

# Seweryn J. Bownik

---

## Pieszy jako podmiot przestępstwa wypadku drogowego

---

Palestra 29/7-8(331-332), 49-59

---

1985

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

czenie o przepadku rzeczy nie stanowi ani jednego, ani drugiego, natomiast stanowi dodatkowy element niektórych orzeczeń amnestyjnych i wcale nie musi stanowić ich integralnej części. Jeżeli umorzenie na podstawie amnestii stosuje prokurator, to o wydanie orzeczenia o przepadku rzeczy musi się on zwrócić do sądu, który wydaje stosowne postanowienie. Mamy tu więc do czynienia z dwiema decyzjami procesowymi wydanymi przez dwa różne organy. Jeżeli natomiast amnestię stosuje sąd, to także może się zdarzyć, że w postanowieniu o umorzeniu postępowania nie orzekł on o przepadku rzeczy, lecz zrobił to dopiero na odrębnym posiedzeniu (art. 368 k.p.k.) — tu więc także są dwie decyzje. Zakaz wnoszenia środków odwoławczych wyraźnie związany jest tylko z jedną z nich. Nie ma przy tym żadnego merytorycznego uzasadnienia, by traktować inaczej orzeczenie o przepadku rzeczy wydane w jednym postanowieniu umarzającym postępowanie na podstawie amnestii, niż także orzeczenie wydane w postępowaniu odrębnym. Ponadto trzeba dobitnie podkreślić, że jeżeli wyłączenie możliwości zaskarżenia orzeczenia o zastosowaniu amnestii motywuje się tym, iż amnestia nie może naruszyć praw osoby, względem której ją zastosowano, to choć założenie takie można obalić, jak to wyżej wykazano, zastosowanie środka karnego sensu largo, jakim jest środek zabezpieczający w postaci przepadku rzeczy, jest zawsze orzeczeniem na niekorzyść sprawy. Wobec tego pozbawienie go prawa do wniesienia środka odwoławczego stanowiłoby jaskrawe naruszenie prawa do obrony (art. 63 ust. 2 Konstytucji PRL), nie można więc chyba przyjmować wykładni zakładającej, że ustawodawca chciał takiego naruszenia.

SEWERYN J. BOWNIK

## PIESZY JAKO PODMIOT PRZESTĘPSTWA WYPADKU DROGOWEGO

*Autor przedstawia dane statystyczne dotyczące sprawców wypadków drogowych z ofiarami w ludziach za lata 1975—1983, podając liczbę wypadków drogowych spowodowanych przez pieszych oraz główne przyczyny tych wypadków leżące po stronie pieszych. Następnie analizuje pojęcie pieszego jako uczestnika ruchu drogowego i omawia ciążące na nim obowiązki. W dalszej części artykułu autor na kilku przykładach omawia niektóre kwestie dotyczące pieszego jako sprawcy bądź współsprawcy przestępstwa wypadku drogowego oraz podaje analizę wymagania, jakie można postawić pieszemu w zakresie ciążącego na nim obowiązku ostrożności.*

### I

Z danych statystycznych na temat wypadkowości drogowej w Polsce<sup>1</sup> wynika, że w okresie lat 1975—1983<sup>2</sup> piesi byli sprawcami ok. 30% wypadków drogowych z ofiarami w ludziach,<sup>3</sup> jak to ilustruje podana niżej tabela.

<sup>1</sup> Publikacja Biura Ruchu Drogowego KG MO na temat wypadków drogowych w Polsce w latach 1975—1983, Wyd. MSW.

<sup>2</sup> W 1975 r. zmieniono statystykę centralną dotyczącą rejestracji wypadków drogowych z ofiarami w ludziach, w związku z czym przedstawianie wcześniejszych danych jest zbędne ze względu na ich nieporównywalność. Z tego też względu w artykule wzięto pod uwagę, jeśli chodzi o początkowe dane, rok 1975.

<sup>3</sup> Od pojęcia wypadku drogowego z ofiarami w ludziach statystyka wypadkowości drogowej odróżnia pojęcie tzw. kolizji drogowych, czyli zdarzeń na drodze, których skutkiem

TABELA NR 1

Liczba wypadków drogowych z ofiarami w ludziach, spowodowanych przez pieszych w latach 1975—1983

Rodzaje wypadków	1975		1976		1977	
	liczby bezw.	%	liczby bezw.	%	liczby bezw.	%
Wypadki drogowe z ofiarami w ludziach — ogółem	39.404	100	39.942	100	39.562	100
●Wypadki drogowe spowodowane przez pieszych	12.114	30,7	12.975	32,5	12.555	31,7
Wypadki drogowe przy obopólnej winie kierujących i pieszych	1.436	3,6	1.128	2,8	1.027	2,6

(ciąg dalszy tabeli obejmującej lata 1978—1983 — na str. 51)

Z przedstawionych danych wynika, że liczba dotycząca pieszych jako sprawców wypadków drogowych z ofiarami w ludziach w latach 1975—1980 ma tendencję zwykłą. Wypadki drogowe spowodowane w tym okresie przez pieszych wzrosły w liczbach bezwzględnych z 12.114 do 13.393, tj. o 10,6%. Od roku 1981 do 1983 liczba pieszych jako sprawców wypadków drogowych spada z 13.408 do 12.621, tj. o 5,9%. Generalnie jednak, w ciągu 9 lat wzrosła ta liczba z 12.114 do 12.621, czyli o 4,2%, co sugeruje wniosek, że w powyższym okresie nie poczyniono większych starań o zmniejszenie udziału pieszych w wypadkowości drogowej. Spadła natomiast liczba wypadków drogowych, do których przyczynili się kierujący i piesi, mianowicie z 1436 w 1975 r. do 1029 w 1983 r., tj. o 28,3%.

Jeżeli odniesiemy liczbę wypadków drogowych, których sprawcami byli piesi, do liczby ludności w Polsce, to współczynnik wypadkowości<sup>4</sup> ukształtuje się podobnie do obrazu wynikającego z uwzględnienia liczb bezwzględnych. W 1975 współczynnik wynosił 35, w 1980 — 37, a w 1983 — 34, a więc najpierw minimalny wzrost, a potem minimalny spadek. Współczynnik ten zdecydowanie maleje, gdy zestawimy liczbę wypadków drogowych z liczbą zarejestrowanych pojazdów: w roku 1975 wynosił on 31, w 1980 — 24, a w 1983 — 20.

Spójrzmy teraz na dane, które dają nam obraz przyczyn wypadków drogowych leżących po stronie pieszych. W analizowanym okresie kształtują się one różnie: inaczej w latach 1976—1979,<sup>5</sup> a inaczej (wężej) w okresie 1980—1983. Stąd jakiegokolwiek porównanie lat 1976—1979 z następnymi latami co do poszczególnych przyczyn wypadków drogowych jest niemożliwe. Warto jednak je pokazać dla zobrazo-

śą wyłącznie straty materialne bez względu na ich wielkość. Co do tych zdarzeń, statystyka podaje jedynie liczby globalne tych zdarzeń powstałych w ciągu roku. W interesującym nas okresie kształtowały się one następująco: 1975 r. — 89.000 kolizji, 1976 r. — 84.000, 1977 r. — 91.261, 1978 r. — 97.829, 1979 r. — 88.102, 1980 r. — 87.979, 1981 r. — 85.000, 1982 r. — 68.111, 1983 r. — 62.993. Brak danych na temat udziału pieszych w tych kolizjach.

<sup>4</sup> Liczba ludności w Polsce: 1975 r. — 34.185 tys., 1980 r. — 35.735 tys., 1983 r. — 36.745 tys. Liczba zarejestrowanych pojazdów w tych samych latach odpowiednio: 3.917.876, 5.495.935 i 6.417.000.

<sup>5</sup> Za rok 1975 brak danych w publikacjach wymienionych w przypisie 1.

TABELA NR 1

Liczba wypadków drogowych z ofiarami w ludziach, spowodowanych przez pieszych w latach 1975—1983 (ciąg dalszy tabeli ze str. 50)

1978		1979		1980		1981		1982		1983	
liczby bezw.	%	liczby bezw.	%	liczby bezw.	%	liczby bezw.	%	liczby bezw.	%	liczby bezw.	%
39.181	100	39.036	100	40.373	100	43.755	100	38.832	100	40.454	100
12.726	32,5	12.867	32,9	13.393	33,2	13.408	30,6	11.545	29,7	12.621	31,2
1.092	2,8	1.006	2,6	940	2,3	1.058	2,4	965	2,5	1.029	2,5

wania tych przyczyn leżących po stronie pieszych, a także dla zdania sobie sprawy z tego, jak mało precyzyjne i niezbyt jasne są statystyki, jeśli chcemy przy ich pomocy przedstawić określone zagadnienie w dłuższym okresie. Nie jest to zresztą wniosek odosobniony. A. Bachrach stwierdza wprost, że „aktualna statystyka nie daje i — co więcej — nie jest w stanie dać prawidłowej informacji o strukturze i dynamice wypadkowości drogowej w Polsce, i to zarówno dla potrzeb czysto informacyjnych, jak i naukowo-badawczych.”<sup>6</sup>

Zdaniem E. Chróścielewskiego główne przyczyny wypadków drogowych i oparte na nich statystyki są zawężone i mogą prowadzić do niepełnych, a niekiedy nawet do błędnych poczynań zapobiegawczych i nie zawsze słusznych represji karnych.<sup>7</sup> Na fakt małej przydatności prowadzonej statystyki, jeśli chodzi o niektóre zagadnienia wypadków drogowych, wskazał również K. Buchała.<sup>8</sup> Zresztą dyskusja na temat funkcjonowania statystyki i jej przydatności do badania zjawisk przestępczości trwa jeszcze i dzisiaj.<sup>9</sup>

W latach 1976—1979 w statystyce wypadkowości drogowej podawano, jako przyczyny wypadków drogowych leżące po stronie pieszych, następujące rodzaje ich zachowania się:

- stanie na jezdni — 1,2% ogółu przyczyn leżących po stronie pieszych,
- chodzenie nieprawidłową stroną — od 2,5 do 3,0%,
- nieprawidłowe przekraczanie jezdni — od 17,5 do 18,3%,
- nieostrożne wejście na jezdnię — od 58,3 do 60,3%,
- wejście przy czerwonym świetle — od 3,2 do 3,5%,

<sup>6</sup> A. Bachrach: Przyczyny przestępstw drogowych w świetle statystyki i badań aktywnych, PiP 1969, nr 8—9, s. 367.

<sup>7</sup> E. Chróścielewski: Struktura i etiologia wypadków drogowych na terenie PRL w latach 1970—1975 (w:) Wypadkowość drogowa — Alkoholizm oraz inne przyczyny biologiczne, Materiały naukowe, Katowice 1977, s. 19.

<sup>8</sup> K. Buchała: Odpowiedzialność karna za wypadek drogowy związany z niewydolnością organizmu (w:) Wypadkowość drogowa — Alkoholizm oraz inne przyczyny biologiczne, Materiały naukowe, Katowice 1977, s. 237.

<sup>9</sup> Zob. np. J. Malec: Mity wokół przestępczości, „Gazeta Prawnicza” nr 11 z 1984 r.; H. Pracki: Jeszcze o dynamice przestępczości, „Gazeta Prawnicza” nr 14 z 1984 r.; Z. Jankowski: Wokół mitów i przestępczości, „Gazeta Prawnicza” nr 14 z 1984 r.

- brak opieki nad dziećmi do lat 7 — od 9,6 do 11,2%,
- wskakiwanie do pojazdów — od 0,6 do 0,9%,
- inne przyczyny — od 4,5 do 4,8%.

W latach 1980—1983 przyczyny wypadków drogowych leżące po stronie pieszych podawano w dwóch grupach, tj. błędów popełnionych przez pieszych oraz stanu nietrzeźwości pieszych — obok 4 innych głównych okoliczności powodowania wypadków, tj. błędów kierujących, stanu nietrzeźwości kierujących, braków technicznych pojazdów oraz innych okoliczności.

W 1980 roku błędów popełnionych przez pieszych odnotowano: 14.276, co stanowi 27,4% okoliczności głównych, i odpowiednio: w 1981 — 14.430 (26,3% okol.), 1982 — 12.459 (25,0%), 1983 — 13.582 (26,1%).

Stan nietrzeźwości pieszego jako przyczynę wypadków drogowych w 1980 roku zanotowano w 4.599 wypadkach, co stanowi 8,7% okoliczności głównych. W roku 1982 liczba tych wypadków wynosiła 3.461 (6,9%), a w 1983 — 4.473 (8,6%). W roku 1981 podano powyższe dane łącznie dla pieszych i kierujących, a wynosiły one 9.479 wypadków, czyli 17,3% okoliczności.

I jeszcze jedna kwestia wymagająca wyjaśnienia co do podania liczby pieszych skazanych za dopuszczenie się występku z art. 145 § 1 lub § 2 k.k. w omawianym okresie. Otóż przedstawione w „Statystyce sądowej” dane ograniczają się do podania globalnej liczby sprawców skazanych z art. 145 k.k., przy czym wprawdzie z wyszczególnieniem na § 1, 2 i 3, ale bez określenia funkcji, jaką osoba skazana z art. 145 k.k. pełniła w ruchu drogowym w chwili popełnienia przestępstwa. W związku z tym nie można podać choćby nawet w przybliżeniu liczby pieszych skazanych z art. 145 § 1 i 2 k.k. (§ 3 tego artykułu nie wchodzi, jak wiadomo w grę, gdyż pieszy nie może być jego sprawcą).

Praktyka dowodzi, że liczba pieszych skazanych z art. 145 § 1 lub § 2 k.k. jest niewielka. Z reguły — to właśnie pieszy jest sprawcą wypadku drogowego, ale jednocześnie i jedyną jego ofiarą, sytuacja zaś taka wyłącza zastosowanie do pieszego art. 145 k.k. Rzadko bowiem dochodzi do sytuacji, kiedy kierowca, chcąc uniknąć najechania na pieszego, wykonuje manewr omijania lub skrętu w prawo bądź w lewo, w wyniku czego doprowadza do zderzenia z innym pojazdem lub z innymi pieszymi. W sytuacjach takich, jeśli powstaną skutki, o których mowa w art. 145 § 1 lub 2 k.k., to pieszy może ponieść odpowiedzialność z tego przepisu. Jest to kolejna, interesująca nas kwestia, do której wrócimy w dalszej części artykułu.

## II

Meritum wywodów rozpocznijmy od wyjaśnienia, kto jest pieszym w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym. Przypomnijmy, że przepisy obowiązujące do 31.XII.1983 r.<sup>10</sup> nie definiowały pojęcia „pieszy” ani też pojęcia „osoba piesza” oraz nie wymieniały, kogo należy zaliczyć do kategorii pieszych. Lukę w tej kwestii starało się wypełniać orzecznictwo Sądu Najwyższego. W wyroku z dnia 11.III.1971 r. N 9/71 czytamy: „Oskarżony ani nie uruchomił silnika motocykla, ani też pojazdem

<sup>10</sup> Ustawa z dnia 27 listopada 1961 r. o bezpieczeństwie i porządku ruchu na drogach publicznych (Dz. U. z 1961 r. Nr 53, poz. 295 z późn. zm.), zwana w dalszej części artykułu „ustawą z 1961 r.”. Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych z dnia 20 lipca 1968 r. w sprawie ruchu na drogach publicznych (Dz. U. Nr 27, poz. 183), zwane w dalszej części artykułu rozporządzeniem z 1968 r.

tym nie jechał, a jedynie pchał go siłą własnych mięśni na pewnym odcinku trasy. Skoro tak, to nie może on być uznany za osobę prowadzącą *sensu stricto* pojazd mechaniczny, gdyż opisane wyżej jego działanie, zakwalifikowane jako usiłowanie popełnienia przestępstwa komunikacyjnego, faktycznie utożsamia je z sytuacją pieszego, wobec którego przecież przepisy art. 43 k.k. nie mają zastosowania.”<sup>11</sup>

Aczkolwiek to orzeczenie również nie podaje definicji pieszego, to jednak wyjaśnia inną ważną kwestię, tę mianowicie, że osobę pchającą siłą własnych mięśni motocykl należało uważać za pieszego.

Od 1.I.1984 r. w związku z wejściem w życie prawa o ruchu drogowym,<sup>12</sup> sytuacja uległa radykalnej zmianie. W art. 4 tegoż prawa, będącym wykładnią autentyczną użytych w ustawie wyrażań, wyjaśniono m.in., że pieszy — obok kierującego oraz osób znajdujących się w pojeździe i na nim — jest uczestnikiem ruchu drogowego (pkt 31 ust. 1), a w pkt 29 tegoż ust. 1 zawarta została definicja pieszego. Oto jej treść: „Pieszy to osoba znajdująca się poza pojazdem na drodze i nie wykonująca na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami; za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motocykl, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, a także osobę poruszającą się samodzielnie po chodniku w wózku inwalidzkim.”

Z definicją tą związane są dwie kwestie. Pierwsza — to przeprowadzenie przez ustawodawcę pewnej klasyfikacji osób znajdujących się na drodze, druga — to ustawowe wyjaśnienie sytuacji osób pchających rowery, motocykle, wózki itp.

Zacznijmy od wyjaśnienia pierwszej kwestii. Z zestawienia pojęcia „osób znajdujących się na drodze” użytego w art. 2 ust. 1 i w definicji pieszego wynika, że pojęcie „osób znajdujących się na drodze” jest pojęciem szerokim i obejmującym:

- pieszego, czyli osobę znajdującą się na drodze poza pojazdem,
- osoby znajdujące się na drodze i wykonujące na niej roboty oraz inne czynności na podstawie odrębnych przepisów (wnioskowanie *a contrario* z pierwszego członu definicji pieszego),
- osoby uważane przez prawo za pieszych.

Z powyższego wynika, że pojęcie pieszego jest jednym z elementów składających się na pojęcie „osób znajdujących się na drodze.”

Wyjaśnienia wymaga tu jeszcze nasuwające się pytanie, w jakim stosunku pojęcie pieszego pozostaje do określenia „osób znajdujących się w pobliżu drogi” (art. 2 ust. 2). Z omówionego wyżej pojęcia „osób znajdujących się na drodze” oraz z określenia uczestnika ruchu drogowego wnioskować można *a contrario*, że grupę osób znajdujących się w pobliżu drogi stanowić będą osoby nie będące uczestnikami ruchu, czyli kierującymi, pieszymi, a także osobami znajdującymi się w pojeździe lub na nim oraz osoby nie będące osobami znajdującymi się na drodze. Chodzić tu może np. o bawiące się w pobliżu drogi dzieci, robotników kopiących wykopy w pobliżu drogi itp. Nie ma więc żadnej zależności między pojęciem pieszego a pojęciem „osób znajdujących się w pobliżu drogi.”

Jeśli chodzi o drugą kwestię wynikającą z przedstawionej wyżej definicji pieszego, to należy stwierdzić, iż prawo o ruchu rozstrzygnęło jednoznacznie sprawę osób pchających, ciągnących lub prowadzących motocykle, rowery i wózki inwalidzkie. W dotychczasowym piśmiennictwie w kwestii tej można było zaobserwować dwa stanowiska: Niektórzy autorzy bez bliższego uzasadnienia uważali „osoby pchające lub ciągnące wózki ręczne oraz prowadzące wózki rowerowe lub inwa-

<sup>11</sup> OSNKW 1971, nr 6, poz. 95.

<sup>12</sup> Ustawa z 1.II.1983 r. (Dz. U. Nr 6, poz. 35), zwana w dalszej części artykułu „prawem o ruchu”.

lidzkie” za kierujących.<sup>13</sup> Natomiast inni autorzy zaliczali pieszych z wózkami dziecięcymi lub wózkami do zakupów oraz kierujących wózkami inwalidzkimi poruszonymi siłą mięśni ludzkich do innych użytkowników uprawnionych do korzystania z dróg.<sup>14</sup>

Na pieszego jako uczestnika ruchu drogowego prawo nakłada określone obowiązki. I tak, pieszy jest obowiązany korzystać z chodnika lub innej drogi dla pieszych (ścieżki), a w razie braku takiej drogi — z pobocza. W pewnych warunkach, a więc np. gdy nie ma pobocza lub gdy czasowo nie można z niego skorzystać, pieszy może się poruszać po jezdni pod warunkiem zajmowania miejsca jak najbliższej jej krawędzi i ustępowania przed nadjeżdżającymi pojazdami. Pieszy idący po poboczu lub jezdni jest obowiązany iść po lewej stronie drogi. Przechodzenie jezdni przez pieszego odbywać się powinno z zachowaniem szczególnej ostrożności oraz pod warunkiem niepowodowania zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub utrudniania poruszania się pojazdów. Do kwestii tego obowiązku ciężącego na pieszym wrócimy jeszcze w dalszej części artykułu.

Przepisy prawa o ruchu zabraniają pieszemu:

- a) wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem, w tym również na przejściach dla pieszych,
- b) wchodzenia na jezdnię spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi,
- c) przechodzenia przez jezdnię w miejscach o niedostatecznej widoczności,
- d) zmniejszania prędkości lub zatrzymywania się bez uzasadnionej potrzeby podczas przechodzenia przez jezdnię,
- e) przebiegania jezdni,
- f) wchodzenia na tory, gdy zapory lub półzapory są opuszczone.

### III

Wspomnieliśmy już wyżej, że w określonych warunkach pieszy może się stać podmiotem przestępstwa z art. 145 § 1 lub 2 k.k. Ilustracją tego zagadnienia będą poniższe przykłady<sup>15</sup> wypadku drogowego w układzie: pieszy—kierowca. W przykładzie I pieszy jako uczestnik ruchu jest sprawcą wypadku drogowego, w przykładzie II — współsprawcą przestępstwa z art. 145 k.k.

#### Przykład I — wariant A:

Pieszy X, bez upewnienia się, czy nie nadjeżdżają pojazdy w miejscu nie oznaczonym jako przejścia dla pieszych, wchodzi na jezdnię w bezpośrednio bliskiej odległości przed pojazdem. Po jezdni przebywa on odcinek drogi około 2 metrów bardzo szybkim krokiem. W powstałej sytuacji kierowca nie ma możliwości unik-

<sup>13</sup> Kodeks drogowy — Teksty i objaśnienia, WKiŁ 1974, s. 16.

<sup>14</sup> Kodeks drogowy z komentarzem pod redakcją J. Bafii, Warszawa 1976, s. 135.

<sup>15</sup> Być może przykłady te są aż nazbyt oczywiste, niemniej jednak uważamy za stosowne, mając na względzie cele praktyczne, jasno je przedstawić, a to tym bardziej, że w piśmiennictwie prawniczym problem pieszego jako sprawcy wypadku drogowego nie jest zbyt często poruszany. Zagadnienia dotyczące pieszego jako uczestnika ruchu drogowego w różnych aspektach m.in. poruszali: J. Zając: Pieszy podmiotem przestępstwa drogowego, „Służba MO” 1970/2, s. 181—189; J. Polony: Niedozwolona prędkość pojazdu jako czynnik wypadku z pieszym, NP 1973/6, s. 856 i n.; W. Kończykowski: Szybkość ruchu pieszego jako element analizy czasowo ruchowej wypadku drogowego, „Probl. Praworz.” 1977/9, s. 34—49; J. Bryk: Problem pieszych w ruchu drogowym, „Probl. Kryminal.” 1980, nr 145—146, s. 440—448.

nięcia wypadku przez wyhamowanie,<sup>16</sup> nie chcąc jednak potrafić pieszego, decyduje się na wjechanie na chodnik i uderza w słup trakcji elektrycznej, doznając przy tym obrażeń ciała. Samochód ulega uszkodzeniu na sumę 120.000 zł.

Sprawcą tegoż wypadku a jednocześnie podmiotem prawa karnego w rozumieniu art. 145 k.k. jest pieszy, który wszedł na jezdnię bez zachowania ciążącego na nim obowiązku zachowania ostrożności. Pieszy będzie ponosił odpowiedzialność karną za nieumyślne spowodowanie obrażeń ciała u kierowcy oraz poważnej szkody w jego mieniu, jeśli w postępowaniu karnym zostanie udowodniona pieszemu wina, tzn. gdy z racji jego indywidualnych właściwości, zdolności przewidywania oraz możliwości zgodnego z prawem zachowania się można mu w danych warunkach postawić zarzut natury osobistej, że bądź to bezpodstawnie przypuszczał, iż skutku uniknie, bądź też choć go nie przewidywał, powinien był i mógł go przewidzieć.

#### Przykład I — wariant B:

Pieszy X, nagle, bez upewnienia się, czy nie nadjeżdżają pojazdy, wchodzi na jezdnię w bezpośrednio bliskiej odległości przed samochodem. Po jezdni przebywa odcinek drogi około 2 metrów bardzo szybkim krokiem. Kierowca w powstałej sytuacji nie ma możliwości uniknięcia wypadku ani przez wyhamowanie, ani przez wykonanie skrętu. Samochód uderza pieszego, który doznaje obrażeń ciała. Samochód ulega uszkodzeniu na kwotę 10.000 zł.

Sprawcą również tego wypadku drogowego jest pieszy, który naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu, nie zachowując ciążącego na nim obowiązku zachowania ostrożności. Postępowanie karne w niniejszej sprawie powinno być umorzone, ponieważ odpowiedzialność karna pieszego — sprawcy wypadku nie wchodzi w rachubę, albowiem skutki działania nie dotyczyły żadnej innej osoby (w sensie obrażeń ciała) poza sprawcą. Natomiast szkoda powstała w pojeździe mechanicznym nie wyczerpuje pojęcia „poważnej szkody” w mieniu,<sup>17</sup> o której mówi art. 145 k.k. Zachowanie się kierowcy badać należy w aspekcie zgodności z zasadami bezpieczeństwa w konkretnej sytuacji drogowej z ewentualnością wyeliminowania przyczynienia się kierowcy do tego wypadku.

#### Przykład 2.

Kierowca pojazdu mechanicznego Y przewozi pasażera, z którym w czasie dojeżdżania do oznaczonego przejścia dla pieszych prowadzi rozmowę, nie obserwując dokładnie przejścia dla pieszych. W wyniku tego zbyt późno dostrzega pieszego X, który wszedł bez upewnienia się, czy nie nadjeżdżają pojazdy. Kierowca, nie chcąc potrafić pieszego, skręca w prawo i uderza w słup trakcji elektrycznej, w efekcie czego kierujący i pasażer P doznają obrażeń ciała. W przykładzie tym obaj uczestnicy ruchu, tj. kierowca i pieszy, zachowali się nieprawidłowo, niezgodnie z obo-

<sup>16</sup> Szerzej na temat możliwości uniknięcia potrącenia pieszego — zob. S. J. Bownik: Eksperyment procesowy w sprawach karnych o przestępstwa drogowe, „Probl. Praworz.” 1978/10, s. 29—32.

<sup>17</sup> Pełny Skład Izby Karnej SN w uchwale z dnia 21.IX.1983 r. przyjął, iż „poważną szkodą” w rozumieniu przepisu art. 145 § 1 k.k. jest taka szkoda w mieniu nie należącym do sprawcy, która wynika bądź z całkowitego zniszczenia, bądź też z tak istotnego uszkodzenia pojazdu lub innego przedmiotu uderzonego przez pojazd, że świadczy ona o dużej sile zderzenia, a tym samym o zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu. Biorąc pod uwagę powyższe kryteria, należy ponadto kierować się w praktyce kwotą 100.000 złotych jako orientacyjnym miernikiem „poważnej szkody”. Jest to nowa treść pkt 11 wytycznych wymiaru sprawiedliwości i praktyki sądowej w sprawach o przestępstwa drogowe z dnia 28 lutego 1975 r. (OSNKW 1975, nr 3—4, poz. 33). Por. też OSNKW 1984, nr 1—2, poz. 2.



wiązującymi zasadami bezpieczeństwa. Kierowca, który dojeżdżając do oznaczonego przejścia dla pieszych, będąc zajęty rozmową z pasażerem, nie zachował szczególnej ostrożności i nie zmniejszył szybkości oraz nie obserwował dokładnie toru jazdy i pasa przejścia dla pieszych, jest sprawcą, natomiast pieszy, w wyniku zachowania niezgodnego z ciążącym na nim obowiązkiem zachowania ostrożności, przyczynił się do powstania określonych skutków w postaci obrażeń ciała kierowcy i pasażera. Sprawstwo zatem i wina w przykładzie 2 rozkłada się na różne osoby, pozostające ze sobą w związku funkcjonalnym, co stawia przed teorią i praktyką prawa karnego problem przyczynienia się do wypadku.<sup>18</sup> Rozważmy bliżej to zagadnienie.

#### IV

Zacznijmy od przeanalizowania zachowania obowiązku ostrożności. Z lektury przepisów o ruchu na temat pieszego — oprócz zagadnień, które już poruszyliśmy — wpływa jeszcze jeden dość istotny wniosek. Chodzi mianowicie o to, że prawo o ruchu nie prezentuje żadnego systemu, ani nawet jego zarysu związanego z wykształceniem i wychowaniem pieszego w duchu znajomości i odpowiedniego przestrzegania przepisów drogowych, takiego mianowicie, jak np. dla kierowców pojazdów silnikowych, czy nawet dla kierujących innymi pojazdami. Prawo zakłada tutaj swoistą fikcję prawną, że osoby piesze, podobnie jak i inne osoby znajdujące się na drodze lub w jej pobliżu, powinny znać przepisy prawa drogowego oraz zasady bezpieczeństwa ruchu, aby ich nie naruszać i nie powodować przez swoje zachowanie się wypadków drogowych.

W związku z tym powstaje pytanie, jakiego to obowiązku zachowania ostrożności w zakresie przestrzegania zasad bezpieczeństwa praktyka ma wymagać od pieszego jako podmiotu przestępstwa drogowego. Jest przecież pieszy uczestnikiem ruchu drogowego, a więc dziedziny związanej z rozwojem techniki, w której to dziedziny obowiązują zupełnie inne niż normalnie przyjęte zasady ostrożności. Jest również uczestnikiem, którego obowiązują zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W nauce prawa karnego przyjmuje się, że wprowadzenie zasad ostrożności do ustawowej określoności czynu następuje przez ustanowienie zgeneralizowanego obowiązku ostrożnego zachowania się, który wtedy obejmuje obowiązek natury obiektywnej i subiektywnej.

Obowiązek natury obiektywnej dotyczy generalnie trzech kwestii:

1. niezbędnych kwalifikacji podmiotu podejmującego daną czynność, które czasem muszą być wykazane egzaminem, obejmującym określoną wiedzę, pewne minimum doświadczenia, sprawność fizyczną i intelektualną,
2. stanu technicznego pojazdu zapewniającego bezpieczne wykonanie danej czynności,
3. określonego zachowania się podmiotu w różnorodnych sytuacjach niebezpiecznych, minimalizującego to niebezpieczeństwo, tj. postępowania zgodnie z obowiązującymi zasadami ostrożności.<sup>19</sup>

Obowiązek natury subiektywnej dotyczy skoncentrowania uwagi umożliwiającej

<sup>18</sup> A. Bachrach: *Ryzyko i nieostrożność w komunikacji drogowej a oceny prawno-karne*, Wrocław-Warszawa-Kraków 1965, s. 31 i n.

<sup>19</sup> K. Buchała: *Bezprawność przestępstw nieumyślnych oraz wyłączenie ją dozwolone ryzyko*, Wyd. Prawn. 1971, s. 122; tenże: *Przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji*, Wyd. Prawn. 1973, s. 142; tenże: *Prawo karne materialne*, PWN, Warszawa, s. 266.

rozpoznanie niebezpieczeństwa dla prawnie chronionych dóbr związanego z planowaną lub już wykonywaną czynnością.<sup>20</sup>

Tak ukształtowany obowiązek ostrożności obiektywnej i subiektywnej ciąży przede wszystkim na kierwcach. Natomiast gdy chodzi o obowiązek ostrożności ciążyący na pieszym, to rzecz wydaje się przedstawiać następująco:

Jeżeli chodzi o obowiązek natury obiektywnej, to pieszy nie musi posiadać ani kwalifikacji fachowych, ani specjalistycznej wiedzy, ani odpowiednich predyspozycji psychicznych czy fizycznych, ani nawet dokumentu uprawniającego do poruszania się po drogach. Nie dysponuje też żadnego rodzaju pojazdem. Trzecia z wymienionych kwestii obowiązku obiektywnego, polegająca na postępowaniu minimalizującym niebezpieczeństwo, również wydaje się nie wytrzymywać krytyki. Brak obiektywnego kryterium w postaci wykazania stopnia znajomości przez pieszego zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym przesądza o braku podstawowej cechy powodującej zaliczenie zachowania się pieszego do obiektywnego obowiązku ostrożności. Stopień tej znajomości — oparty jedynie na istnieniu swoistej fikcji prawnej, że pieszy powinien znać przepisy ruchu drogowego — jest w praktyce bardzo różny od znikomego do bardzo dużego, a uzależniony jest od intelektu, woli, wiedzy i cech osobowości pieszego, jest więc mocno zindywidualizowany.

W takim ujęciu obowiązek natury obiektywnej nie dotyczy więc pieszego. Obowiązek ten — naszym zdaniem — można odnosić do pieszego oraz do innych osób znajdujących się na drodze lub w jej pobliżu tylko w zakresie istniejących warunków i ograniczeń ruchu, które to okoliczności stanowią obiektywną granicę dla bezpiecznej realizacji zadań w ruchu przez ich uczestników. Chodzi więc tu zarówno o warunki atmosferyczne, w jakich ruch się odbywa, a więc o deszcz, śnieg, mgłę, śluzgawicę, silne podmuchy wiatru itp., jak i o stan i wyposażenie dróg oraz organizację ruchu, które to okoliczności dotyczą wszystkich uczestników i wszyscy powinni je uwzględniać przy podejmowaniu określonych czynności w ruchu drogowym.<sup>21</sup>

Inne powinności w zakresie przestrzegania zasad bezpieczeństwa ciążyące na pieszym a wynikające z cyt. przepisów o ruchu drogowym mają charakter obowiązku natury subiektywnej, przyjmującego w niektórych sytuacjach drogowych postać zachowania „ostrożności”, a w innych „szczególnej ostrożności”. Ta pierwsza wynika z art. 2 prawa o ruchu i — najogólniej rzecz biorąc — polega na niepowodowaniu zagrożenia bezpieczeństwa lub porządku ruchu albo narażaniu kogokolwiek na szkodę. Druga natomiast wynika z art. 10 prawa o ruchu, który stanowi, że „pieszy przechodząc przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz korzystać z przejść dla pieszych; pieszy znajdujący się na tych przejściach ma pierwszeństwo przed kierującymi pojazdami”.

Jest to nowość, ale tylko natury legislacyjnej, albowiem orzecznictwo Sądu Najwyższego od dawna przyjmowało już tę zasadę. W wyroku z 16.IX.1974 r. I CR 324/74<sup>22</sup> czytamy m.in., że „osoba pieszka przechodząca przez jezdnię w miejscu oznaczonym powinna mieć zapewnione maksymalne bezpieczeństwo (...), a przechodzący przez jezdnię obowiązany jest zachować szczególną ostrożność”. W postanowieniu SN z 16.VIII.1968 r. R.w 886/68<sup>23</sup> czytamy: „Pierwszeństwo przy poruszaniu się na przejściach dla pieszych przysługuje pieszemu, gdy znajduje się on

<sup>20</sup> K. Buchała: Prawo karne (...), jw., s. 266 i n.; W. Mąciór: Problem przestępstw nieumyślnych na tle aktualnych wymagań teorii, ZNUJ, Kraków 1938, s. 35 i n.

<sup>21</sup> OSNKW 1964, nr 6, poz. 94. Zob. także A. Bachrach: Przesłpstwa i wykroczenia drogowe w prawie polskim, PWN, Warszawa 1980, s. 11.

<sup>22</sup> OSNCP 1975, nr 10—11, poz. 149.

<sup>23</sup> OSNKW 1968, nr 11, poz. 134.

na przejściu w chwili zbliżania się do niego pojazdu, chyba że z zachowania się przechodnia wynika, iż tego pierwszeństwa ustępuje.”

Warstwa merytoryczna takiego ujęcia, mianowicie szczególna ostrożność obu stron i pierwszeństwo pieszego — budzić musi wątpliwości. Z punktu widzenia oceny społecznej wątpliwości takie zgłosił J. Wasilewski.<sup>24</sup> Popierając słuszne wywody tego autora, nie sposób nie dodać, że przeciw ustawowemu unormowaniu przemawiają jeszcze względy bezpieczeństwa życia i zdrowia uczestników ruchu oraz techniki jazdy. W dobie dynamicznego rozwoju motoryzacji, ciągle wzrastającej liczby pojazdów, a przede wszystkim ich szybkości wzrasta potencjalna możliwość cięższych i poważniejszych obrażeń ciała pieszych powstałych w wyniku kolizji z pojazdem. Należy bowiem pamiętać o tym, że fizyczne możliwości uniknięcia wypadku określają rozwijane przez uczestnika szybkości i wynikające stąd opóźnienia oraz drogi hamowania. Są one bez porównania krótsze i wymagające mniej czasu dla pieszego. Stąd też łatwiejsze jest — po zauważeniu niebezpieczeństwa — niemal natychmiastowe zatrzymanie pieszego niż zatrzymanie pojazdu, któremu do całkowitego zatrzymania niezbędny jest znacznie dłuższy odcinek drogi oraz dłuższy czas. Ponadto pieszy ma nieporównanie większe możliwości niż kierowca w zakresie uniknięcia kolizji na drodze przez zmianę kierunku i szybkości ruchu, a także wycofanie się z obszaru zagrożenia.<sup>25</sup>

Nie można pominąć jeszcze innej nasuwającej się tutaj refleksji. Przepisy poprzednio obowiązujące (§ 12 rozp. z 1968 r.) nakładały na pieszego powinność oceny szybkości i odległości zbliżającego się do przejścia pojazdu. Unormowanie takie wymagało istnienia u pieszego sprawności psychicznej w określonym stopniu, niezbędnej do dokonania takiej oceny, mimo że generalnie rzecz biorąc, ustawa z 1961 roku nie nakładała warunku posiadania jakiegokolwiek sprawności fizycznej bądź psychicznej po stronie pieszego. Unormowanie w rozporządzeniu z 1968 r. mogło więc w jakimś sensie wpływać na bardziej ostrożne zachowanie się pieszego przy przekraczaniu jezdni.

Prawo o ruchu w art. 8—11 takiej powinności ciężącej na pieszym nie ustanawia, konsekwentnie przestrzegając założenia, że skoro nie wymaga się sprawności fizycznej i psychicznej od pieszego (art. 68 prawa), to nie można również wymagać powinności w zakresie oceny odległości i szybkości zbliżającego się pojazdu, oceny związanej z określoną sprawnością psychiczną. Czy z kolei takie stanowisko jest słuszne? W pewnym sensie tak, albowiem likwiduje istniejącą sprzeczność ustawy z 1961 r. i rozporządzenia z 1968 r., dając w to miejsce pierwszeństwo pieszemu przed pojazdami na przejściach, co nie oznacza bezpiecznego rozwiązania i rodzi pewne, wskazane już przez nas wątpliwości.

Omówiona wyżej a dająca się zauważyć nierówność w zakresie wymagań co do obowiązku zachowania ostrożności, gdy chodzi o zachowanie się pieszego oraz kierowcy, i wpływ tego zachowania się na powstanie przestępstwa wypadku drogowego powinny znaleźć odzwierciedlenie przy ocenie winy i jej stopnia każdego ze sprawców przyczyniającego się do wypadku — zgodnie z zasadą prawa karnego, że wina innej osoby nie wyłącza odpowiedzialności osoby ściganej za jej zawinione postępowanie.<sup>26</sup>

<sup>24</sup> J. Wasilewski: Uwagi praktyczne o ustawie — Prawo o ruchu drogowym, „Pa-lestra” 2/84, s. 12.

<sup>25</sup> R. Zahorski: Problemy techniczne i prawne kolizji pieszego z pojazdem, „Probl. Praworz.” 1981/12, s. 72 i n.

<sup>26</sup> J. Wasilewski: Uwagi do wytycznych SN w sprawach o przestępstwa drogowe, Wyd. Prawn. 1975, s. 58. Zob. też uchwałę SN z dnia 14.VII.1983 r. VI KZP 19/83, OSNKW 3—4/84, poz. 25.

Nierówność ta nie powinna pozostawać bez wpływu na wymiar kary dla pieszego i kierowcy, która to kara — generalnie rzecz biorąc — w odniesieniu do obu sprawców nie powinna być karą polegającą na pozbawieniu wolności.<sup>27</sup>

Poruszone wyżej kwestie należałoby mieć na uwadze zarówno wówczas, gdy pieszy jest wyłącznym sprawcą przestępstwa wypadku drogowego, jak i wtedy, gdy jest jego współsprawcą obok kierującego lub innego uczestnika ruchu drogowego.

Rozważania powyższe wypadałoby zamknąć następującymi zasadniczymi konkluzjami:

1. W piśmiennictwie prawniczym ciągle jeszcze zbyt mało uwagi poświęca się zagadnieniom pieszego jako sprawcy wypadku drogowego oraz podmiotu przestępstwa drogowego, podobnie zresztą jak i w orzecznictwie Sądu Najwyższego.

2. Prowadzone statystyki wypadkowości i przestępczości drogowej nie uwypuklają w sposób dostateczny i pełny wszystkich zagadnień związanych z pieszym jako sprawcą wypadku i podmiotem przestępstwa drogowego.

3. W zakresie obowiązku ostrożności przy wykonywaniu zadań wynikających z uczestnictwa w ruchu drogowym na pieszym ciąży przede wszystkim obowiązek natury subiektywnej, co powoduje pewną nierówność podmiotów na gruncie prawa karnego przy rozstrzyganiu kwestii odpowiedzialności za spowodowanie przestępstwa wypadku drogowego. Nierówność ta powinna znaleźć wyraz przy ocenie winy pieszego i jej stopnia za spowodowane przestępstwo, a także nie powinna pozostawać bez wpływu na wymiar kary.

4. Przepisy prawa o ruchu drogowym nie spełniają należytej roli, gdy chodzi o wykształcenie i wychowanie pieszego w duchu znajomości i przestrzegania przepisów prawa. To prawda, że rzecz jest szczególnie trudna do rozwiązania, ale nie niemożliwa. Sposobów rozwiązania tej kwestii proponowano kilka, jak chociażby ten polegający na wprowadzeniu do szkół przedmiotu nauczania w zakresie przepisów o ruchu drogowym.

<sup>27</sup> K. Buchała: Biologiczne (...), jw., s. 248; L. Falandysz: Międzynarodowe Symposium prawa karnego państw socjalistycznych, PIP 1975/12, s. 166—167.

ZDZISŁAW KRZEMIŃSKI

## WOKÓŁ ETYKI ZAWODOWEJ ADWOKATA \*

1. Dzisiaj nie trzeba nikogo przekonywać, jak wielkie znaczenie ma etyka w życiu publicznym. Doświadczenia ostatnich lat dają w tym zakresie wiele przekonywających przykładów.

Podobnie przedstawia się ta sprawa w naszym adwokackim zawodzie. Adwokat, wykonując zawód, przede wszystkim występuje na forum sądowym. A tutaj — jak wiadomo — dochodzi jakże często do ostrego przeciwstawienia interesów stron występujących w procesie. Taki stan rzeczy istnieje zarówno w sprawach karnych jak i w sprawach cywilnych. Można zatem stwierdzić, że adwokat przy wykony-

\* Jest to prezentacja pracy Komisji d/s Etyki Adwokackiej, powołanej przez NRA do przystosowania dotychczasowego Zbioru zasad etyki adwokackiej i godności zawodu do przepisów nowego prawa o adwokaturze.