



**Natalia Wąsik**

## **Odpowiedzialność za wykroczenia w zakresie obowiązku przestrzegania zasady tworzenia tzw. "korytarza życia"**

### **Streszczenie**

W publikacji zaprezentowano najważniejsze założenia nowelizacji art. 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 1990 ze zm.) i nowej instytucji, jaką jest obowiązek prawny tworzenia tzw. „korytarza życia”, a także konsekwencji niestosowania się przez kierujących do nowych przepisów. Rozważania na gruncie prawa wykroczeń podjęto z uwzględnieniem dorobku doktryny i orzecznictwa wypracowanych w realiach porządku prawnego przed 6 grudnia 2019 r.

### **Słowa kluczowe**

Bezpieczeństwo ruchu drogowego, „korytarz życia”, pojazd uprzywilejowany, należyta ostrożność kierującego pojazdem.

\* \* \*

### **1. Wprowadzenie**

Słusznie w orzecznictwie podnosi się, że sens uprzywilejowania w ruchu niektórych pojazdów polega na ułatwieniu możliwie szybkiego dotarcia do określonego miejsca pojazdom bezpośrednio biorącym udział w akcjach ratowniczych, związanych z ratowaniem życia lub mienia albo w celu zmniejszenia skutków katastrofy. Skuteczność tego rozwiązania jest zachowana dopóty, dopóki liczba pojazdów uprzywilejowanych jest ograniczona do niezbędnego minimum<sup>1</sup>.

W świetle powyższego niezwykle istotnego znaczenia nabiera czas dojazdu zespołu pogotowia ratunkowego do ofiary wypadku lub najbliższego szpitala. Świadczy o tym chociażby ustawowe uregulowanie tej materii. Zgodnie z art. 24 ust. 1 ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 993 ze zm.), dalej jako „u.p.r.m.”, wojewoda

---

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

<sup>1</sup> Zob. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 26 marca 2013 r., sygn. VII SA/Wa 2672/12, LEX nr 1321672.

podejmuje działania organizacyjne zmierzające do zapewnienia następujących parametrów czasu dotarcia na miejsce zdarzenia dla zespołu ratownictwa medycznego od chwili przyjęcia zgłoszenia przez dyspozytora medycznego:

- 1) mediana czasu dotarcia – w skali każdego miesiąca – jest nie większa niż 8 minut w mieście powyżej 10 tysięcy mieszkańców i 15 minut poza miastem powyżej 10 tysięcy mieszkańców;
- 2) trzeci kwartyl czasu dotarcia – w skali każdego miesiąca – jest nie większy niż 12 minut w mieście powyżej 10 tysięcy mieszkańców i 20 minut poza miastem powyżej 10 tysięcy mieszkańców;
- 3) maksymalny czas dotarcia nie może być dłuższy niż 15 minut w mieście powyżej 10 tysięcy mieszkańców i 20 minut poza miastem powyżej 10 tysięcy mieszkańców.

W ust. 2 omawianego przepisu przewidziano natomiast, że przyjmuje się, że 0,5% przypadków o najdłuższych czasach dotarcia w skali każdego miesiąca nie bierze się pod uwagę w naliczaniu parametrów określonych w ust. 1, z zastrzeżeniem, że przypadki te nie podlegają kumulacji pomiędzy miesiącami<sup>2</sup>.

W 1961 r. R. Adams Cowley wprowadził termin „złota godzina”, określający czas, w jakim pacjent w stanie zagrożenia życia powinien znaleźć się w miejscu, gdzie możliwe jest udzielenie mu specjalistycznej pomocy. Systemy ratownictwa na całym świecie starają się usprawnić techniki dotarcia do ofiar, by jak najszybciej podjąć działania stabilizujące funkcje życiowe oraz przetransportować pacjenta do odpowiedniego centrum urazowego lub Szpitalnego Oddziału Ratunkowego. Kolejną koncepcją, tzw. „10 platynowych minut”, postawiła przed służbami ratowniczymi konieczność skrócenia czasu potrzebnego do wydobycia ofiar z rozbitych pojazdów. Jednym z czynników decydujących o rozmieszczeniu zespołów ratownictwa medycznego oraz zastępów straży pożarnej jest założenie tzw. maksymalnego czasu dojazdu. Pamiętać jednak należy, że każda akcja przebiega w inny sposób i rozkład czasowy poszczególnych etapów może być inny, np. gdy wypadek ma miejsce w centrum dużego miasta<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> W piśmiennictwie regulacje te są jednak niekiedy krytykowane. Dostrzega się, że ujęte w nich podejście do kwestii czasu dojazdu w warunkach polskich jest poważnym błędem. Dokonywane w ostatnich latach próby doświadczalne pokazują, że czas oczekiwania na połączenie z dyspozytorem medycznym w skrajnych przypadkach przekraczał nawet 6 minut. Wobec braku obowiązku reakcji na wpływającą rozmowę (w wielu zachodnioeuropejskich systemach przyjmuje się czas maks. 15 sekund) w określonym czasie sam czas dojazdu jest jedynie półśrodkiem. Podobnie brak obowiązku zapisu tzw. statusu oraz pozycji GPS nie daje możliwości pomiaru czasu dojazdu, gdyż zapisy ręczne *ex post* są całkowicie niewiarygodne. Podobnie należy zwrócić uwagę, że czas dojazdu (zaparkowania) zespołu wielokrotnie różni się do czasu dotarcia zespołu do poszkodowanego. Zob. M. Waszkiewicz, *Komentarz do art. 24 ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym*, [w:] S. Poździech (red.), *Ustawa o Państwowym Ratownictwie Medycznym. Komentarz*, Warszawa 2013/LEX 2019.

<sup>3</sup> Zob. R. Kijanka, K. Buchlarz, M. Dudek, P. Białoń, M. Mańkowski, M. Rak, „Złota godzina” w wypadkach drogowych, *Na Ratunek* 2018, nr 3, s. 65–67.

Niewątpliwie sprawność przebiegu akcji ratunkowej uzależniona jest w dużej mierze od uwarunkowań drogowych. W dobie postępującego natężenia ruchu drogowego, pomimo rozwoju infrastruktury, szybkie przemieszczanie się pojazdów uprzywilejowanych z lub do miejsca zdarzenia drogowego, może napotykać na przeszkody. Od wielu miesięcy w mediach i w środowiskach związanych z promocją bezpieczeństwa w ruchu drogowym zwracano uwagę na potrzebę wprowadzenia regulacji prawnych, zobowiązujących kierujących pojazdami do takich zachowań, które umożliwią sprawną realizację przez odpowiednie służby działań ukierunkowanych na ratowanie życia ludzkiego, a tym samym urzeczywistnienie wspomnianych wcześniej dyspozycji art. 24 u.p.r.m. czy idei „złotej godziny”. Postulowano w tym względzie nowelizację art. 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 1990 ze zm.), dalej jako „p.r.d.” i porzucenie „kurtuazyjnej” postawy kierujących wobec pojazdów uprzywilejowanych na rzecz obowiązku prawnego tworzenia tzw. „korytarza życia”. Od dnia 6 grudnia 2019 r. regulacje takie obowiązują, a co znamienne ustanowione zostały przy powszechnym konsensusie, w drodze niemal jednogłośnie głosowania parlamentarzystów. Niestety pomimo politycznej i społecznej zgody co do wzorców pożądanego zachowań na drogach w sytuacjach wymagających pilnej interwencji służb ratunkowych, na przestrzeni zaledwie tygodnia policyjne statystyki zaczęły wypełniać się kolejnymi postępowaniami mandatowymi za nadużycia kierujących pojazdami w związku z tworzeniem „korytarza życia”.

Wspomniana okoliczność w pełni uzasadnia publikację niniejszego artykułu, którego głównym celem jest prezentacja założeń nowelizacji art. 9 p.r.d. i nowej instytucji, jaką jest obowiązek prawny tworzenia „korytarza życia”, a także konsekwencji niestosowania się przez kierujących do nowych przepisów. Rozważania na gruncie prawa wykroczeń podjęto z uwzględnieniem dorobku doktryny i orzecznictwa wypracowanych w realiach porządku prawnego przed 6 grudnia 2019 r.

## **2. Pojęcie „korytarza życia” i prawne uwarunkowania zasad jego tworzenia w ruchu drogowym**

Kwestie obowiązku ułatwiania przejazdu pojazdowi uprzywilejowanemu, czyli tworzenia tzw. korytarza życia – dodatkowego, wygospodarowanego przez kierowców pasa na jezdni, którym służby ratunkowe (pogotowie, straż pożarna i policja) mogą dotrzeć do poszkodowanych w wypadkach – określa art. 9 p.r.d. Powyższy obowiązek został ustanowiony poprzez nowelizację ww. przepisu, dokonaną w art. 1 pkt 1 ustawy z dnia 16 października 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2019 r., poz. 2202).

Do dnia 5 grudnia 2019 r. art. 9 p.r.d. skonstruowany był w sposób następujący: *„Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani ułatwić przejazd pojazdu uprzywilejowanego, w szczególności przez niezwłoczne usu-*

nięcie się z jego drogi, a w razie potrzeby zatrzymanie się<sup>4</sup>. Zgodnie ze znowelizowanym art. 9 ust. 1 p.r.d. uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani ułatwić przejazd pojazdu uprzywilejowanego, w szczególności przez niezwłoczne usunięcie się z jego drogi, a w razie potrzeby zatrzymanie się. Zasadę tę doprecyzowuje ust. 2 omawianego przepisu, wskazując, że w warunkach zwiększonego natężenia ruchu pojazdów utrudniającego swobodny przejazd pojazdu uprzywilejowanego w celu umożliwienia swobodnego przejazdu tego pojazdu:

- 1) na jezdni z dwoma pasami ruchu w tym samym kierunku kierujący pojazdem poruszający się lewym pasem ruchu jest obowiązany usunąć się z drogi przejazdu pojazdu uprzywilejowanego przez zjechanie jak najbliżej lewej krawędzi pasa ruchu, a kierujący pojazdem poruszający się prawym pasem ruchu jest obowiązany usunąć się z drogi przejazdu pojazdu uprzywilejowanego przez zjechanie jak najbliżej prawej krawędzi pasa ruchu;
- 2) na jezdni z więcej niż dwoma pasami ruchu w tym samym kierunku kierujący pojazdem poruszający się skrajnym lewym pasem ruchu jest obowiązany usunąć się z drogi przejazdu pojazdu uprzywilejowanego przez zjechanie jak najbliżej lewej krawędzi pasa ruchu, a kierujący pojazdami poruszający się pozostałymi pasami ruchu są obowiązani usunąć się z drogi przejazdu pojazdu uprzywilejowanego przez zjechanie jak najbliżej prawej krawędzi pasów ruchu.

W myśl art. 9 ust. 3 p.r.d. kierującemu pojazdem innym niż uprzywilejowany zabrania się korzystania z drogi przejazdu pojazdu uprzywilejowanego utworzonej w sposób, o którym mowa w ust. 2. Kierujący pojazdem może kontynuować jazdę po uprzednio zajmowanym pasie ruchu po przejeździe pojazdu uprzywilejowanego. Przepisu tego nie stosuje się jednak do pojazdów zarządców dróg lub pomocy drogowej biorących udział w akcji ratowniczej (art. 9 ust. 4 p.r.d.).

Wprowadzenie zmian w regulacjach dotyczących ruchu drogowego ustawodawca uzasadniał m.in. tym, że w ciągu ostatnich kilkunastu lat Polska stała się

---

<sup>4</sup> Na gruncie takiego brzmienia art. 9 p.r.d. w piśmiennictwie podkreślano m.in., że uprzywilejowanie pojazdu ma charakter szczególny, ponieważ polega na korzystaniu z ułatwień w ruchu drogowym przez niestosowanie się do znaków i sygnałów drogowych oraz przepisów, po spełnieniu określonych w ustawie warunków (art. 53 ust. 2 p.r.d.), przy czym kierujący nim ma obowiązek zachowania „szczególnej ostrożności” (art. 2 pkt 22 p.r.d.). Inni kierujący natomiast zobligowani są do bezwzględnego usunięcia się z drogi lub nawet zatrzymania się. W szczególnych przypadkach, kiedy nie ma możliwości zjechania na bok, należy jechać („uciekać”) przed pojazdem uprzywilejowanym z odpowiednio większą prędkością do miejsca, w którym możliwe będzie „ustąpienie”. Kierujący takim pojazdem może również pobudzić do działania (określonego zachowania) innego kierującego, w postaci np. użycia ostrzegawczego sygnału dźwiękowego lub świetlnego. Jest to wyjątek od zasady zakazu używania sygnałów ostrzegawczych w celu „popędzania” innych uczestników ruchu drogowego. Nie stanowi zatem wykroczenia naruszenie przepisów przez kierującego pojazdem ułatwiającym przejazd pojazdowi uprzywilejowanemu, jeśli sytuacja tego wymaga, określona zaś czynność została wykonana w warunkach niepowodujących zagrożenia bezpieczeństwa ruchu. Zob. W. Kotowski, *Komentarz do art. 9 Prawa o ruchu drogowym*, [w:] W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2011/LEX 2019.

krajem dynamicznego rozwoju sieci drogowej, a wraz z rozwojem sieci dróg, rosnącą liczbą użytkowników pojazdów mechanicznych i większą kongestią ruchu na polskich drogach pojawiła się potrzeba wprowadzenia nowych rozwiązań, które byłyby „pomocne” m.in. w zapewnieniu krótszego czasu przejazdu służb ratowniczych podejmujących działania ratunkowe w przypadku wystąpienia zdarzenia drogowego, a – co za tym idzie – zwiększeniu szans na przeżycie lub na mniejszy uszczerbek zdrowia ofiar takiego zdarzenia<sup>5</sup>.

Ustawodawca dostrzegwał, że odpowiedzialne i racjonalne zachowanie kierowców poruszających się drogą, którą służby ratownicze chcą dotrzeć do miejsca zdarzenia, albo kierowców znajdujących się w bezpośrednim obszarze zdarzenia drogowego odgrywa ogromną rolę i może uratować komuś życie. Podkreślano przy tym, że większość krajów Unii Europejskiej, tj. Belgia, Bułgaria, Estonia, Finlandia, Francja, Holandia, Irlandia, Litwa, Łotwa, Malta, Portugalia, Słowacja, Szwecja, Węgry, Wielka Brytania, Włochy – podobnie jak i Polska, nie uregulowało dotychczas przedmiotowej kwestii w sposób kompleksowy w swoim ustawodawstwie, zakładając, że użytkownicy dróg znają zasady ruchu drogowego i zachowują zdrowy rozsądek w sytuacjach awaryjnych (tak np. w Finlandii, Francji czy Wielkiej Brytanii kierowcy muszą zapewnić pierwszeństwo pojazdom ratowniczym z migającymi światłami i włączonymi „syrenami”, jednak jak dokładnie to robią, zależy tylko od nich). Tymczasem utworzenie przez kierujących pojazdami „korytarza życia” czy inaczej „pasa ratunkowego” może przyspieszyć przybycie pojazdów ratunkowych do miejsc zdarzeń drogowych nawet o cztery minuty i zwiększyć tym samym szanse na przeżycie ofiar tych zdarzeń nawet o 40%<sup>6</sup>.

Jak zauważał ustawodawca realizacja obowiązku „ułatwienia przejazdu pojazdu uprzywilejowanego” i sposób zachowania uczestnika ruchu drogowego zależy od konkretnych okoliczności i sytuacji na drodze, a zatem może to być np. zmniejszenie prędkości (ale też konieczne chwilowe jej zwiększenie) i zjechanie do krawędzi jezdni – prawej albo lewej, lub na pobocze, tudzież opuszczenie jezdni. Dokonanie przez uczestników ruchu (przede wszystkim kierujących pojazdami) właściwej oceny sytuacji i w konsekwencji zastosowanie się przez nich do przedmiotowego obowiązku zapewnia możliwość sprawnego przemieszczania się pojazdów uprzywilejowanych na odcinkach dróg, na których występuje duże natężenie ruchu bądź też zator drogowy, spowodowany np. zdarzeniem drogowym<sup>7</sup>.

Nowelizację art. 9 p.r.d. argumentowano ponadto tym, że o ile z samego sformułowania obowiązku ułatwienia przejazdu pojazdowi uprzywilejowanemu można było wysnuć wniosek o obowiązku tworzenia korytarza ratunkowego, to jednak wciąż wydawał się on być zbyt mało precyzyjny. Przepis ten nie definiował

<sup>5</sup> *Uzasadnienie projektu ustawy z dnia 16 października 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, druk nr 3828. Źródło: <http://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=3828> (Dostęp: 12 grudnia 2019 r.).

<sup>6</sup> Tamże.

<sup>7</sup> Tamże.

bowiem wprost obowiązku, a tym bardziej sposobu tworzenia korytarzy ratunkowych, a jego zastosowanie wciąż było efektem jedynie działań promujących i uświadamiających społeczeństwo. Brak jednoznacznych dyspozycji zachowania się dla kierujących pojazdami powodował więc, że w przypadku zdarzenia drogowego lub innego zdarzenia czas dojazdu służb ratowniczych coraz bardziej się wydłużał. Z tego względu konieczne było uzupełnienie dotychczasowych regulacji prawnych obowiązujących w Polsce o wprowadzenie przepisów precyzyjnie określających wymagania wobec kierujących pojazdami w takich przypadkach w celu zapewnienia większego bezpieczeństwa i możliwości dotarcia pomocy do miejsc zdarzeń drogowych w jak najkrótszym czasie, nie powodując dodatkowego zagrożenia na drodze<sup>8</sup>.

### ***3. Niestosowanie się do zasady tworzenia „korytarza życia” – odpowiedzialność sprawcy na gruncie prawa wykroczeń***

Rozważania kluczowe dla materii podnoszonej w tytule niniejszego artykułu należy poprzedzić stwierdzeniem, że w większości aktualność w zakresie odpowiedzialności sprawców wykroczeń – mimo nowelizacji art. 9 p.r.d. – zachowują orzecznictwo i niektóre poglądy doktryny sformułowane w ww. sferze.

Dyspozycję art. 9 p.r.d. bardzo często zestawia się z regulacją art. 53 ust. 2 p.r.d., zgodnie z którą kierujący pojazdem uprzywilejowanym może, pod warunkiem zachowania szczególnej ostrożności, nie stosować się do przepisów o ruchu pojazdów, zatrzymaniu i postoju oraz do znaków i sygnałów drogowych tylko w razie, gdy m.in. uczestniczy w akcji związanej z ratowaniem życia, zdrowia ludzkiego lub mienia albo koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa lub porządku publicznego. W myśl art. 2 pkt 22 p.r.d. szczególna ostrożność to ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie.

Podnieść należy, że sposób korzystania ze szczególnych uprawnień z pewnością nie może zagrażać innym uczestnikom ruchu. Sam fakt uprzywilejowania pojazdu nie zwalnia kierującego z obowiązku zachowania szczególnej ostrożności. Kierujący pojazdem uprzywilejowanym musi upewnić się, czy inni uczestnicy ruchu oraz inne osoby rzeczywiście stosują się do obowiązku określonego w art. 9 p.r.d.<sup>9</sup> Tym samym przepis art. 53 ust. 2 p.r.d. daje kierowcy pojazdu uprzywilejowanego swoistą „dyspensę” od stosowania się do przepisów tam wskazanych, pod

---

<sup>8</sup> Tamże.

<sup>9</sup> Por. wyrok Sądu Okręgowego w Elblągu z dnia 19 października 2017 r., sygn. VI Ka 346/17, LEX nr 2404864. W tym samym orzeczeniu Sąd zauważył jednak, że ustalenie nieumyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym nie może być utożsamiane z brakiem stwierdzenia związku pomiędzy tym naruszeniem zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym a zaistnieniem wypadku. Tak jak i samo spowodowanie poważnych szkód w obszarze życia i zdrowia pokrzywdzonych nie jest wystarczające do wykazania, że sprawca działał z zamiarem umyślnym.

warunkiem jednak zachowania szczególnej ostrożności i upewnienia się, że nie stworzy to zagrożenia dla innych uczestników ruchu. Regulacja ta koresponduje wprost z art. 9 p.r.d., jednocześnie jednak przepisy te w żadnym razie nie działają na zasadzie swoistego „automatyzmu”. W sytuacji bowiem, gdy uczestnik ruchu nie zastosuje się do dyrektywy, płynącej z art. 9 p.r.d. kierującego pojazdem uprzywilejowanym obowiązują – pomimo nowelizacji – wszystkie pozostałe zasady ruchu drogowy regulujące, w szczególności zaś zasada szczególnej ostrożności tam, gdzie zwiększony stopień ostrożności jest konieczny, a także nakaz ustąpienia pierwszeństwa pieszemu, znajdującemu się na przejściu, stosownie do treści art. 26 ust. 1 p.r.d.<sup>10</sup>

Z treści zarówno art. 9, jak i art. 53 p.r.d. wynika, że między zwykłym uczestnikiem ruchu a kierującym pojazdem uprzywilejowanym zachodzi pewna zależność. Na pierwszym z nich ciąży obowiązek, dopiero po którego spełnieniu drugiemu przysługują pewne uprawnienia. Nie może więc korzystać ze swych uprawnień np. kierujący karetką pogotowia, mimo że ma włączone sygnały, jeżeli nie upewni się, że tych uprawnień udzielili mu inni uczestnicy przez spełnienie obowiązków wynikających z art. 9 p.r.d. Jeżeli dojdzie do zderzenia się pojazdu uprzywilejowanego z pojazdem niekorzystającym z uprzywilejowania, to zastosowanie mają normalne przepisy o ruchu drogowym. Tym samym np. wjazd na skrzyżowanie karetki pogotowia z włączonymi sygnałami podczas emisji czerwonego sygnału świetlnego dopuszczalny jest tylko po upewnieniu się kierującego, że została ona przez wszystkich zauważona, o czym świadczy udzielenie jej pierwszeństwa. W przypadku kolizji ewentualna odpowiedzialność kierowcy karetki za jej spowodowanie wskutek niezachowania szczególnej ostrożności, nie oznacza automatycznie, że i drugi jej uczestnik nie może odpowiadać za nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu pojazdowi uprzywilejowanemu (jeżeli ustalenia będą wskazywały, że np. mógł i powinien słyszeć lub widzieć nadjeżdżającą karetkę). Odpowiedzialność kierowcy pojazdu uprzywilejowanego jest bowiem niezależna od odpowiedzialności kierowcy drugiej, z pojazdów biorących udział w ewentualnej kolizji<sup>11</sup>. Jak się wydaje wnioski te zachowują aktualność w przypadku obowiązku tworzenia „korytarza życia”. Kierujący pojazdem uprzywilejowanym korzystając z dodatkowego pasa wygospodarowanego przez innych uczestników ruchu, powinien zachować szczególną ostrożność i baczyć na bezpieczeństwo własne i innych kierujących. Nie ulega bowiem wątpliwości, że kierowca jest obowiązany do prowadzenia pojazdu samochodowego z należyłą ostrożnością, a więc do przedsięwzięcia takich czynności, które zgodnie ze sztuką i techniką prowadzenia pojazdów samochodowych są obiektywnie niezbędne do zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa

<sup>10</sup> Zob. wyrok Sądu Rejonowego dla Warszawy-Mokotowa w Warszawie z dnia 24 stycznia 2019 r., sygn. III K 666/17, LEX nr 2705029.

<sup>11</sup> Zob. wyrok Sądu Okręgowego w Bydgoszczy z dnia 11 kwietnia 2014 r., sygn. IV Ka 175/14, LEX nr 1884575.

w ruchu drogowym, a także do powstrzymywania się od czynności, które mogą to bezpieczeństwo zmniejszyć.

Jak zauważa ustawodawca w uzasadnieniu projektu ustawy z dnia 16 października 2019 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym „nieułatwienie przejazdu pojazdowi uprzywilejowanemu stanowi wykroczenie z art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821 ze zm.), zaś w przypadku spowodowania takim zachowaniem zagrożenia bezpieczeństwa czyn ten wypełnia znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 tego Kodeksu”<sup>12</sup>.

Zgodnie 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.

Zauważyć należy, że typizując wykroczenia w tak rozległej dziedzinie, jaką jest bezpieczeństwo i porządek w komunikacji ustawodawca w art. 84–96a k.w. określił najistotniejsze 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 rozumieć w ten sposób, że mają to być przepisy inne niż określone w art. 84–96a. 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 pomyślany został jako przepis dopełniający, a nie zastępczy<sup>13</sup>. Dyspozycja tego przepisu ma bowiem charakter typowo blankietowy, tzn. że dopełnienia znamion wykroczenia należy szukać w innych aktach prawnych określających zachowania godzące w bezpieczeństwo lub porządek ruchu. Do realizacji znamion wykroczenia niezbędne jest zatem naruszenie przepisów *Prawa o ruchu drogowym* lub innych wydanych na jego podstawie przepisów, które dotyczą właśnie bezpieczeństwa lub porządku w komunikacji<sup>14</sup>. W doktrynie sformułowano stanowisko, zgodnie z którym wykroczenie z art. 97 k.w. można popełnić

---

<sup>12</sup> Tamże.

<sup>13</sup> Por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 października 2000 r., sygn. IV KKN 250/00, LEX nr 51130. W tym samym orzeczeniu Sąd Najwyższy trafnie wskazuje, że w świetle art. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym „drogą” jest wydzielony pas terenu składający się z jezdni, pobocza, chodnika, drogi (ścieżki) dla pieszych lub drogi dla rowerów, łącznie z torowiskiem pojazdów szynowych znajdującym się w obrębie tego pasa, przeznaczony do ruchu lub postoju pojazdów. Przepisy ustawy o ruchu drogowym stosuje się wprawdzie do ruchu odbywającego się poza drogami publicznymi, jeżeli jest to konieczne dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa uczestników tego ruchu, a ruchem lądowym jest nie tylko ruch na drogach publicznych, ale również na terenach budowlanych czy przemysłowych – to jednak musi być to ruch w miejscu powszechnie dostępnym.

<sup>14</sup> Zob. A. Michalska-Warias, *Komentarz do art. 97 k.w.*, [w:] T. Bojarski (red.), *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2019/LEX 2019; W. Kotowski, *Komentarz do art. 97 k.w.*, [w:] W. Kotowski, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2009/LEX 2019; B. Kurzępa, *Komentarz do art. 97 k.w.*, [w:] B. Kurzępa, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2008/LEX 2019.



przez działanie lub jego zaniechanie, w sposób umyślny lub nieumyślny, zawsze w zależności od konstrukcji naruszonego przepisu, przy czym nie jest tu wymagany żaden skutek w postaci realnego zagrożenia bezpieczeństwa lub utrudnienia czy tamowania ruchu na drodze publicznej w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu<sup>15</sup>.

Wydaje się, że na gruncie art. 9 p.r.d. do zdarzeń uzasadniających pociągnięcie sprawcy do odpowiedzialności za wykroczenie z art. 97 k.w. zaliczyć należy w szczególności wykorzystywanie „korytarza życia” do zawracania i zmiany kierunku jazdy, nieuprawniony przejazd „korytarzem życia” przed lub za pojazdem uprzywilejowanym<sup>16</sup>, wykorzystywanie „korytarza życia” do wyprzedzania innych pojazdów, niedostosowanie się do zachowania wymaganego przez art. 9 ust. 2 p.r.d. i niezjechanie do odpowiedniej krawędzi pasa ruchu, a także blokowanie przejazdu „korytarzem życia” (w tym pozorowanie tworzenia „korytarza życia” przez takie ułożenie pojazdu, które uniemożliwia przejazd pojazdem uprzywilejowanym, a sprawca ma jeszcze miejsce na wykonanie manewru np. skrętu, bez ryzyka wyrządzenia szkody sobie lub innym uczestnikom ruchu).

Zgodnie z 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<sup>17</sup>.

Dla odpowiedzialności z ww. przepisu konieczne jest ustalenie, iż sprawca nie zachował „należytej ostrożności”, a więc takiej, jaka była wymagana w danej sytuacji. Każdy uczestnik ruchu drogowego jest obowiązany do zachowania ostrożności, czyli do „postępowania uważnego, przezornego, stosowania się do sytuacji istniejącej na drodze”. W niektórych sytuacjach ustawa wymaga ostrożności szczególnej, a więc większej niż zwykle wymagania. Należyta ostrożność jest wymagana

<sup>15</sup> Zob. T. Grzegorzcyk, *Komentarz do art. 97 k.w.*, [w:] T. Grzegorzcyk, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2013/LEX 2019. Podobnie M. Budyn-Kulik wskazująca, że omawiane wykroczenie to ma charakter formalny. Do jego znamion nie należy skutek w postaci spowodowania jakiegokolwiek zagrożenia czy utrudnienia w ruchu. Zob. M. Budyn-Kulik, *Komentarz do art. 97 k.w.*, [w:] M. Mozgawa (red.), *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2009/LEX 2019.

<sup>16</sup> Zauważyć należy, że nieuprawniony przejazd „korytarzem życia” w sposób utrudniający poruszanie się pojazdu uprzywilejowanego w ocenie W. Kotowskiego, może być traktowany również jako wykroczenie z art. 90 k.w., natomiast przejazd przez skrzyżowanie – wyjazd z „korytarza życia” – na którym zaistniał wypadek, jeżeli powoduje zacieranie śladów, stanowić będzie przestępstwo. Zob. wypowiedź W. Kotowskiego w programie „*Kolizje Drogowe. Odcinek 8 – Korytarz życia i jazda „na suwak”*” z dnia 12 listopada 2019 r. Źródło: <https://youtu.be/1P0qgj6tV90> (Dostęp: 13 grudnia 2019 r.).

<sup>17</sup> W przedmiocie wykroczenia z art. 86 k.w. zob. m.in. publikacje A. Skowrona: *Przepis art. 86 k.w. po nowelizacji kodeksu karnego. Cz. 1, Paragraf na drodze 2006, nr 4, s. 32–39; Przepis art. 86 k.w. po nowelizacji kodeksu karnego. Cz. 2, Paragraf na drodze 2006, nr 6, s. 21–27; Problem kumulacji ról procesowych w sprawach o wykroczenie z art. 86 k.w., Paragraf na drodze 2006, nr 10, s. 21–30.*

szczególne przy przejazdach przez skrzyżowanie, przy wyprzedzaniu, przy omijaniu<sup>18</sup>.

Dyrektywa art. 86 k.w. zapewnia ochronę bezpieczeństwa życia, zdrowia i mienia uczestników ruchu drogowego i innych osób przebywających na drodze lub w jej pobliżu. Niezachowanie zatem należytej ostrożności, skutkujące zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego, jest wykroczeniem z tego przepisu, które najczęściej popełniają kierujący pojazdami. Ostrożność obowiązuje zawsze i wszędzie, tzn. w każdej istniejącej sytuacji na drodze, od momentu wyjścia z domu do powrotu. Dotyczy wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz innych osób przebywających na drodze. Względy praktyczne zatem zdecydowały o wypracowaniu zasady „należytej ostrożności” jako najważniejszej z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. „Szczególna ostrożność” jest kwalifikowaną postacią ostrożności, tzn. podwyższoną do granic gwarantujących skuteczność reakcji, przede wszystkim w wypadku zmieniającej się nieoczekiwanej sytuacji na drodze. Dotyczy ona tylko kierujących i pieszych. Zdarzeniem wypełniającym znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 k.w. będzie na pewno zderzenie pojazdów, potrącenie pieszego, uderzenie pojazdu przewożącego pasażera w przeszkodę, ale nie tylko. Będzie nim także zmuszenie innego kierującego zarówno do gwałtownego hamowania, jak i zmiany kierunku jazdy czy pasa ruchu, mimo że w efekcie owe czynności zapobiegły kolizji<sup>19</sup>.

W świetle dotychczasowych rozważań oraz nowej instytucji prawnej – obowiązku tworzenia „korytarza życia” – istotne znaczenie może mieć stanowisko Sądu Najwyższego wyrażone w wyroku z dnia 25 maja 1995 r., sygn. II KRN 52/95 (LEX nr 20787), według którego przekroczenie przepisów przez innego użytkownika drogi zwalnia – zgodnie z zasadą ograniczonego zaufania – osobę przestrzegającą przepisów od odpowiedzialności, gdy:

- 1) nie mogła przekroczenia ze strony współuczestnika zauważyć lub przewidzieć;
- 2) dostrzegając przekroczenie lub je przewidując zrobiła wszystko, co było możliwe w danej sytuacji, aby zaistniałemu niebezpieczeństwu przeciwdziałać (tzw. prawidłowość manewrów obronnych);
- 3) nie była w stanie dostosować swego zachowania do powstałych warunków.

Przewidywanie zachowań i sytuacji niezgodnych z przepisami o ruchu drogowym nie jest zatem – niezależnie od tego, czy ruch odbywa się w warunkach dziennych, czy też nocnych – bezwzględny obowiązek uczestnika ruchu, ale powin-

---

<sup>18</sup> Zob. T. Bojarski, *Komentarz do art. 86 k.w.*, [w:] T. Bojarski (red.), *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2019/LEX 2019 oraz cytowany tam wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29 kwietnia 2003 r., sygn. III KK 61/03 (LEX nr 77467).

<sup>19</sup> Zob. W. Kotowski, *Komentarz do art. 86 k.w.* [w:] W. Kotowski, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2009/LEX 2019 oraz cytowany tam wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 lipca 1976 r., sygn. VI KRN 135/76, OSNKW 1976, nr 1–11, poz. 130.

nością uzależnioną od okoliczności umożliwiających rozpoznanie takiego niebezpieczeństwa<sup>20</sup>. Argumentacja ta może być w niedalekiej przyszłości przedmiotem analiz w przypadku ewentualnych szkód wyrządzonych uczestnikom ruchu tworzącym „korytarz życia” przez kierującego pojazdem uprzywilejowanym, poruszającym się zbyt wąskim pasem.

W kontekście odpowiedzialności za wykroczenie z art. 86 § 1 k.w. w orzecznictwie niekiedy zauważa się, że okolicznością usprawiedliwiającą dla kierującego, który nie zatrzymał kierowanego przez siebie pojazdu celem umożliwienia bezkolizyjnego przejazdu przez skrzyżowanie karetce pogotowia, nie może być to, iż odpowiednio wcześniej nie rozeznał się on co do sytuacji drogowej (np. nie słyszał sygnału dźwiękowego karetki pogotowia). Jeżeli zatem karetka pogotowia wysyła sygnały dźwiękowe i świetlne, a sprawca nie zaobserwuje ich, to niewychwycenie ich przez kierującego traktowane jest jako następstwo niewłaściwego zachowania – powinien on bowiem wcześniej te sygnały odebrać i odpowiednio na nie zareagować. Bez znaczenia w tej sytuacji pozostaje okoliczność, iż np. na skrzyżowanie sprawca wjechał przy świetle zielonym dla swojego kierunku ruchu, a nadto, iż do pokonania przedmiotowego skrzyżowania przystąpił, gdy jego pojazd znajdował się w bezpośredniej bliskości osi jezdni drogi dojazdowej do skrzyżowania, albowiem przepis art. 9 p.r.d. nakazuje mu w tej sytuacji drogowej inne zachowanie. Stanowisko powyższe bywa jednak krytykowane przez przedstawicieli doktryny i praktyków związanych ze stosowaniem prawa o ruchu drogowym. Podnosi się wówczas, że ewentualna odpowiedzialność za wykroczenie z art. 86 § 1 k.w. mogłaby w ww. sytuacji być rozważana wyłącznie w stosunku do kierującego pojazdem, któremu udowodniono by, że odpowiednio wcześniej mógł słyszeć sygnał pojazdu uprzywilejowanego, dostrzec świetlny sygnał ostrzegawczy, tudzież miał techniczną możliwość skutecznej reakcji, jednak z niezrozumiałych przyczyn nie wykonał jej. W tym zagadnieniu podkreślić jednak należy, że kierujący pojazdem uprzywilejowanym może nie stosować się do zasad obowiązujących w ruchu drogowym, ale warunkiem tego było zachowanie szczególnej ostrożności – polegają-

---

<sup>20</sup> Jak jednak słusznie podkreśla w tym kontekście W. Kotowski sprowadzenie niebezpieczeństwa polega na wywołaniu takiej sytuacji, w której ulega konkretnemu i bezpośredniemu zagrożeniu określone dobro dotychczas należycie zabezpieczone. Oznacza to w odniesieniu do sprowadzenia bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym, że w wyniku naruszenia przez sprawcę zasad bezpieczeństwa tego ruchu doszło do sytuacji, w której nastąpić może w każdej chwili katastrofa. Nastąpienie samej katastrofy nie jest wprawdzie nieuchronną koniecznością, ale i ewentualne przeciwdziałanie jej nastąpieniu nie musi być skuteczne. Ocena realności takiego zagrożenia powinna opierać się na doświadczeniu życiowym i obserwacji podobnych zjawisk w typowym ich przebiegu. Wymaga to szczegółowej analizy sytuacji sprowadzonej przez sprawcę, wyjaśnienia, dlaczego mogła ona w każdej chwili samoistnie doprowadzić do zmiany w świecie zewnętrznym i dlaczego ta zmiana miałaby zagrażać bezpośrednio nie tylko bezpieczeństwu w ruchu (co stanowi wykroczenie określone w art. 86, 97 czy 98 k.w.) czy bezpieczeństwu indywidualnemu, ale i bezpieczeństwu powszechnemu. Zob. W. Kotowski, *Komentarz do art. 86 k.w.*, [w:] W. Kotowski, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2009/LEX 2019.

cej na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Tym samym kierujący pojazdem uprzywilejowanym np. jadąc pasem ruchu przeznaczonym dla pojazdów jadących z przeciwnego kierunku jazdy – z kierunku mało przewidywalnego dla innych kierujących – winien mieć baczność na innych kierujących – winien upewnić się, czy inni uczestnicy ruchu ułatwiają przejazd prowadzonego przez niego pojazdu<sup>21</sup>.

#### 4. Podsumowanie

Należy w pełni zgodzić się z niekwestionowanym autorytetem w zakresie prawa o ruchu drogowym W. Kotowskim, który stwierdza, iż „*bezpieczeństwo ruchu pojazdów zależy nie tylko od przestrzegania zasad bezpieczeństwa ruchu przez jego uczestników, lecz także od zachowania się osób powołanych do zabezpieczenia prawidłowego i bezpiecznego poruszania się pojazdów*”. Trafnie wskazuje on, że „*wzmagający się z roku na rok ruch drogowy wymaga coraz lepszego zabezpieczenia jego bezpieczeństwa, dlatego też wzrasta ranga wszelkich czynności związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu pojazdów i potrzeba dokładnego oraz niezawodnego ich wykonywania*”<sup>22</sup>.

Jednym z zabiegów legislacyjnych mających wspierać bezpieczeństwo w ruchu drogowym, przyspieszyć reakcję na zaistniałe, niebezpieczne zdarzenia drogowe i usprawnić dojazd służb ratunkowych w miejsce kolizji, jest wprowadzenie prawnego obowiązku tworzenia „korytarza życia”. Prawidłowość realizacji tego obowiązku, a co za tym idzie również jego skuteczność, uzależniona jest jednak od zdyscyplinowania i współpracy uczestników ruchu drogowego. Należy mieć świadomość, że rzeczywiste konsekwencje niedostosowania się do nowych dyspozycji art. 9 p.r.d. nie kończą się na wypisaniu mandatu sprawcy wykroczenia i uiszczenia grzywny. Skutki takich działań opóźniają bowiem każdorazowo akcję ratunkową, utrudniają ją lub wręcz uniemożliwiają. Z tego względu obowiązek udziału w prawidłowym tworzeniu „korytarza życia” powinien być w stale obecny w świadomości kierujących pojazdami i stanowić wyraz odpowiedzialności za życie i zdrowie innych uczestników ruchu drogowego.

#### Bibliografia

1. Bojarski, T. (2019). *Komentarz do art. 86 k.w.*, [w:] T. Bojarski (red.), *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2019/LEX 2019.
2. Budyn-Kulik, M. (2019). *Komentarz do art. 97 k.w.*, [w:] M. Mozgawa (red.), *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2009/LEX 2019.

---

<sup>21</sup> Por. wyrok Sądu Rejonowego Szczecin-Centrum w Szczecinie z dnia 13 grudnia 2018 r., sygn. V W 87/18, Źródło: [www.orzeczenia.ms.gov.pl](http://www.orzeczenia.ms.gov.pl) (Dostęp: 12 grudnia 2019 r.).

<sup>22</sup> W. Kotowski, *Komentarz do art. 86 k.w.*, [w:] W. Kotowski, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2009/LEX 2019.

3. Grzegorzcyk, T. (2006). *Komentarz do art. 97 k.w.*, [w:] T. Grzegorzcyk, Kodeks wykroczeń. Komentarz, Warszawa 2013/LEX 2019.
4. Kotowski, W. (2019). *Komentarz do art. 9 Prawa o ruchu drogowym* [w:] W. Kotowski, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, Warszawa 2011/LEX 2019.
5. Kotowski, W. (2019). *Komentarz do art. 97 k.w.*, [w:] W. Kotowski, Kodeks wykroczeń. Komentarz, Warszawa 2009/LEX 2019.
6. Kotowski, W. (2019). *Komentarz do art. 86 k.w.*, [w:] W. Kotowski, *Kodeks wykroczeń. Komentarz*, Warszawa 2009/LEX 2019.
7. Kijanka, R., Buchlarz, K., Dudek, M., Białoń, P., Mańkowski, M., Rak, M. (2018). „Złota godzina” w wypadkach drogowych, *Na Ratunek* 2018, nr 3, s. 65–67.
8. Kurzępa, B. (2019). *Komentarz do art. 97 k.w.*, [w:] B. Kurzępa, Kodeks wykroczeń. Komentarz, Warszawa 2008/LEX 2019.
9. Skowron, A. (2006). *Problem kumulacji ról procesowych w sprawach o wykroczenie z art. 86 k.w.*, Paragraf na drodze 2006, nr 10, s. 21–30.
10. Skowron, A. (2006). *Przepis art. 86 k.w. po nowelizacji kodeksu karnego*. Cz. 1, Paragraf na drodze 2006, nr 4, s. 32-39, Cz. 2, Paragraf na drodze 2006, nr 6, s. 21–27.
11. Waszkiewicz, M. (2019). *Komentarz do art. 24 ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym* [w:] S. Poździejch (red.), *Ustawa o Państwowym Ratownictwie Medycznym*. Komentarz, Warszawa 2013/LEX 2019.

\* \* \*

## Liability for offenses regarding the obligation to comply with the principle of creating the so-called “corridor of life”

### Abstract

The publication presents the most important assumptions of the amendment to art. 9 of the Act of June 20, 1997. – Road traffic law (consolidated text, Journal of Laws of 2018, item 990, as amended) and a new institution which is the legal obligation to create the so-called “Corridor of life”, as well as the consequences of non-compliance by those referring to the new regulations. Considerations under the law of offenses were undertaken taking into account the achievements of doctrine and case law developed in the realities of the legal order before December 6, 2019.

### Key words

Road traffic safety, “corridor of life”, privileged vehicle, appropriate care.

