostrożności w ruchu lądowym, wodnym lub powietrznym. Nie sposób odmówić pieszemu (jak już wspomniałem) statusu bycia uczestnikiem ruchu lądowego, zobowiązanym do zachowania reguł ostrożności. Jednakże, potencjalna wątpliwość mogłaby wkraść się przy interpretowaniu znamienia „wypadek”.

¹⁶ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – *Kodeks karny*. Dz. U. z 1997 r., Nr 88 poz. 553.

¹⁷ G. Miśkiewicz, *Pieszy jako podmiot przestępstwa wypadku w komunikacji*, *Prawo i Praktyka – Tezmidium*, nr 2, lipiec 2015, s. 45. Należy nadmienić, że T. Cyprian w książce pt. *Wypadki drogowe w świetle prawa karnego*, PWN, Warszawa, 1963, na s. 25, w ramach klasyfikacji wypadków drogowych wymienia zdarzenie drogowe pomiędzy pieszymi.

Konwencja *o prawie właściwym dla wypadków drogowych*¹⁸ w art. 1 na użytek aktu przyjmuje definicję wypadku drogowego jako „wypadek, w którym uczestniczy jeden lub kilka pojazdów z napędem silnikowym lub bez napędu, wiążący się z ruchem na drodze publicznej, na terenie ogólnodostępnym lub na terenie prywatnym dostępnym dla niektórych osób”. W doktrynie, T. Cyprian, starając się stworzyć definicję pojęcia „wypadek drogowy”, powołał się na A. O. Finka, który uznał, że do zaistnienia takiego zdarzenia „nie jest konieczny udział pojazdu mechanicznego”¹⁹. Sam przywołany autor ostatecznie skłonił się do przedstawienia definicji technicznej wypadku drogowego, jako zdarzenia „związanego z ruchem pojazdów”²⁰, nie uzasadniając przyczyny takiego zawężenia. Nie mniej, nieco dalej w tekście podaje przykład „wypadku *sensu largo*”, m.in. jako zderzenia pieszych²¹.

Zgodnie z językową definicją, w odniesieniu do zdarzeń drogowych, wypadek należy rozumieć jako „nieszczęśliwe wydarzenie, które spowodowało straty materialne, w którym ktoś ucierpiał”²², „nieszczęście, kraksa”²³. Niejasne jest przywiązanie doktryny do operowania pojęciem wypadku drogowego jedynie w przypadkach zdarzenia związanego z udziałem pojazdu, kiedy ani *Kodeks karny*, ani ustawa – *Prawo o ruchu drogowym*, w żaden sposób takiego zawężenia nie dokonują. Moim zdaniem, ciężko wyobrazić sobie racjonalny powód do przeprowadzania takiej wykładni tego pojęcia, zwłaszcza w sytuacji, gdy ustawodawca za pieszych uznaje osoby poruszające się (jak już wspomniałem) m.in. na nartach, łyżworolkach czy deskorolkach – a więc zdolne do osiągnięcia prędkości, która w połączeniu z masą ciała ludzkiego może w wyniku zderzenia doprowadzić do poważnych konsekwencji dla jego uczestników. Niemniej, szersze rozważania dotyczące znaczenia pojęcia „wypadek” wykraczają poza ramy niniejszego artykułu, zasługując na osobne opracowanie.

Nawet w przypadku wykluczenia odpowiedzialności pieszego za zderzenie z innym pieszym na gruncie art. 177 § 1 bądź § 2 k.k., pozostaje możliwość oceny popełnionego czynu z perspektywy art. 155 (nieumyślne spowodowanie śmierci), 156 § 2 (nieumyślny ciężki uszczerbek) oraz 157 § 3 k.k. (nieumyślny średni lub lekki uszczerbek).

Jak słusznie zauważył już G. Miśkiewicz²⁴, możliwa jest również odpowiedzialność pieszych na gruncie prawa wykroczeń, na podstawie regulacji z art. 86.

¹⁸ Konwencja *o prawie właściwym dla wypadków drogowych*, z dnia 4 maja 1971 r. – tekst jedn. Dz. U. z 2003 r., Nr 63, poz. 585.

¹⁹ A. O. Fink (w): *Verkehrsunfälle und ihre Untersuchung*, Kriminalistikverlag, Hamburg, 1956 – cytat za: T. Cyprianem, *Wypadki drogowe w świetle prawa karnego*, PWN, Warszawa, 1963, s. 23.

²⁰ T. Cyprian, *Wypadki drogowe...*, *op. cit.*, s. 24.

²¹ Tamże, s. 25.

²² Za: <https://sjp.pwn.pl/sjp/wypadek;2540057.html> (dostęp w dniu 30 maja 2019 r.).

²³ Za: <https://sjp.pl/wypadek> (dostęp w dniu 30 maja 2019 r.).

²⁴ G. Miśkiewicz, *Pieszy jako podmiot przestępstwa wypadku w komunikacji*, *Prawo i Praktyka – Temidium*, nr 2, lipiec 2015, s. 45.

§ 1 i § 2 k.w.²⁵ (spowodowanie zagrożenia w ruchu drogowym na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu oraz znajdowanie się w stanie nietrzeźwości przez sprawcę wykroczenia z § 1) jak i art. 90 k.w. (tamowanie lub utrudnianie ruchu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu).

Na marginesie należy dodać, że pieszy, naruszając zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym, naraża się również na odpowiedzialność deliktową z art. 415 *Kodeksu cywilnego*²⁶.

3. Studium przypadków

Jako ilustrację do bardziej praktycznych rozważań w kwestiach spornych posłużą następujące, proste, hipotetyczne stany faktyczne:

- 1) Do łuku drogowego o kącie 90° na obszarze zabudowy miejskiej zbliża się, z dużą prędkością, dwóch pieszych, poruszających się po chodniku, w przeciwnych kierunkach, na równoległym względem siebie kursie. Fasady budynków uniemożliwiają obserwację ruchu na zakręcie. Niewidzący się nawzajem piesi w tym samym czasie wchodzi w łuk. W efekcie zderzają się z sobą.
- 2) A i B to piesi, poruszający się chodnikiem w tym samym kierunku, przy czym A porusza się z dużą prędkością. A decyduje się wyprzedzić B. W trakcie wykonywania manewru, gdy zbliża się do B, ten wykonuje nagły skręt, w następstwie czego dochodzi do zderzenia obu uczestników ruchu.
- 3) C i D to piesi, przy czym C, osoba w podeszłym wieku, czeka na tramwaj na przystanku, podczas gdy D wykonuje manewr ominięcia C. W tym momencie C gwałtownie rusza, gdyż właśnie zorientował się, że nadjechał jego tramwaj. Dochodzi do zderzenia C i D.

W pierwszym z przytoczonych przypadków nie ulega wątpliwości, że obaj piesi są zobowiązani do zachowania zasad ostrożności, zgodnie z art. 3 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*. Zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym wymagają od obu uczestników ruchu, by zbliżając się do zakrętu, na którym istnieje ograniczona – bądź zerowa – widoczność, wzięli pod uwagę realną możliwość wejścia w kolizję z innym uczestnikiem ruchu drogowego, poruszającym się w przeciwnym kierunku. Modelowy pieszy, poruszający się ze stosunkowo dużą prędkością (np. biegacz, łyżworolkarz) powinien w takiej sytuacji zwolnić do prędkości umożliwiającej bezpieczne dla niego i innych wejście w zakręt. Niemniej, w przytoczonym stanie faktycznym, nawet zmniejszenie prędkości poruszania się nie ochroni tych uczestników ruchu przed zderzeniem się, a jedynie zminimalizuje jego skutki. Należy więc odpowiedzieć na pytanie, czy w takiej sytuacji istnieją reguły, których

²⁵ Szerokiego omówienia kwestii odpowiedzialności na gruncie art. 86 § 1 k.w. dokonał A. Skowron (w:) *Zasady bezpieczeństwa ruchu (art. 177 k.k.) a należyta ostrożność i zagrożenie bezpieczeństwa ruchu jako znamiona wykroczenia z art. 86 §1 k.w.*, Paragraf na Drodze 2004, nr 5, s. 29–41.

²⁶ Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. *Kodeks cywilny*, Dz. U. z 1964 r., Nr 16, poz. 93.

zastosowanie całkowicie umożliwiłoby wyeliminowanie skutku w postaci zderzenia pieszych.

Wydaje się, że w tej sytuacji poszukiwaną normą byłoby zastosowanie reguły ruchu prawostronnego – analogicznie do uregulowania ruchu pojazdów z art. 16 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*. Piesi poruszający się po chodniku w ten sposób nie znaleźliby się *de facto* nigdy na kursie kolizyjnym względem siebie, pozostając cały czas w ruchu równoległym. Oczywiście w praktyce życia codziennego nagminne jest poruszanie się pieszych po chodnikach po dowolnie dobranej stronie. Niemniej należy pamiętać, że niestosowanie tej reguły generalnie nie niesie ze sobą większego zagrożenia w zwyczajnym ruchu pieszych, gdyż niska prędkość większości spacerowiczów oraz warunki infrastruktury drogowej umożliwiają zarówno obserwowanie otoczenia, jak i sprawną reakcję na groźbę potencjalnego zderzenia, w postaci korekty kursu. W analizowanym przypadku mamy do czynienia z sytuacją szczególną, gdzie obaj uczestnicy zdarzenia nie tylko poruszają się ze znaczną prędkością, ale również znajdują się w specyficznych warunkach drogowych – aż do chwili wejścia w łuk nie widzą się wzajemnie, wskutek czego realnie nie mają innej możliwości zwiększenia szans na reakcję na potencjalne zagrożenie niż zastosowanie reguły ruchu prawostronnego.

Na marginesie należy zaznaczyć, że pieszy, poruszający się stroną chodnika przylegającą do zabudowy, powinien dodatkowo brać pod uwagę możliwość nagłego włączenia się do ruchu nieuważnej osoby wychodzącej z budynku – aczkolwiek to na włączającym się do ruchu cięży główna odpowiedzialność za wykonanie tego manewru zgodnie z zasadami bezpieczeństwa.

Drugi z przytoczonych stanów faktycznych porusza problem związany z zachowaniem zasad bezpieczeństwa podczas wykonywania manewrów wyprzedzania oraz skrętu. Prowadzący pojazd, zarówno podczas wykonywania manewru zmiany kierunku ruchu (art. 22 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*), jak i wyprzedzania (art. 25 pkt 1 tej ustawy) zobowiązany jest do zachowania szczególnej ostrożności. W przypadku pieszego, pojawia się tu problem związany z wykładnią art. 3 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, który to obowiązek jest zawężony jedynie do przypadków wymienionych w ustawie. Z perspektywy funkcjonalnej wydaje się jednak, że wyłączenie pieszego w takich sytuacjach z obowiązku zachowania szczególnej ostrożności stałoby w jawnej sprzeczności z zasadami bezpieczeństwa. Raz jeszcze wypada powtórzyć: sytuacja ta nie miałaby większego znaczenia w przypadku możliwości zderzenia się „spacerowiczów”, jednak w sytuacji, gdy A porusza się z dużą prędkością, powinno się wymagać od niego, by wraz ze wzrostem generowanego przez niego abstrakcyjnego zagrożenia dla bezpieczeństwa w ruchu, równocześnie wzrastała ciężąca na nim odpowiedzialność za potencjalne skutki zderzenia. A, wykonując manewr wyprzedzania innego pieszego, powinien więc zachować szczególną ostrożność. Nadto należałoby się zastanowić,

czy do A, jako osoby wyprzedzającej, można zaadresować również zasadę bezpieczeństwa w postaci normy zbieżnej z treścią adresowanego do kierowców art. 24 pkt 3 ust. 3 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, tj. nakaz wyprzedzania innego uczestnika ruchu z lewej strony. Z pewnością zachowanie takiej reguły w ruchu pieszych, a także innych norm analogicznych do uregulowań co do wyprzedzania pojazdów, przyczyniłoby się do wzrostu bezpieczeństwa.

W przypadku B – gdyby sytuacja, w której się znalazł, wymagała od niego przewidywania ryzyka zagrożenia związanego ze zmianą kierunku poruszania się (np. gdyby poruszał się po ścieżce będącej popularną trasą dla wrotkarzy, biegaczy czy rowerzystów), powinien, przed wykonaniem manewru skrętu upewnić się, że może go wykonać w sposób bezpieczny, a w razie konieczności – szczególnie gdy sam porusza się z dużą prędkością – zasygnalizować uprzednio zamiar wykonania manewru, np. poprzez wysunięcie ręki w kierunku, w którym skręca, po wcześniejszym upewnieniu się, że ruch ten nie spowoduje zagrożenia.

Warto podkreślić, że wymóg zachowania szczególnej ostrożności w obu analizowanych przypadkach wynika nie tylko z art. 3 pkt 1 ustawy – *Prawo o ruchu drogowym*, ale również, w perspektywie prawnokarnej, jest relewantny na płaszczyźnie obiektywnej przewidywalności skutków zdarzenia.

W ostatnim z opisanych zdarzeń, przy przyjęciu powyższej argumentacji co do możliwości obarczenia pieszych wymogiem szczególnej ostrożności, należy stwierdzić, iż D związany był przez ową powinność już podczas zbliżania się do obszaru przystanku komunikacji miejskiej. Teren ten na ogół cechuje się dużym skupiskiem osób, jak i sporą dynamiką ich przemieszczania się – pasażerowie w miejscu tym wsiadają i wysiadają, nagle zatrzymują się, niecierpliwie krążą w oczekiwaniu na przyjazd środka lokomocji, czy – co nagminne – na ów teren wbiegają, by zdążyć na odjeżdżający autobus albo tramwaj. Każdy pieszy, zbliżając się do takiego miejsca, powinien mieć na uwadze specyfikę tej przestrzeni, dostosować do niej swoją prędkość, zachować – w zakresie stosownym do okoliczności – bezpieczny odstęp od poprzedzających go innych uczestników ruchu, oraz bacznie się rozglądać, czy nie znajduje się na kursie kolizyjnym z kimś innym. W przytoczonym stanie faktycznym konieczność szczególnego zachowania ostrożności potęguje fakt, że C jest osobą w podeszłym wieku, a więc i niepomernie bardziej narażoną na negatywne skutki ewentualnego zderzenia.

Co do osoby C, to jako *de facto* włączający się do ruchu, powinien być upewnić się dla zachowania zasad bezpieczeństwa, że nikomu swoim zachowaniem nie zagrazi. Obowiązek ten wzmaga sytuacja znajdowania się na terenie przystanku komunikacji miejskiej, który, jest miejscem charakteryzującym się chaotycznością ruchu.

4. Uwaga końcowa

Powyższe krótkie rozważania, mają stanowić przyczynek do ponownego spojrzenia przez teoretyków i praktyków prawa na obszar zdarzeń zachodzących w ruchu drogowym pomiędzy pieszymi. Przestrzeń ta, dotąd marginalizowana w piśmiennictwie, zasługuje na szerokie omówienie. Nie tylko ze względu na problemy stwarzane przez obecne uregulowanie dotyczące e-hulajnóg, ale również przez wzgląd na wspomnianą szeroką definicję pojęcia pieszego w prawie drogowym.

W chwili, gdy kończyłem pisać niniejszy artykuł, w Sejmie przegłosowano zmiany w *Kodeksie karnym*²⁷, zakładające znaczne podwyższenie sankcji za nieumyślne spowodowanie śmierci. Ustawodawca zakłada, że za ten typ czynu zabronionego powinna należeć się kara od roku do 10 lat pozbawienia wolności (art. 155 k.k. – poprzednio od 3 miesięcy do 5 lat), podczas gdy za spowodowanie śmiertelnego wypadku grozi od 6 miesięcy do 8 lat pozbawienia wolności²⁸. Oznacza to, że gdyby pozostać przy wyłączeniu zdarzeń pomiędzy pieszymi z zakresu penalizacji zawartego w art. 177 k.k., sprawca takiego zdarzenia²⁹ odpowiadałby surowiej niż kierujący pojazdem, mimo zupełnie innego ciężaru gatunkowego popełnionego czynu.

Trudność w zaakceptowaniu takiego rozwiązania nakazuje postawić pytania zarówno o *ratio legis*, jak i o sens obecnego podejścia doktryny i orzecznictwa do pojmowania zdarzeń w ruchu drogowym w tak zawężonym zakresie.

Bibliografia

1. Barczak-Oplustil, A., Górowski, W., Iwański, et al. (2019). *Opinia w sprawie uchwalonej przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej na 81. posiedzeniu w dniu 16 maja 2019 r. ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw*, druk senacki nr 1184, z dnia 20 maja 2019 r.
2. Bogdan, G. (2017). *Kodeks karny. Część szczególna*, t. II, Część I. *Komentarz do art. 117–211a*, red. W. Wróbel, A. Zoll, WKP, Warszawa, komentarz do art. 177.
3. Bownik, S., J. (1985). *Pieszy jako podmiot przestępstwa wypadku drogowego*, Palestra nr 7–8 (331–332).
4. Budyn-Kulik, M. (2018). *Kodeks karny. Komentarz aktualizowany*, red. M. Mozgawa, LEX, Warszawa, komentarz do art. 177.
5. Cyprian, T. (1963). *Wypadki drogowe w świetle prawa karnego*, PWN, Warszawa.

²⁷ <http://www.sejm.gov.pl/sejm8.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=3451> (dostęp w dniu 30 maja 2019 r.).

²⁸ Szerzej w kontekście nowelizacji art. 155 k.k. jak i całego projektu zob. A. Barczak-Oplustil, W. Górowski, M. Iwański, M. Małecki, W. Zontek, S. Tarapata, W. Wróbel, J. Duda, *Opinia w sprawie uchwalonej przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej na 81. posiedzeniu w dniu 16 maja 2019 r. ustawy o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw*, druk senacki nr 1184, z dnia 20 maja 2019 r., https://kipk.pl/dokumenty/kipk_opinia_nowelizacjakk_2019.pdf (dostęp w dniu 30 maja 2019 r.), s. 18–19.

²⁹ O nieumyślny skutek w postaci śmierci w ruchu pieszych wcale nie trudno (podobnie jak o wszelkiego rodzaju uszczerbki) – zob. dla przykładu zdarzenie z udziałem pieszego trenującego marszobieggi oraz spacerowicza, <http://rzeszow.wyborcza.pl/rzeszow/1,34962,1913671.html> (dostęp w dniu 30 maja 2019 r.).

6. Fink, A., O. (1956). *Verkehrsunfälle und ihre Untersuchung*, Kriminalistikverlag, Hamburg.
7. Lachowski, J. (2018). *Kodeks karny. Komentarz*, red. W. Konarska-Wrzošek, WKP, Warszawa, komentarz do art. 177.
8. Malinowski, Ł. (2012). *Prawo o ruchu drogowym, komentarz*, LexisNexis, Warszawa, komentarz do art. 2.
9. Miśkiewicz, G. (2015). *Pieszy jako podmiot przestępstwa wypadku w komunikacji*, Prawo i Praktyka – *Temidium*, nr 2.
10. Pawelec, K., J. (2015). *O nieprzewidywalności zachowań w ruchu drogowym. Kilka refleksji*, Problemy Kryminalistyki, nr 288.
11. Radecki, W. (1983). *Odpowiedzialność osób pieszych za wykroczenia drogowe*, Zagadnienia Wykroczeń, nr 3.
12. Skowron, A. (2004). *Zasady bezpieczeństwa ruchu (art. 177 k.k.) a należyta ostrożność i zagrożenie bezpieczeństwa ruchu jako znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 k.w.*, Paragraf na Drodze, nr 5.
13. Stefański, R., A. (2016). *Kodeks karny. Komentarz*, red. M. Filar, WK, Warszawa, komentarz do art. 177.
14. Stefański, R., A. (2008). *Prawo o ruchu drogowym, komentarz*, LEX, Warszawa, komentarz do art. 2.
15. Stefański, R., A. (2008). *Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie, część I, Ius Novum*, nr 2.
16. Stefański, R., A. (2008). *Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie, część II, Ius Novum*, nr 3.
17. Kotowski, W. (2011). *Prawo o ruchu drogowym, komentarz*, Wyd. ABC, Warszawa komentarz do art. 2.
18. Zoll, A. (1990). *O normie prawnej z punktu widzenia prawa karnego*, Krakowskie Studia Prawnicze, rok XXIII.

* * *

Collisions between pedestrians in road traffic. Controversial and disputable issues

Abstract

The article is devoted to a discussion of collisions between pedestrians in road traffic with an emphasis on the aspects of criminal law. A runner, a rollerblade skater, a roller skater, or even an ordinary person taking a stroll may cause an event in which another participant of the road traffic will be affected. On the basis of the analysis of traffic safety rules, the author makes an attempt to define the scope of possible criminal liability. His approach is both dogma and practice orientated, manifested in the section devoted to the discussion of hypothetical events. The author employs the research method of secondary analysis of past events (the case law and legal literature) as well as case studies.

Key words

Pedestrian, safety rules, road traffic, collision, accident.