

**Michał Burtowy**

Funkcjonowanie pojazdów uprzywilejowanych na drodze

Streszczenie

Artykuł poświęcony jest kwestii pierwszorzędnej z perspektywy ludzkiej i społecznej, a niestety dotychczas drugorzędnej w rozważaniach piśmiennictwa prawniczego – a mianowicie ruchowi pojazdów uprzywilejowanych. Zaprezentowane w nim zostały uwagi autora na temat statusu pojazdów uprzywilejowanych na drodze, zwłaszcza w kontekście znowelizowanego art. 9 p.r.d., a także wyrażone krytyczne uwagi co do niektórych orzeczeń rozstrzygających tego typu sprawy. Ponadto wysunięto wnioski ogólniejszej natury, z odniesieniem się do dotychczasowej literatury.

Słowa kluczowe

Ruch drogowy, bezpieczeństwo, wypadek, odpowiedzialność karna, pojazdy uprzywilejowane, korytarz życia.

Otrzymano 13 kwietnia 2023 r., zatwierdzono do druku 7 maja 2023 r.

DOI: 10.4467/15053520PnD.23.002.17718

1. Wstęp

Inspiracją dla podjęcia tytułowego tematu była analiza mechanizmu tzw. „korytarza życia”, czyli przepisów art. 9 ust. 2–4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 988, dalej jako: p.r.d.) dodanych przepisem 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), które weszły w życie dnia 6 grudnia 2019 r., a przede wszystkim krytyczna lektura wybranych orzeczeń sądów powszechnych, opublikowanych w systemach informacji prawnej, których przedmiotem były wypadki drogowe z udziałem pojazdów uprzywilejowanych (zwłaszcza karettek pogotowia) i związane z tymi zdarzeniami rozważania na tle art. 9 w zw. z art. 53 p.r.d., regulujących zasady ruchu pojazdów uprzywilejowanych. Wspomniana nowelizacja art. 9 p.r.d. miała w założeniu doprecyzować zasady ułatwiania przejazdu pojazdu uprzywilejowanego i – wraz z zasadą tzw. jazdy

Michał Burtowy, adwokat, Poznań.

na suwak, wprowadzoną tą samą ustawą zmieniającą¹ – została już w literaturze omówiona, z uwzględnieniem orzecznictwa i piśmiennictwa powstałych na tle poprzedniego stanu prawnego².

Warto więc od razu poprzeć stanowisko, które nie bez przyczyny wskazuje, że czas dojazdu służb ratowniczych pozostaje w ścisłym związku przyczynowym z szansami na uratowanie życia bądź zdrowia osób potrzebujących pomocy³. Wobec tego tezą kluczową jest ta, iż przepisy p.r.d. powinny mieć na celu maksymalne ułatwienie kierującym tymi pojazdami sprawnego i szybkiego poruszania się w ruchu drogowym – gdyż właśnie swoboda jazdy z pominięciem stosowania się *do przepisów o ruchu pojazdów, zatrzymaniu i postoju oraz do znaków i sygnałów drogowych* służy ratowaniu ludzkiego życia.

Ma to miejsce zwłaszcza w toku akcji ratunkowej – a zatem każdorazowo należy ustalić, czy pojazd poruszający się z pominięciem przepisów o ruchu pojazdów, zatrzymaniu i postoju oraz do znaków i sygnałów drogowych (tj. w trybie art. 53 ust. 2 p.r.d.) poza innymi kryteriami, jakie zawiera ten przepis, rzeczywiście w danym momencie znajdował się w sytuacji zawartej w dyspozycji jednego z przepisów art. 53 ust. 2 pkt 1 p.r.d.

W tym kontekście należy rozwiać wątpliwości Sądu Rejonowego w Legionowie, który w wyroku z dnia 19 stycznia 2021 r. (sygn. akt II K 385/19) rozważał, czy poruszanie się w ruchu drogowym kierującego karetką bez pacjenta, w celu powrotu do szpitala po kolejnego pacjenta znajdującego się w stanie zagrożenia życia, stanowi uczestniczenie w akcji „związanej bezpośrednio z ratowaniem życia i zdrowia ludzkiego”, wpisując się w treść art. 53 ust. 2 pkt 1 lit. a p.r.d. W mojej ocenie taka sytuacja jak najbardziej spełnia kryteria ustawowe – a to dlatego, że przepis nie operuje słowem „bezpośrednio” i uzasadnia szerokie pojęcie akcji związanej z ratowaniem życia, zdrowia ludzkiego lub mienia albo koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa lub porządku publicznego, włączając w to wszelkie czynności powiązane z tą akcją⁴, także w dalszej perspektywie⁵.

¹ Zmiana art. 22 p.r.d.

² Powołanie się na pewną ciągłość orzecznictwa i literatury w tym zakresie daje podstawę do weryfikacji dotychczasowego dorobku. Co do korytarza życia zob. N. Wąsik, *Odpowiedzialność za wykroczenia w zakresie obowiązku przestrzegania zasady tworzenia tzw. „korytarza życia”*, „Paragraf na Drodze”, 2019, nr 6, s. 23. Co do jazdy na suwak zob. D. Wąsik, *Jazda na suwak w świetle odpowiedzialności za wykroczenia*, „Paragraf na Drodze”, 2019, nr 6, s. 5–21. Ten ostatni artykuł jest przywołany jedynie dla ukazania stanowiska o celowości uwzględniania dotychczasowego dorobku do mechanizmów wprowadzonych omawianą nowelizacją (por. *ibidem*, s. 11–20).

³ N. Wąsik, *op. cit.*, s. 23–25, gdzie też przytoczono cenne wnioski z literatury światowej na temat tej kwestii. Ten sam kluczowy czynnik – czas – eksponują komentatorzy, np. R. A. Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 422 i powołana tam literatura.

⁴ Wyrok Sądu Okręgowego w Jeleniej Górze z dnia 23 października 2015 r., VI Ka 461/15.

⁵ Dotyczy to np. przewożenia materiału do badań, jak słusznie ustalił SR dla Warszawy-Mokotowa w Warszawie w wyroku z dnia 24 stycznia 2019 r., III K 666/17 (zgodnie zresztą z podobnym przy-

Szerokie rozumienie „akcji” związanej z ratowaniem wymienionych w przepisie istotnych dóbr społecznych jest spójne z postawioną na wstępie tezą o konieczności maksymalnego ułatwienia kierującym pojazdom uprzywilejowanym warunków poruszania się w ruchu drogowym, w razie gdy realizują oni swoje zadania służbowe w szczególnie pilnym trybie. Trzeba przy tym pamiętać, że przesłanki z art. 53 ust. 2 pkt 1 lit. a p.r.d. (uczestnictwo w akcji związanej z ratowaniem życia, zdrowia ludzkiego lub mienia albo koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa lub porządku publicznego) są sformułowane w sposób alternatywny. Wobec tego kierujący może korzystać z przywilejów w ruchu drogowym spełniając dyspozycję przepisu jedynie w części – na przykład w razie ratowania ludzkiego zdrowia⁶.

Oczywiście oprócz uczestniczenia w akcji ratunkowej (przesłanka „funkcjonalna”) należy ustalić spełnienie wszystkich pozostałych przesłanek z art. 53 p.r.d., w tym odpowiedniego sygnalizowania statusu pojazdu uprzywilejowanego za pomocą sygnałów dźwiękowych lub świetlnych⁷, czy też posiadania przez kierującego odpowiednich uprawnień do prowadzenia pojazdów uprzywilejowanych⁸.

Z drugiej strony przepis ten nie powinien być nadużywany – i nie bez przyczyny przesłanki z art. 53 ust. 2 pkt 1 lit. a–c p.r.d. regulują sytuacje odrębne, które czasem mogą oczywiście się pokrywać. W związku z tym można zasugerować interpretację, zgodnie z którą zakres możliwego wyłączenia przepisów o ruchu drogowym powinien być wprost proporcjonalny – na tle konkretnego stanu faktycznego – do celu przejazdu danej jednostki. Należy więc każdorazowo ustalać, czy miała miejsce „akcja” o jakiej mowa w art. 53 ust. 2 pkt 1 lit. a p.r.d. i czy ze względu na jej przedmiot uzasadnione było natychmiastowe działanie i związany z tym szeroki zakres niestosowania się do przepisów i znaków, czy też może jedynie przejazd kolumny pojazdów uprzywilejowanych (art. 53 ust. 2 pkt 1 lit. b p.r.d.), lub wykonywanie zadań związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa osób zajmujących kierownicze stanowiska państwowe (art. 53 ust. 2 pkt 1 lit. c p.r.d.). W dwóch ostatnich sytuacjach sposób poruszania się pojazdów uprzywilejowanych powinien być ostrożniejszy niż przy akcji ratunkowej, a konkretny zakres pominiętych regulacji ruchu drogowego powinien korelować z pilnością wykonywanych w danej chwili zadań. Należy przy tym domniemywać, że przejazd pojazdów przewożących osoby zajmujące kierownicze stanowiska państwowe stanowi znacznie mniej pilne zadanie niż akcja związana z ratowaniem życia lub zdro-

kładem zawartym w literaturze, por. W. Kotowski, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2011, s. 556, teza 6). Wyrok ten jednak jest w mojej ocenie wadliwy z innych przyczyn, omówionych w dalszej części tego artykułu.

⁶ Nie ma również znaczenia rodzaj zagrożenia dla wskazanych w przepisie dóbr (może to być pożar, choroba, dzikie zwierzę, zachowanie ludzi bądź skażenie – katalog przyczyn jest otwarty).

⁷ Wyrok Sądu Okręgowego w Łodzi z dnia 17 kwietnia 2019 r., II C 1851/14.

⁸ Wyrok Sądu Okręgowego w Poznaniu z dnia 24 lutego 2021 r., II Ca 1610/20.

wia ludzkiego bądź konieczność zapewnienia bezpieczeństwa, a nawet porządku publicznego⁹.

Nie ulega przy tym wątpliwości, że mimo istnienia przepisów art. 9 p.r.d. w zw. z art. 53 p.r.d. nie da się uniknąć wypadków z udziałem pojazdów uprzywilejowanych, jak również, że możliwe jest ponoszenie odpowiedzialności za ich spowodowanie przez kierujących tymi pojazdami. Żaden przepis nie wyłącza bowiem tej odpowiedzialności. Niemniej jednak konieczne jest zweryfikowanie niektórych schematów pojawiających się w orzecznictwie, które potrafią prowadzić do nietrafnych rozstrzygnięć na tym tle.

Zarówno w poprzednim, jak i w obowiązującym stanie prawnym, zgodnie z art. 9 p.r.d. (obecnie ust. 1) uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze byli i są obowiązani ułatwić przejazd pojazdu uprzywilejowanego, w szczególności przez niezwłoczne usunięcie się z jego drogi, a w razie potrzeby zatrzymanie się. Z drugiej strony oczywiście słuszne jest stwierdzenie, że kierujący pojazdem uprzywilejowanym nie może korzystać ze swoich uprawnień w sposób zagrażający innym uczestnikom ruchu¹⁰, ponieważ „z treści zarówno art. 9, jak i art. 53 p.r.d. jasno wynika, że między zwykłym uczestnikiem ruchu (tak pieszym, jak i kierującym) a kierującym pojazdem uprzywilejowanym zachodzi pewna zależność”¹¹.

Natomiast kluczowy jest dalszy ciąg tego ostatniego poglądu, zgodnie z którym „na pierwszym z nich ciąży obowiązek, po którego spełnieniu drugiemu przysługują pewne uprawnienia. Nie może więc korzystać ze swych uprawnień (ułatwień w ruchu) 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.”¹². Co istotne, pogląd ten jest często wykorzystywany w orzecznictwie, stanowiąc podstawę rozstrzygnięć sądowych¹³.

Należy podkreślić, że przyjmowanie, jakoby kierujący pojazdem uprzywilejowanym miał obowiązek upewnienia się co do udzielenia mu uprawnień przez innych uczestników ruchu wymaga każdorazowej, indywidualnej i szczególnie krytycznej weryfikacji.

Jest tak, gdyż z jednej strony w literaturze wskazuje się bardzo często, iż w tym przypadku szczególna ostrożność sięga aż do granicy upewnienia się kierującego o możliwości bezpiecznego wykonania manewru¹⁴, ale zarazem jest to sta-

⁹ Por. także R. A. Stefański, *Prawo...*, s. 423–424 (teza 10).

¹⁰ Wyrok Sądu Okręgowego w Elblągu z dnia 19 października 2017 r., VI Ka 346/17.

¹¹ W. Kotowski, *Prawo...*, s. 557 (teza 9).

¹² *Ibidem*.

¹³ Np. wyrok Sądu Okręgowego w Poznaniu z dnia 25 maja 2021 r., III K 437/19, wyrok Sądu Rejonowego w Legionowie z dnia 19 stycznia 2021 r., II K 385/19; wyrok Sądu Rejonowego dla Warszawy-Mokotowa w Warszawie z dnia 24 stycznia 2019 r., III K 666/17.

¹⁴ Z publikacji komentarzowych zob. np. Z. Drexler, *Przepisy ruchu drogowego z ilustrowanym komentarzem*, Warszawa 2019, s. 182. Niektórzy autorzy starają się szukać określić pośrednich, np. „baczyć” czy inni uczestnicy odebrali sygnały i ułatwią mu przejazd – tak R. A. Stefański,

nowisko wprost niezgodne z przyjętym na gruncie p.r.d. i w orzecznictwie SN różnieniem pomiędzy szczególną ostrożnością a upewnieniem się¹⁵.

Analizując to zagadnienie należy stwierdzić, że tak jak ruch pojazdów wiąże się z nieuchronnym ryzykiem zdarzenia drogowego, tak w przejazd pojazdu uprzywilejowanego wpisane jest ryzyko szczególne, które jednak dozwolone jest przez ustawodawcę z uwagi na potencjalne korzyści płynące z szybkiego przeprowadzenia akcji ratunkowej. Wobec tego należy stanowczo uznać, że ustawodawca świadomie nie użył w art. 53 ust. 2 p.r.d. pojęcia „upewnienia się” lecz „zachowania szczególnej ostrożności”, gdyż nie zamierzał ograniczać kierujących pojazdami uprzywilejowanymi w realizowaniu zadań z uwzględnieniem priorytetowego znaczenia szybkości.

Wnioski te płyną zatem nie tylko z wykładni literalnej, ale i funkcjonalnej komentowanych regulacji – i w tym kontekście nie sposób tak kategorycznie i jednoznacznie opowiedzieć się za odpowiedzialnością kierującego pojazdem w przypadku kolizji, gdyż od okoliczności konkretnego przypadku zależeć będzie ustalenie, czy przypadkiem decydujące o zaistnieniu zdarzenia było niezachowanie reguł ostrożności przez uczestnika ruchu niebędącego kierującym pojazdem uprzywilejowanym. Nie wolno bowiem zapominać, że do kolizji tych dochodzi zwłaszcza w obrębie skrzyżowań bądź przejść dla pieszych. Tymczasem każdy kierujący ma obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przy zbliżaniu się do skrzyżowania (art. 25 ust. 1 p.r.d.), a każdy pieszy ma ten obowiązek przy przechodzeniu przez jezdnię po przejściu dla pieszych (art. 13 ust. 1 p.r.d.).

Można wręcz zaryzykować stwierdzenie, że zestawiając ze sobą sytuację kierującego pojazdem uprzywilejowanym oraz innej osoby na drodze w kontekście praw i obowiązków (co zwykle stanowi punkt wyjścia do ustalania odpowiedzialności za spowodowanie zdarzenia drogowego), w wielu przypadkach po stronie

Prawo..., s. 423, teza 9. Należy zatem zauważyć, że słowo to plasuje się raczej bliżej czynności wskazujących na zachowanie uwagi – a więc ostrożności (tu: szczególnej), niż na uzyskanie pewności co do czegoś.

¹⁵ „Obowiązek zachowania szczególnej ostrożności w swej podstawowej postaci został zdefiniowany w art. 2 pkt 22 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym*, natomiast dalej idący nakaz upewnienia się co do tego, że istnieją warunki do podjęcia określonych manewrów bez spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, został wyraźnie odniesiony przez ustawodawcę jedynie do niektórych spośród nich takich, jak np: cofanie, wyprzedzanie, wobec czego nie ma podstaw do przyjmowania, że taka „kwalifikowana” postać tego obowiązku może być rozszerzana poza granice wprost wynikające z ustawy” (tak np. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 8 stycznia 2013 r., III KK 109/12). Trzeba przy tym pamiętać, że W. Kotowski w licznych publikacjach zwraca uwagę na konieczność rozróżnienia tych dwóch rodzajów szczególnej ostrożności; ostatnio np. W Kotowski, *Sprawiedliwości stało się zadość. Studium pewnego przypadku*, „Prokuratura i Prawo”, 2021, nr 5, s. 129–130. Wydaje się, że w omawianym komentarzu chodzi o wyrobienie przez kierującego przekonania, że ze względu na dostosowanie się innych uczestników ruchu do dyspozycji art. 9 p.r.d. nie stworzy on wobec nich zagrożenia i może bez przeszkód kontynuować jazdę.

osoby „nieuprzywilejowanej” leży większa ilość obowiązków: obowiązek zachowania ostrożności (bądź nieraz szczególnej ostrożności) skumulowany z obowiązkiem natychmiastowego umożliwienia przejazdu pojazdowi uprzywilejowanego¹⁶. Jest to istotna przeciwwaga dla poglądu, zgodnie którym wystarczającym uzasadnieniem dla apriorycznego obarczania odpowiedzialnością kierującego pojazdem uprzywilejowanym jest sama zależność między nim a innymi „nieuprzywilejowanymi”¹⁷.

Warto również zwrócić uwagę, że obowiązek umożliwienia przejazdu pojazdowi uprzywilejowanego mają nie tylko uczestnicy ruchu, ale i inne osoby znajdujące się na drodze (art. 9 ust. 1 p.r.d.), a zatem także osoby wykonujące działalność handlową¹⁸. Realizacja przez nich obowiązku natychmiastowego działania będzie zazwyczaj oznaczać konieczność porzucenia oferowanych produktów i narażenie ich na zniszczenie kołami pojazdu uprzywilejowanego, co jednak w żaden sposób nie oznacza obowiązku upewnienia się kierującego o możliwości przejazdu dopiero po usunięciu mienia¹⁹.

Z drugiej strony nie powinno jednak budzić wątpliwości, że szczególna ostrożność kierującego pojazdem uprzywilejowanym musi być dostosowana do warunków, czyli uwzględniać również możliwość napotkania na drodze osób o ograniczonej możliwości poruszania się i zakładać konieczność wykonania nagłego manewru bądź stosownego zmniejszenia prędkości²⁰.

Podsumowując tę część rozważań uważam, że konsekwencje automatycznego opierania się w praktyce orzeczniczej na poglądzie, iż zawsze bezwzględnie konieczne jest upewnienie się przez kierującego pojazdem uprzywilejowanym iż inne osoby udzieliły mu pierwszeństwa są nieraz niepożądane, gdyż prowadzą do uspienia czujności uczestników ruchu, a zarazem do niesłusznego obarczania kierujących pojazdami uprzywilejowanymi (zwłaszcza poruszającymi się w warunkach art. 53 ust. 2 pkt 1 lit. a) p.r.d.) nadmiernymi i niewynikającymi z ustawy obowiązkami – a zarazem do naruszenia utrwalonej interpretacji art. 177 k.k., zgodnie z którą „ocena zachowania kierowcy nie może się opierać tylko na fakcie, że wypadek nastąpił. Prowadzący pojazd ma prawo liczyć na respektowanie zasad bezpieczeństwa ruchu przez współuczestników tego ruchu”²¹.

¹⁶ Por. także S. Soboń, *Kodeks drogowy. Komentarz z orzecnictwem NSA, SN i TK*, Warszawa 2016, s. 136–137.

¹⁷ W. Kotowski, *Prawo...*, s. 557–558 (teza 9).

¹⁸ Z. Drexler, *Prawo...*, s. 65.

¹⁹ Kwestią do rozważenia jest kolizja dóbr w sytuacji, gdy „akcja” z art. 53 ust. 2 p.r.d. dotyczy ratowania mienia, które przedstawia wartość nie większą niż mienie narażone na zniszczenie wskutek przejazdu pojazdu uprzywilejowanego.

²⁰ Dla przykładu, w odniesieniu do osób niewidomych i słabowidzących zob. E. Jurgielewicz-Delegacz, *Wypadki w komunikacji z udziałem osób z niepełnosprawnością ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących. Studium prawno-kryminologiczne*, Warszawa 2017, s. 145–146.

²¹ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 czerwca 1996 r., III KKN 33/96.

2. Kazusy sądowe

Tytułem uwiarygodnienia postawionych powyżej tez niech będzie omówienie dwóch przykładowych orzeczeń zapadłych w sprawach, w których odpowiedzialność za zdarzenia drogowe została przypisana kierującym karetką pogotowia. Status pokrzywdzonych w obu sprawach mieli piesi.

2.1. Karetka omijająca stojące pojazdy

W pierwszej ze spraw oskarżony kierując pojazdem uprzywilejowanym – karetką pogotowia jechał używając sygnałów świetlnych i dźwiękowych, wracając do szpitala, by zabrać kolejnego pacjenta, który miał się znajdować w stanie zagrożenia życia. W miejscu zdarzenia jezdnia miała trzy pasy ruchu. Na prawym pasie przed rondem samochody stały w korku. Oskarżony kontynuował jazdę poruszając się po środkowym pasie ruchu, którym nie poruszały się w tym kierunku żadne pojazdy. W tym czasie po przejściu dla pieszych przed rondem przechodził pokrzywdzony z prawej strony na lewą – patrząc w kierunku jazdy karetki. Po przejściu prawego pasa ruchu i wejściu na środkowy pas ruchu pokrzywdzony zauważył nadjeżdżającą karetkę pogotowia z włączonymi sygnałami dźwiękowymi i świetlnymi; wtedy przyspieszył, by zejść z przejścia dla pieszych. Gdy oskarżony zauważył, iż na przejściu dla pieszych znajduje się pokrzywdzony podjął manewr obronny w postaci hamowania, jednak kierowany przez niego pojazd uderzył przechodzącego przez oznakowane przejście dla pieszych uczestnika ruchu przodem na wysokości lewego reflektora²².

W tych warunkach kierujący karetką pogotowia został oskarżony o to, że wykonując manewr wyprzedzania stojących w korku pojazdów i zbliżając się do oznakowanego przejścia dla pieszych nie zachował szczególnej ostrożności i nieumyślnie naruszył zasady bezpieczeństwa w ruchu drogowym, określone w art. 53 ust. 2 i art. 26 ust. 1 p.r.d., czym doprowadził do wypadku poprzez potrącenie pieszego, który odniósł obrażenia ciała trwające powyżej 7 dni.

Na wstępie należy podkreślić, że znamionnym w skutki błędem w zarzucie i sentencji wyroku było przyjęcie, jakoby kierujący karetką pogotowia wyprzedzał stojące w korku pojazdy, gdy tymczasem wykonywał on manewr ich omijania (por. art. 2 pkt 27–28 p.r.d.). Ma to istotne konsekwencje z tego powodu, że obowiązki wyprzedzającego są znacznie dalej idące niż omijającego (zob. art. 23 ust. 1 pkt 2 p.r.d. w zw. z art. 24 p.r.d.)²³. Co istotne, wyprzedzając kierujący ma obowiązek upewnienia się co do możliwości bezpiecznego wykonania manewru – co z kolei mogło nasunąć Sądowi niesłuszną sugestię o możliwości zastosowania błędnego

²² Wyrok Sądu Rejonowego w Legionowie z dnia 19 stycznia 2021 r., II K 385/19. Stan faktyczny sprawy, opisany powyżej, został zaczerpnięty bezpośrednio z uzasadnienia omawianego wyroku.

²³ Por. przypis nr 13.

poglądu W. Kotowskiego na temat konieczności upewnienia się o udzieleniu mu pierwszeństwa przez pieszego²⁴.

Trzeba również zwrócić uwagę, że wbrew stanowisku Sądu w omawianej sprawie, wracając do szpitala, by zabrać kolejnego pacjenta w stanie zagrożenia życia, kierujący karetką bez wątpienia znajdował się w sytuacji przewidzianej przez art. 53 ust. 2 pkt 1 lit. a p.r.d.²⁵

W tych okolicznościach wydane rozstrzygnięcie budzi wątpliwości. Oparte na wadliwym uznaniu, jakoby kierujący powinien „upewnić się” co do ułatwienia mu przejazdu przez innych uczestników ruchu, pomija ono przede wszystkim fakt, że w warunkach jazdy pojazdem uprzywilejowanym (jak w niniejszej sprawie) możliwe jest niestosowanie się do przepisów o ruchu pojazdów, zatrzymaniu i postoju oraz do znaków i sygnałów drogowych – czyli do obowiązku ustąpienia pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu, nawet oznakowanym (art. 26 p.r.d.). Oczywiście nie zwalnia to kierującego z zachowania szczególnej ostrożności, o której mowa w art. 53 ust. 2 p.r.d. Jednakże o jej zachowaniu przez kierującego świadczyć może poruszanie się z dopuszczalną prędkością oraz podjęcie manewru hamowania przed potrąceniem pieszego.

Natomiast zachowanie pieszego świadczy przede wszystkim o naruszeniu przez niego dyspozycji art. 13 ust. 1 p.r.d., czyli obowiązku zachowania szczególnej ostrożności przy przekraczaniu jezdni.

Z ustalonego stanu faktycznego wynika, że warunki pogodowe w chwili wypadku były dobre, a karetka pogotowia poruszała się z włączonymi sygnałami dźwiękowymi i świetlnymi. Wobec tego jeśli pieszy nie miał słuchawek na uszach, to powinien odpowiednio wcześniej usłyszeć sygnał pojazdu uprzywilejowanego, a następnie skoncentrować uwagę na zlokalizowaniu źródła dźwięku i jednocześnie na tyle zwiększyć obserwację otoczenia, aby umożliwić sobie dostrzeżenie sygnałów świetlnych zbliżającej się karetki.

To czy i kiedy pieszy miał możliwość usłyszenia i dostrzeżenia tych sygnałów powinien ustalić biegły. Gdy jest otwarta przestrzeń i nic nie przesłania pojazdu uprzywilejowanego, wówczas błysk sygnału świetlnego (zwłaszcza w warunkach nocnych, nawet przy zmniejszonej przejrzystości powietrza) widziany jest z odległości nawet kilkuset metrów, natomiast dźwięk z reguły jest słyszalny dla pieszego, gdy nie ma na uszach słuchawek prawie niezależnie od warunków atmosferycznych.

Rodzi to zatem ważną poszlakę, iż jeszcze przed wkroczeniem na przejście pieszy mógł zignorować zbliżający się pojazd uprzywilejowany, nadający sygnały możliwe do zarejestrowania przez niego z dużej odległości. Zwraca to uwagę na kolejne istotne naruszenie przepisów przez pieszego, który dostrzegłszy karetkę pogotowia zdecydował się na przebiegnięcie na drugą stronę przejścia, przecinając

²⁴ Por. przypis nr 11.

²⁵ Por. przypisy nr 4–5.

jej tor ruchu. Jest to zachowanie niezgodne nie tylko z art. 14 pkt 4 p.r.d., ale w tych okolicznościach także z art. 9 p.r.d. (obecnie ust. 1), zgodnie z którym „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”. Pożądanym działaniem pieszego, które prawdopodobnie doprowadziłoby do uniknięcia wypadku, było zatrzymanie się przez niego na wysokości prawego pasa ruchu (tj. przed pojazdami stojącymi w korku), a ewentualnie usunięcie się z drogi pojazdu uprzywilejowanego poprzez wykonanie kroku bądź kilku kroków w tył.

Wydaje się, że procesowe stwierdzenie winy kierującego karetką nie jest więc słuszne.

2.2. Karetka na przejściu wyposażonym w sygnalizację

W drugim z wyroków oskarżony jako kierowca ambulansu transportowego miał naruszyć zasady bezpieczeństwa w ruchu lądowym w ten sposób, że nie zachował szczególnej ostrożności i nie upewnił się, czy na przejściu dla pieszych znajdują się piesi albo czy piesi nie wchodzi na przejście oraz że potrącił pieszą przechodzącą po przejściu dla pieszych, dla której był wyświetlany zielony sygnał. Pokrzywdzona w wyniku wypadku doznała obrażeń ciała, określonych w art. 157 § 1 k.k. Sąd ustalił przy tym, że ambulans miał włączone sygnały świetlne i dźwiękowe, wyraźnie słyszalne w chwili, gdy pokrzywdzona wchodziła na przejście, w związku z czym przechodząca także przez przejście inna osoba próbowała powstrzymać pokrzywdzoną przed wejściem na przejście, jednak bezskutecznie. Jednocześnie oskarżonemu widok na przejście przesłaniał częściowo inny pojazd, który zjechał ku krawędzi jezdni, by przepuścić pojazd uprzywilejowany – co też uczyniły inne pojazdy w tym miejscu, reagując na dźwięk wydawany przez karetkę²⁶.

Nie bez znaczenia jest fakt, że Sąd uznał za wiarygodne w całości wyjaśnienia oskarżonego (w których wskazywał m.in. na emitowanie sygnałów dźwiękowych i świetlnych oraz stosowne reakcje innych uczestników ruchu na nie, a ponadto że po zetknięciu się z pieszą zahamował jeszcze na przejściu dla pieszych, a zatem bezpośrednio, wręcz natychmiast po jej potrąceniu), natomiast w znaczącej części odmówił wiarygodności zeznaniom pokrzywdzonej – przyjmując wbrew jej twierdzeniom, że zaniechała ona niezbędnego skupienia uwagi i ostrożności podczas przechodzenia przez jezdnię, gdyż w przeciwnym wypadku najpierw powinna usłyszeć, a następnie zobaczyć nadjeżdżającą karetkę. Co więcej, świadek zdarzenia potwierdził, że próbował ostrzec pokrzywdzoną o zbliżającej się karetkie, lecz oskarżona zignorowała to ostrzeżenie.

²⁶ Wyrok Sądu Rejonowego dla Warszawy-Mokotowa w Warszawie z dnia 24 stycznia 2019 r., III K 666/17.

W tej sytuacji wydaje się, że zbędne było powoływanie dowodu z opinii biegłego z zakresu rekonstrukcji wypadków, gdyż rozstrzygnięcie byłoby możliwe poprzez trafne zastosowanie art. 13 ust. 1 p.r.d. w zw. z art. 14 pkt 1 lit. a–b p.r.d. w zw. z art. 9 (obecnie ust. 1) p.r.d. Przepisy te zostały złamane przez pieszą, która ewidentnie nie zachowała należytej ostrożności przy przechodzeniu przez przejście dla pieszych (m.in. ignorując sygnały karetki i ruch pojazdów, które zjeżdżały ku krawędzi jezdni w sposób typowy przy tworzeniu korytarza życia), co uwidacznia się w wejściu na jezdnię spoza przeszkody ograniczającej widoczność drogi (przeszkodą tą mogły być inne osoby czekające na przejściu oraz inne samochody, które rozjechały się w celu ułatwienia przejazdu karetkce), bezpośrednio pod jadący pojazd. Zarazem zachowanie to leży w rażącej sprzeczności z obowiązkiem ułatwienia przejazdu pojazdu uprzywilejowanego, w szczególności przez niezwłoczne usunięcie się z jego drogi, a w razie potrzeby zatrzymanie się.

Wadliwością było również przyjęcie, jakoby kierujący karetką nie zachował szczególnej ostrożności i nie upewnił się, że na przejściu dla pieszych nie znajdują się piesi albo piesi nie wchodzą na przejście. Po pierwsze bowiem obowiązek upewnienia się nie występuje w tej sytuacji²⁷, a po drugie w stanie prawnym z chwili zdarzenia nie istniał obowiązek ustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście dla pieszych (art. 13 p.r.d. w zw. z art. 26 p.r.d.).

Podsumowując omawiane rozstrzygnięcie trzeba zaznaczyć, że Sąd w tej sprawie obarczył kierującego odpowiedzialnością nie tylko przypisując mu zbyt daleko idące obowiązki i pomijając nieprawidłowe zachowanie pieszej – ale również tracąc z pola widzenia przywileje kierującego karetką, wynikające z art. 53 ust. 2 p.r.d. i uzasadnione pilnością wykonywanego zadania służbowego.

Obie sytuacje wpisują się *a contrario* w słuszny pogląd z literatury fachowej, zgodnie z którym „nie ma wątpliwości, że pieszy miał możliwość zapobiegnięcia wypadkowi, gdyby jako uczestnik ruchu zachował się prawidłowo. Prawidłowo zachowujący się uczestnik ruchu po usłyszeniu sygnału powinien zlokalizować miejsce skąd dochodzi dźwięk, wówczas ujrzy błyskające światła, to zaś odkryje kierunek ruchu pojazdu uprzywilejowanego. W tym momencie powinien wiedzieć, że nie może wejść na tor ruchu tego pojazdu, bez względu na warunki (nawet oznakowanym przejściem dla pieszych i przy zielonym sygnale świetlnym dla jego kierunku)”.²⁸

3. Wnioski ogólne

Powyższe, w ocenie autora jednoznacznie negatywne przykłady stereotypowego i niedostatecznie wnikliwego rozstrzygnięcia o odpowiedzialności karnej, stanowią – miejmy nadzieję – jedynie wyjątki w praktyce sądowej. Ich wadliwość

²⁷ Pomijając rażący błąd w postaci braku utożsamienia (poprzez koniunkcję) szczególnej ostrożności i upewnienia się.

²⁸ W. Kotowski, *Wzorcowe...*, s. 136.

leży przy tym między innymi w niedostatecznie szerokim i krytycznym korzystaniu z poglądów literatury, która prezentując nieraz różne punkty widzenia nie powinna być cytowana tendencyjnie ani automatycznie.

Bibliografia

- [1] Drexler, Z. (2019). *Przepisy ruchu drogowego z ilustrowanym komentarzem*. Grupa Image.
- [2] Jurgielewicz-Delegacz, E. (2017). *Wypadki w komunikacji z udziałem osób z niepełno-sprawnością ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących. Studium prawnokryminologiczne*. Omikron Sp. z o.o.
- [3] Kotowski, W. (2011). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*. Wolters Kluwer.
- [4] Kotowski, W. (2021). Sprawiedliwości stało się zadość. Studium pewnego przypadku. *Prokuratura i Prawo*, (5).
- [5] Kotowski, W. (2020). Wzorcowe rozstrzygnięcie w sprawie wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym. *Palestra*, (10).
- [6] Soboń. S. (2016). *Kodeks drogowy. Komentarz z orzecnictwem NSA, SN i TK*. Grupa Image.
- [7] Stefański, R. A. (2008). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*. Wolters Kluwer.
- [8] Wąsik, D. (2019). Jazda na suwak w świetle odpowiedzialności za wykroczenia. *Paragraf na Drodze*, (6).
- [9] Wąsik, N. (2019). Odpowiedzialność za wykroczenia w zakresie obowiązku przestrzegania zasady tworzenia tzw. „korytarza życia”. *Paragraf na Drodze*, (6).

Akty prawne

- [1] Konwencja wiedeńska z 8 listopada 1968 r. *o ruchu drogowym* (Dz.U. 1988 Nr 5, Poz. 40).
- [2] Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. *Kodeks karny* (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 2345).
- [3] Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 450).

Orzecznictwo

- [1] Postanowienie Sądu Najwyższego z 8 stycznia 2013 r., III KK 109/12.
- [2] Wyrok Sądu Najwyższego z 19 czerwca 1996 r., III KKN 33/96.
- [3] Wyrok SN z dnia 18 marca 2003 r., III KKN 390/01.
- [4] Wyrok Sądu Okręgowego w Poznaniu z 25 maja 2021 r., III K 437/19.
- [5] Wyrok Sądu Okręgowego w Poznaniu z 24 lutego 2021 r., II Ca 1610/20.
- [6] Wyrok Sądu Okręgowego w Łodzi z 17 kwietnia 2019 r., II C 1851/14.
- [7] Wyrok Sądu Okręgowego w Elblągu z 19 października 2017 r., VI Ka 346/17.
- [8] Wyrok Sądu Okręgowego w Jeleniej Górze z 23 października 2015 r., VI Ka 461/15.
- [9] Wyrok Sądu Rejonowego w Legionowie z 19 stycznia 2021 r., II K 385/19.
- [10] Wyrok Sądu Rejonowego dla Warszawy-Mokotowa w Warszawie z 24 stycznia 2019 r., III K 666/17.

* * *

The functioning of emergency vehicles on the road

Abstract

The issue primary from the human and social perspective, but unfortunately secondary to the considerations of legal literature so far – of the emergency vehicle traffic is discussed. The author's comments on the status of emergency vehicles on the road, especially in the context of the amended art. 9 of Traffic Code are presented together with critical remarks regarding some judgments settling this type of cases.

Keywords

Road traffic, safety, accident, criminal liability, emergency vehicles, life corridor.