

MARCIN LELEŃSKI

# Pierwszeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych. Dyskurs orzeczniczy i doktrynalny

The Right of Way of a Pedestrian Entering a Pedestrian Crossing. Doctrinal and Judicial Discourse

## Abstract

The paper analyzes the legislative changes introduced by the Act of February 25, 2021, amending the Act on Road Traffic, focusing on the concept of priority of a pedestrian entering a crosswalk. The amendment expanded the rights of pedestrians, giving them priority not only when they are in the crosswalk but also when entering it. This modification of the law has sparked extensive discussion in legal doctrine and led to different interpretations in judicature. The paper discusses in detail the doctrinal and judicial discourse on understanding the concept of „entering a pedestrian crossing,” which has become a key issue in the context of the new regulations. The article’s author supports adopting a balanced interpretation, taking into account both the temporal and spatial aspects of „stepping in”, thus achieving the amendment’s objective of increasing pedestrian safety without creating additional risks for other road users.

**KEYWORDS:** vehicle driver, pedestrian priority, pedestrian, pedestrian crossing, giving way

**SŁOWA KLUCZOWE:** kierujący pojazdem, pierwszeństwo pieszego, pieszy, przejście dla pieszych, ustąpienie pierwszeństwa

**MARCIN LELEŃSKI** – magister prawa, Uniwersytet Pomorski w Słupsku,  
ORCID – 0009-0000-6022-5752, e-mail: lelenski.marcin@gmail.com

# 1 | Wstęp

Nowelizacja<sup>[1]</sup> ustawy z dnia 25 lutego 2021 r. Prawo o ruchu drogowym<sup>[2]</sup> (dalej jako p.r.d.) z dniem 1 czerwca 2021 r. wprowadziła istotne zmiany w zakresie pierwszeństwa pieszych na przejściach dla pieszych, w szczególności poprzez przyznanie im pierwszeństwa już na etapie wchodzenia na przejście. Przed zmianą przepisu, art. 13 ust. 1 ustawy stanowił, że: „Pie-szy, przechodząc przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem”. Brzmienie tego przepisu nie obejmowało sytuacji, w której pieszy dopiero zbliżał się do przejścia.

Potrzeba nowelizacji wskazanego przepisu była postulowana zarówno w opinii publicznej, jak i doktrynie jako odpowiedź na potrzebę dalszego zwiększenia bezpieczeństwa ruchu pieszych przy jednoczesnym spadku liczby zdarzeń drogowych<sup>[3]</sup>. Drugim celem nowelizacji było usunięcie różnicy znaczeniowej pomiędzy przepisami rangi ustawowej a przepisami rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych.<sup>[4]</sup> Wskazywano, że § 47 ust. 4 powołanego rozporządzenia stanowiący, że „Kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6 (przejście dla pieszych – [przyp. red.]), D-6a albo D-6b jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających” pozostaje w sprzeczności z art. 13 ust. 1 zd. drugie ustawy i art. 26 ust. 1, w myśl których pierwszeństwo przed pojazdem ma tylko pieszy znajdujący się na przejściu<sup>[5]</sup>. Dostępne analizy badawcze dostarczały podstaw do twierdzenia, że w sytuacji, kiedy pojazd zbliża się do przejścia, średnio 55% pieszych zatrzymuje się i czeka na możliwość przejścia (pojazdy przejadą lub któryś pojazd zatrzyma się, aby ustąpić mu

<sup>1</sup> Dz. U. 2021, poz. 463.

<sup>2</sup> Ustawa z 20 czerwca 1997 r., Dz. U. z 2021 r., poz. 450 tekst jednolity ze zmianami.

<sup>3</sup> Mariusz Oleżalek, „Konieczność poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym czy niepotrzebne działania ustawodawcy? – praktyczny komentarz do nowelizacji Prawa o ruchu drogowym z 2021 i 2022 r.” *Palestra*, nr 7-8 (2022): 173.

<sup>4</sup> Dz. U. z 2019 r., poz. 2310 z późn. zm.

<sup>5</sup> Ryszard Stefański, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz* (Warszawa: Wolters Kluwer, 2008), 291.

pierwszeństwa), natomiast 45% pieszym dochodzącym do przejścia pierwszeństwa ustępuje pierwszy nadjeżdżający pojazd i mogą oni przekraczać jezdnię bez oczekiwania<sup>[6]</sup>. Ukazywało to zasadność dalszego precyzowania przepisów.

Po nowelizacji, do art. 13 p.r.d. dodano ust. 1a, który stwierdza: „Pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju”. Zmiana ta wprowadziła nowy standard ochrony pieszego, rozciągając pierwszeństwo nie tylko na sytuację, gdy pieszy jest już na przejściu, ale także gdy dopiero na nie wchodzi. Zmianie uległ również ust. 1 powołanego artykułu poprzez dodanie, że obowiązany zachować szczególną ostrożność jest również pieszy, który wchodzi na jezdnię.

Równocześnie zmieniono brzmienie art. 26 ust. 1 p.r.d., który obecnie nakłada na kierujących pojazdami obowiązek ustąpienia pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu lub wchodzącemu na przejście. Przed nowelizacją przepis ten dotyczył jedynie obowiązku ustąpienia pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu, bez odniesienia do momentu wchodzenia na nie.

Te zmiany wywołały szeroką debatę zarówno w doktrynie prawa, jak i znalazły już wyraz w orzecznictwie, prowadząc do licznych interpretacji różniących się w zależności od przyjętej metody wykładni. Pojęcie „wchodzenia” na przejście dla pieszych, kluczowe dla zrozumienia nowych regulacji, stało się przedmiotem szczegółowych analiz prawniczych, które podkreślają jego złożoność i wieloznaczność.

Celem niniejszego artykułu jest analiza dyskursu orzeczniczego oraz doktrynalnego w odniesieniu do pierwszeństwa pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych, ze szczególnym uwzględnieniem różnorodnych podejść do interpretacji tego pojęcia. Podjęta zostanie próba syntetyzowania argumentacji prawnej oraz oceny wpływu nowelizacji na praktykę stosowania prawa.

---

<sup>6</sup> M. Dąbrowska-Loranc, P. Skoczyński, J. Wacowska-Ślęzak, A. Zielińska, P. Bany, I. Buttler, A. Krupińska, K. Kresowski, T. Krystman, K. Sicińska, A. Wnuk, „*Badania zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wrzesień – grudzień 2018 r.*”, Instytut Transportu Samochodowego, Ministerstwo Infrastruktury, Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, (2019), 22.

## 2 | Wchodzący na przejście dla pieszych – dyskurs doktrynalny

W obszarze prawa karnego *sensu largo* sposób dokonania zmiany normatywnej wywołuje często znaczące implikacje dla interpretacji jej znaczenia. Modyfikacja treści normy może dotyczyć zarówno zakresu normowania, jak i zakresu zastosowania. W najprostszych ujęciach owa zmiana normatywna oznacza uchylenie normy o dotychczasowej treści i wprowadzenie do systemu normy o treści zmodyfikowanej<sup>[7]</sup>. Między uchyleniem i wprowadzeniem nowej treści normatywnej zachodzi relacja i przedmiotem tej relacji nierzadko jest nie tylko brzmienie samego zmienianego przepisu, lecz również to jak zmienia to normę składającą się z szeregu, znajdujących się w związku ze sobą, przepisów. Przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym, *per se* nie stanowią regulacji prawa karnego, jednakże przepisy tego aktu prawnego oddziałują na zakres stosowania norm zarówno z obszaru prawa karnego, jak i prawa wykroczeń. W literaturze powszechnie przyjmuje się przy tym, że prawo wykroczeń jest gałęzią szeroko pojętego prawa karnego, będąc w istocie jego przedłużeniem oraz dopełnieniem. Analizując powiązania prawa wykroczeń i prawa karnego (*sensu stricto*), wskazuje się na podobne funkcje, zasady odpowiedzialności oraz zbliżone rodzajowo systemy kar i środków karnych<sup>[8]</sup>. Charakter normy ma natomiast wpływ na dominujące reguły wykładni. Kluczowe znaczenie ma wykładnia językowa (semantyczna, gramatyczna), wyjaśniająca treść wyrażen użytych w ustawie na podstawie znaczenia, jakie nadaje się im powszechnie języku polskim. Zapobieganie zamętowi pojęciowemu nakazuje, aby wprowadzanie odmiennego znaczenia używanych wyrazów (język prawny) miało miejsce wtedy tylko, gdy jest to niezbędne do właściwego i operatywnego stosowania prawa<sup>[9]</sup>.

Nie ma wątpliwości, że ustalenie treści pojęcia pieszego „wchodzącego” na przejście, determinuje granice obowiązku ustąpienia mu pierwszeństwa

<sup>7</sup> Włodzimierz Wróbel, *Zmiana normatywna i zasady intertemporalne w prawie karnym* (Kraków: „Zakamycze”, 2003), 63.

<sup>8</sup> Andrzej Marek, *Prawo wykroczeń (materialne i procesowe)* (Warszawa: C.H. Beck, 2012), 2.

<sup>9</sup> Jerzy Lachowski, Andrzej Marek, *Prawo Karne zarys problematyki* (Warszawa: Wolters Kluwer, 2023), 38.

przez kierujących pojazdami, zbliżających się do tego przejścia (art. 2 pkt 23 w zw. z art. 26 ust. 1 p.r.d.)<sup>[10]</sup>.

Pojęcia „wchodzić” i „wchodzący” (jako imiesłów przymiotnikowy czynny) w *Słowniku Języka Polskiego PWN* opisane są jako mające m.in. następujące znaczenie (wyróżnienie własne):

1. **«przekroczyć granicę jakiegoś pomieszczenia lub obszaru»**
2. «wspiąć się na coś»
3. «idąc, nadepnąć na coś nogą»
4. **«przemieszczając się, zetknąć się z czymś lub kimś»**
5. «dokonać podboju, zajęcia jakiegoś terytorium»
6. **«przekroczyć umowną granicę jakiejś sfery lub strefy»**
7. «znaleźć się w nowej fazie życia, rozwoju, działalności itp.»
8. «stać się uczestnikiem czegoś»
9. «stać się członkiem jakiejś grupy»
10. **«stać się elementem jakiegoś zbioru lub układu»**
11. **«poruszając się, rozpocząć inną fazę lub inny rodzaj ruchu»**
12. «wniknąć w coś myślą, rozważyć coś dokładnie»
13. «zagłębić się w czymś»
14. pot. «poruszając się, napotkać coś lub kogoś»
15. **pot. «zostać wciśniętym w głąb czegoś, zostać przesuniętym, uruchamiając coś»**
16. pot. «wniknąć, wcisnąć się w głąb czegoś»<sup>[11]</sup>

Na tle powyższego widoczne jest istotne rozróżnienie znaczeniowe pomiędzy przywołanymi definicjami słownikowymi. Przykładowo, punkt 1 skupia się na samym momencie przekroczenia granicy lub też znalezienia się właśnie na niej. Z kolei punkt 11 odnosi się do przechodzenia z jednej fazy jakiegoś wydarzenia w drugie. Zauważyć należy, że słowo „wchodzący” może mieć nie tylko znaczeniowy aspekt przestrzenny, lecz również czasowy, gdyż pojęcie to doznaje ograniczenia zarówno w aspekcie przestrzennym (znajdowanie się przy przejściu), jak i czasowym (wejście na przejście w danej chwili)<sup>[12]</sup>.

<sup>10</sup> Michał Burtowy, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz* (Warszawa: Wolters Kluwer, 2023), art. 13, 130.

<sup>11</sup> <https://sjp.pwn.pl/szukaj/wchodz%C4%85cy.html>.

<sup>12</sup> Ryszard Stefański, „Obowiązki kierujących pojazdami i pieszych przechodzących przez przejście dla pieszych po nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym” *Paragraf na Drodze*, nr 1 (2022): 12.

Spośród głosów doktrynalnych dokonujących interpretacji omawianej zmiany normatywnej głośno słyszalny jest głos Piotra Krzemienia, który koncentruje się na dokładnym znaczeniu słowa „wchodzący” w kontekście językowym, korzystając z definicji słownikowych. Autor stwierdza, że w kontekście przepisów ruchu drogowego pieszy wchodzący na przejście, w aspekcie miejsca w jakim znajduje się na drodze, nie zmienia fazy ruchu ani jego rodzaju, gdyż mowa o chodzie, a już z zakazów nałożonych przez p.r.d. wynika, że ma obowiązek iść jednostajnie, czyli w sposób niebędący zaskoczeniem dla kierujących<sup>[13]</sup>. W konsekwencji Piotr Krzemień postuluje się ścisłą interpretacją pojęcia „wchodzący na przejście dla pieszych” i wskazuje, że skoro ustawa nie stosuje definicji legalnej pojęcia, zgodnie z zasadami interpretacji przepisów, należy przyjąć jego potoczne i słownikowe znaczenie, odpowiednio dostosowane do kontekstu omawianej sytuacji i uwzględniające zasadę *clara non sunt interpretanda* („nie dokonuje się wykładni tego, co jest jasne”), aby prawo było zrozumiałe i mogło być szybko stosowane. W efekcie jako jedyną, właściwą interpretację słowa „wchodzący” wskazuje określenie nim osoby, która wchodzi, przekracza granicę danego obszaru, stawia stopę na czymś (w tym przypadku na początku przejścia), a tym samym przekracza umowną granicę strefy (czyli przejścia dla pieszych oraz chodnika/pobocza)<sup>[14]</sup>.

Na krańcowo odmiennym stanowisku w zakresie tego, jak należy rozumieć omawiane pojęcie, stoi Mikołaj Małecki, który przystępując do interpretacji podkreśla, że z uwagi na dynamikę ruchu drogowego – w tym ruchu pieszych – określenie to nie może być rozumiane zbyt wąsko ani w aspekcie czasowym, ani w sensie przestrzennym. Skupiając się na analizie językowej zwraca słusznie uwagę, że „wchodzący” jako nieosobowa forma czasownika niedokonanego w swoim znaczeniu dotyczy opisu czynu człowieka, polegającego na wchodzeniu na przejście, co oznacza, że bez uzasadnionych powodów nie należy rozdrabniać go na mniejsze jednostki fizjologiczne, np. pojedynczy ruch ręki czy podniesienie nogi. Wchodzenie na przejście (tak jak np. prowadzenie pojazdu czy przechodzenie przez przejście) to proces związany z przemieszczaniem się pieszego,

<sup>13</sup> Piotr Krzemień, „Pierwszeństwo pieszego „wchodzącego” na przejście dla pieszych Nowy przepis Prawa o ruchu drogowym w świetle procesu legislacyjnego, wystąpień posłów i senatorów oraz zasad opiniowania wypadków drogowych” *Paragraf na Drodze*, nr 3 (2021): 12.

<sup>14</sup> Krzemień, „Pierwszeństwo pieszego ‘wchodzącego’”, 12.

rozpoczynający się jeszcze przed jezdnią<sup>[15]</sup>. Jak widać, analiza językowa pojęcia „wchodzący na przejście” doprowadziła tego autora do odmiennych konkluzji. Dodać należy przy tym, że zdaniem Mikołaja Małeckiego reguły wykładni językowej nie są wystarczające do dekodowania znaczenia zmiany normatywnej i czynność wchodzenia na przejście dla pieszych nie ogranicza się do jednego ruchu ciała, który trwa ułamek sekundy, gdy pieszy stojący obiema stopami na chodniku lub też idący chodnikiem odrywa i unosi jedną nogę tak, że w kolejnym kroku jest w stanie postawić stopę na jezdni i dopiero wówczas, od momentu uniesienia nogi, pieszy przez moment „wchodzi” na jezdnię, a w kolejnym kroku jest już osobą „przechodzącą” przez przejście. Takie rozumienie przepisu zdaniem autora pozbawiałoby go sensu ochronnego i byłoby całkowicie niefunkcjonalne<sup>[16]</sup>. Trudno nie zgodzić się z argumentem, że powstanie stanu wymagającego ustąpienia pierwszeństwa pieszemu dopiero w momencie poruszenia się nad/po krawędź/i jezdni z chodnika/pobocza z uwagi na realia ruchu drogowego i jego dynamikę nie pozwalają na skuteczną reakcję kierującego pojazdem, który winien mieć możliwość zmniejszyć prędkość i zareagować w taki sposób, aby zrealizować swoim zachowaniem normę nakazującą mu ustąpienie pierwszeństwa. Za zbyt krótkowzroczne uznać należy wnioskowanie, że przy węższym rozumieniu tego pojęcia pozostaje zapewniona ochrona pieszemu<sup>[17]</sup>. Co prawda nadal aktualna jest norma (w tym kształcie niezmienniona) nakazująca ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu. Jednakże dodanie jednej, tak wąsko rozumianej przesłanki ustąpienia pierwszeństwa w efekcie mogłoby, przy upowszechnieniu takiego rozumowania wyrządzić więcej szkody niż pożytku. Jednym z podstawowych kryteriów zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego jest jego płynność i unikanie sytuacji, w których powstaje stan zagrożenia powiązany z powstaniem powinności początku reakcji danego uczestnika ruchu: pieszego czy kierującego<sup>[18]</sup>. Nie można przy prawidłowości takiego definiowania stanu zagrożenia tracić z pola widzenia, że nie tylko bezpieczeństwo pieszego jest celem omawianej normy, lecz również bezpieczeństwo kierujących pojazdami. Dokonywanie gwałtownych manewrów obronnych podczas powstania

<sup>15</sup> Mikołaj Małecki, „Pierwszeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych Analiza prawna” *Paragraf na Drodze*, nr 4 (2021): 9-10.

<sup>16</sup> Ibidem.

<sup>17</sup> Stefański, „Obowiązki kierujących pojazdami”, 11.

<sup>18</sup> Piotr Krzemień, „Bezpieczeństwo na przejściu dla pieszych – polemika” *Paragraf na Drodze*, nr 1 (2024): 18.

tak wąsko, w aspekcie przestrzennym, rozumianego stanu zagrożenia, może wywołać niebezpieczeństwo kierującego i pasażerów oraz narazić ich na spowodowanie wypadku drogowego, choćby z innymi niż pieszy uczestnikami ruchu. Koncepcja Mikołaja Małeckiego zakłada, że nowe brzmienie omawianego przepisu obejmuje swoim zakresem kompleksową ocenę zachowania pieszego, którego widzi się, jak wprost zmierza do przejścia – nieważne, czy dzieli go od jezdni jeden czy pięć kroków. Co więcej, definicja „wchodzącego” obejmuje również osobę już oczekującą na krawędzi jezdni, która zatrzymała się, by rozejrzeć się lub przepuścić zbyt blisko znajdujące się pojazdy, lecz była i jest wchodzącym na przejście wobec kolejnych pojazdów, których kierujący mogą ją dostrzec i płynnie zatrzymać się przed przejściem<sup>[19]</sup>. W zaprezentowanym ujęciu pieszy nabywa pierwszeństwo nawet w odległości 5 metrów od jezdni, przed pojazdami zbliżającymi się do przejścia, które mogą płynnie zredukować prędkość i zatrzymać się przed przejściem<sup>[20]</sup>. Oba wnioski (dotyczący pierwszeństwa osoby oczekującej przy przejściu bez ruchu oraz odległości od przejścia, w jakiej pieszy uzyskuje pierwszeństwo) należy poddać krytyce. Poselski projekt zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym<sup>[21]</sup> zakładał m.in. w art. 13 ust. 1a następującą zmianę normatywną: „1a. **Pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. Pieszy oczekujący na możliwość wejścia na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyjątkiem tramwaju**”.

Jak widać, intencją jednego z projektodawców było nadanie pierwszeństwa pieszemu, który znajduje się poza przejściem, na przykład na chodniku lub poboczu, i czeka na możliwość wejścia na przejście dla pieszych. W projekcie nie ujęto wprost, czy miało to dotyczyć pieszego będącego w ruchu czy też stojącego w miejscu. *Lege non distinguente* zasadnym jest wnioskowanie, że projektowana wersja obejmowała oba warianty, to jest przydawała pierwszeństwo pieszemu zarówno idącemu, jak i stojącemu przed przejściem. W świetle obecnego brzmienia przepisu wnioskowanie takie nie ma oparcia w językowej wykładni przepisu. W świetle wykładni systemowej również można odnaleźć argumenty przeciwko temu pogładowi. W art. 2 pkt 23 p.r.d. ustawodawca zdefiniował ustąpienie pierwszeństwa jako „powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby

<sup>19</sup> Małecki, „Pierwszeństwo pieszego”, 11.

<sup>20</sup> Ibidem, 12.

<sup>21</sup> Przebieg procesu legislacyjnego dostępny: <https://www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=48>.



zmusić [...], pieszego – do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku”. Takie rozumienie ustąpienia pierwszeństwa oznacza, że pieszy, który stoi w pobliżu przejścia dla pieszych, jeżeli jego zatrzymanie nie jest związane z zakazem z art. 14 pkt 1a p.r.d. wchodzenia „**bezpośrednio** przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych”, nie uzyskuje pierwszeństwa z tytułu samej bliskości jego fizycznego położenia do przejścia dla pieszych. Zauważyć należy, że takie rozumienie przepisu, choć ugruntowane w doktrynie<sup>[22]</sup>, doznało poważnego wyłomu w orzecznictwie, o czym będzie mowa w dalszej części publikacji<sup>[23]</sup>. Odnosząc się natomiast do tezy, że pieszy nabywa pierwszeństwo nawet w odległości 5 metrów od jezdni, przed pojazdami zbliżającymi się do przejścia, które mogą płynnie zredukować prędkość i zatrzymać się przed przejściem, wskazać należy, że argumentacja na poparcie tej tezy nie jest prawidłowa. Wysnuwanie jej z potrzeby zapewnienia funkcjonalności przepisu, a także z potrzeby zachowania spójności wykładni pojęcia „wchodzący” z regulacją dotyczącą zakazu korzystania m.in. z telefonu podczas wchodzenia na przejście z art. 14 pkt 8 p.r.d.<sup>[24]</sup>, nie zasługuje na uznanie. Nie należy zwłaszcza poszerzać sposobu rozumienia przepisu w oparciu o ryzykowną i niewykazaną tezę, że potrzeba zapewnienia możliwości obserwacji pojazdu w celu respektowania zakazu korzystania z telefonu uzasadnia dłuższy czas (w którym pieszy zdąży na przykład schować urządzenie) w którym pieszy „wchodzi na przejście”. Słusznie w tym zakresie polemizuje Piotr Krzemień, wskazując, że pieszy, aby sprostać zakazowi podczas wchodzenia na przejście, może równie dobrze zatrzymać się przed przejściem, schować telefon lub też oderwać od niego wzrok, co trwa tylko ułamek sekundy, tak więc może się zrealizować już w chwili wchodzenia<sup>[25]</sup>.

Na tle powyższego racjonalnym i przekonującym zdaje się być inny, umiarkowany pogląd Ryszarda Stefańskiego, który podziela większość wątpliwości co do szerokiej interpretacji pojęcia „wchodzący na przejście dla pieszych”. Nie podziela również poglądu, że wchodzącym jest pieszy

<sup>22</sup> Krzemień, „Pierwszeństwo pieszego ‘wchodzącego’”, 14.

<sup>23</sup> Orzeczenie SR w Piotrkowie Trybunalskim z 26.05.2022 r., VII W 135/22, LEX nr 3661819.

<sup>24</sup> „zakazuje się korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko, w tym również podczas wchodzenia lub przechodzenia przez przejście dla pieszych – w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, drodze dla rowerów, torowisku lub przejściu dla pieszych”.

<sup>25</sup> Krzemień, „Pierwszeństwo pieszego ‘wchodzącego’”, 16.

stawający jedną nogą na przejście, bowiem taka osoba nie jest wchodząca na przejście, ale już się na nim częściowo znajduje, a zatem w rozumieniu art. 13 ust.1a p.r.d. jest pieszym znajdującym się na przejściu dla pieszych<sup>[26]</sup>. Wskazuje się jednak w powołanym poglądzie, że wchodzącym na przejście jest ten, kto znajduje się poza przejściem dla pieszych i zaraz na nie wejdzie. Oprócz więc sygnalizowanego aspektu czasowego (pieszy zaraz wejdzie) limitacja rozumienia pojęcia wchodzący zachodzi również w aspekcie przestrzennym, tj. znajdowanie się przy przejściu dla pieszych. Pogląd ten zakłada, że pierwszeństwo takie pieszy uzyska w odległości nieprzekraczającej 1,5 metra od przejścia<sup>[27]</sup>.

Spośród omawianych wyżej poglądów doktryny to pogląd Ryszarda Stefańskiego zasługuje na uznanie w najwyższym stopniu. Zauważyć należy, że interpretacja zmiany normatywnej zaistniałej z dniem 1 czerwca 2021 r. nie może ograniczać się do słownikowej analizy użytego pojęcia, które zawiera w istocie wiele różnych znaczeń niepozwalających na zdecydowane przydanie mu znaczenia wąskiego, oznaczającego „przekroczenie granicy”. Użytemu pojęciu „wchodzący” należy zapewnić taką interpretację, która odda jego zarówno czasowy, jak i przestrzenny aspekt. Interpretacja omawianego pojęcia wreszcie nie może nastąpić w oderwaniu od trzech kluczowych elementów:

- konieczności respektowania przez pieszego zakazu z art. 14 pkt 1a p.r.d. wchodzenia bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych,
- konieczności respektowania przez kierującego pojazdem, zbliżającego się do przejścia dla pieszych, wynikającego z art. 26 ust. 1 p.r.d. obowiązku zachowania szczególnej ostrożności, zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu albo na nie wchodzącego i ustąpienia pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu albo wchodzącemu na to przejście,
- obowiązku zachowania należytej ostrożności, zgodnie z art. 3 p.r.d. Ostrożność ta winna prowadzić do przewidywania i konkretnego, prawidłowego reagowania na zmieniające się sytuacje drogowe

<sup>26</sup> Stefański, „Obowiązki kierujących pojazdami”, 11.

<sup>27</sup> Ibidem.

oraz pojawiające się niebezpieczeństwo<sup>[28]</sup>. Wyróżnia się pojęcia ostrożności zwykłej i szczególnej – podyktowanej szczególną dbałością o bezpieczeństwo innych uczestników ruchu<sup>[29]</sup>. Do szczególnej ostrożności ustawodawca zobowiązuje w obszarze przejścia dla pieszych zarówno kierującego, jak i pieszego (art. 13 ust. 1 p.r.d. oraz 26 ust. 1 p.r.d.).

Na podstawie tych elementów zasadny jest wniosek, że uprawnienie pieszego do skorzystania ze swojego pierwszeństwa jako wchodzącego lub znajdującego się na przejściu dla pieszych ma charakter względny i limitowany.

Dopiero prawidłowe zastosowanie metody wykładni systemowej i teleologicznej może doprowadzić do prawidłowych wniosków z przeprowadzonej wykładni językowej. I tak założyć należy, że pojęciu „wchodzący na przejście dla pieszych” bliżej do pojęcia procesu, który trwa w czasie, jak też w aspekcie przestrzennym rozpoczyna się przed przejściem dla pieszych, a nie na jego granicy. Nie da się *a priori* wskazać konkretnej odległości od przejścia, w jakiej pieszy zyskuje miano „wchodzącego” na nie. Niemniej za pieszego wchodzącego uznać należałoby tego, który zbliża się do przejścia z obiektywnie postrzegalnym zamiarem przekroczenia przejścia i może ten zamiar zrealizować niezwłocznie. Mało zauważalna w doktrynie zdaje się być argumentacja, że ta umiarkowana interpretacja zmiany normatywnej pozwala nie tylko w najpełniejszym stopniu zrealizować postulat zwiększenia bezpieczeństwa pieszych, lecz również pozwala uniknąć zagrożeń po stronie kierujących. To kierujący bowiem w większości przypadków poniesie prawne, negatywne skutki błędnej interpretacji przepisu skierowanego przeciw do ogółu obywateli i powszechnie przez nich (z większą lub mniejszą świadomością) stosowanego w codziennym życiu. Dostrzega się, że orzecznictwo sądowe w omawianej materii stawia kierującemu wysokie wymagania, często zarzucając mu niezachowanie należytej ostrożności podczas dojeżdżania do wyznaczonego przejścia dla pieszych<sup>[30]</sup>. Zarówno wąska, jak i szeroka interpretacja omawianej zmiany normatywnej, przy powszechnym stosowaniu w orzecznictwie i praktyce

<sup>28</sup> Kazimierz Pawelec, *Dowody w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych* (Warszawa: Lexis Nexis 2011), 108.

<sup>29</sup> Ryszard Stefański, „Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie część I” *Ius Novum*, nr 2 (2008): 55.

<sup>30</sup> Kazimierz Pawelec, *Czynności niepowtarzalne w sprawach o wypadki drogowe, Aspekty procesowo – kryminalistyczne i bezpieczeństwa* (Warszawa: Difin, 2018), 30.

organów ścigania, prowadziłyby do nadmiernego i nieuzasadnionego zwiększania niebezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu. Byłoby to sprzeczne z celem omawianej regulacji.

### 3 | Wchodzący na przejście dla pieszych – dyskurs orzeczniczy

Zmiany w przepisach dotyczących pierwszeństwa pieszych na przejściach dla pieszych, wywołały liczne dyskusje w środowisku prawniczym. W mniejszym stopniu dotknęły dotąd orzecznictwa sądowego.

Na pierwszy plan wysuwa się w tym miejscu orzeczenie Sądu Rejonowego w Piotrkowie Trybunalskim z 26 maja 2022 r., sygnatura akt VII W 135/22. Obwiniona stanęła w tej sprawie pod zarzutem popełnienia wykroczenia z art. 97<sup>[31]</sup> Kodeksu Wykroczeń<sup>[32]</sup>. Stan faktyczny sprawy przyjęty przez sąd obejmował sytuację, w której piesza zbliżała się do przejścia dla pieszych. Po dojściu do przejścia zatrzymała się i rozejrzała, aby upewnić się, czy nie nadjeżdżają pojazdy. Inny kierujący niż obwiniona zatrzymał samochód przed przejściem, aby umożliwić pieszej przejście. W tym samym czasie z przeciwnej strony jechała obwiniona, która była kilkanaście metrów od przejścia. Obwiniona nie zwolniła ani nie zatrzymała się, lecz przejechała przez przejście, mimo że piesza oczekiwała na możliwość przejścia. Sąd w orzeczeniu tym przyjął, że zachowanie obwinionej naruszało przepisy ruchu drogowego, które wymagają od kierujących pojazdami szczególnej ostrożności przy zbliżaniu się do przejścia dla pieszych oraz obowiązku ustąpienia pierwszeństwa pieszym wchodzącym na przejście. Sąd w omawianym judykacie podkreślił, że, zgodnie z art. 13 ust. 1a oraz art. 26 ust. 1 p.r.d., pieszy wchodzący na przejście ma pierwszeństwo przed pojazdem. Sąd jednak w zakresie istotnym dla omawianej materii zwrócił uwagę, że „wchodzenie na przejście” należy rozumieć szeroko,

<sup>31</sup> „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”.

<sup>32</sup> Ustawa z 20.05.1971 r., t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 2151 ze zm.

jako cały proces, który może obejmować zarówno podejście do przejścia, jak i oczekiwanie na możliwość jego przekroczenia. Zdaniem sądu piesza wykazywała zamiar wejścia na przejście, co kierujący pojazdem powinien zinterpretować jako sytuację, w której piesza ma pierwszeństwo. Obwiniona, przejeżdżając i nie ustępując pierwszeństwa pieszej, naruszyła obowiązek szczególnej ostrożności, czym wyczerpała znamiona wykroczenia określonego w art. 97 k.w. Co istotne sąd nie podzielił poglądu, że skoro piesza czekała, choć chciała wejść na przejście, to nie miała pierwszeństwa, a takie pierwszeństwo miałyby, gdyby postawiła nogę na przejściu ryzykując potrącenie przez obwinioną; stanowiłoby to karanie pieszej za rozwagę i rozsądek, co nie było celem ustawodawcy. Choć argumentacja dotycząca wchodzenia na przejście jako procesu mającego swój początek przed granicą przejścia dla pieszych zasługuje na akceptację, to cały wydzwitek orzeczenia spotkał się ze słuszną krytyką w doktrynie<sup>[33]</sup>. Słusznie przede wszystkim zarzuca się orzeczeniu dokonanie rozszerzającej, nieakceptowanej w obszarze przepisów prawa karnego *sensu largo* dokonanie rozszerzającej wykładni pojęcia „wchodzący na przejście”. Nie można zgodzić się jednak z poglądem Witolda Matejko, że sąd błędnie zinterpretował zakres przestrzenny pojęcia „wchodzący na przejście” poprzez uznanie, że wchodzącym jest również osoba zmierzająca do przejścia z zamiarem jego przekroczenia<sup>[34]</sup>. Mając na względzie powołane w rozdziale poprzednim argumenty należy przyjąć, że w tym zakresie argumentacja powołana w orzeczeniu, choć skromna, jest prawidłowa. Słuszna krytyka spotkała natomiast wskazane orzeczenie w zakresie, w jakim sąd zrównał pojęcie „wchodzenia” z pojęciem „oczekiwania na wejście”. Żadna zastosowana pomocniczo metoda wykładni przepisu nie może prowadzić do tego, aby wykładnia językowa prowadziła *ad absurdum*. Tym samym nie można uznać, że pieszym wchodzącym w rozumieniu językowym była osoba, która stoi, choćby z zamiarem przejścia. Ani kierujący, ani inni uczestnicy ruchu nie są obowiązani to analizy przyczyn, dla których pieszy zdecydował się stanąć w pobliżu przejścia dla pieszych. Nie da się jednocześnie oczekiwać na możliwość wykonania jakiejś czynności i tę czynność wykonywać (oczekiwać na możliwość wejścia i wchodzić na przejście)<sup>[35]</sup>. Nie można

<sup>33</sup> Witold Matejko, „Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu. Głosa do wyroku Sądu Rejonowego w Piotrkowie Trybunalskim z dnia 26 maja 2022 r., sygn. akt VII W 135/22” *Paragraf na Drodze*, nr 4 (2022): 9.

<sup>34</sup> *Ibidem*, 12.

<sup>35</sup> *Ibidem*.

tłumaczyć, tak jak zrobił to sąd, broniąc prezentowanego poglądu, że jedynym sposobem, w jaki pieszy mógłby uzyskać pierwszeństwo, byłoby postawienie nogi na przejściu, ryzykując potrącenie. Pieszy, dokonując tego, postąpiłby bowiem wbrew normie zakazującej z art. 14 pkt 1a p.r.d. i nie uzyskałby pierwszeństwa nawet na przejściu dla pieszych.

Na tle omawianej problematyki interesujący jest wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z 15 czerwca 2023 r. w sprawie o sygnaturze III SA/Łd 75/23<sup>[36]</sup>, który rozstrzygał skargę od decyzji Samorządowego Kolegium Odwoławczego w przedmiocie unieważnienia egzaminu państwowego na prawo jazdy kategorii B. Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Łodzi utrzymało w mocy decyzję Marszałka Województwa o unieważnieniu egzaminu państwowego (część praktyczna) na kategorię B prawa jazdy. Powodem unieważnienia egzaminu państwowego było uznanie, że egzamin przeprowadzony był w sposób niezgodny z przepisami ustawy, a ujawnione nieprawidłowości miały wpływ na jego wynik. Sam zaś egzamin państwowy został przez egzaminatora przerwany wobec zaistnienia, jego zdaniem, zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym dla zdrowia i życia osób. Zagrożenie to miało polegać na nieustąpieniu pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na oznakowane przejście dla pieszych. Ruch pieszego miał natomiast polegać na tym, że poruszając się po chodniku z prawej strony drogi przemieszczał się on równoległe do krawędzi jezdni, obok słupków betonowych oddzielających jezdnię od chodnika i tuż przed wjazdem pojazdu na przejście dla pieszych, pieszy skręcił w stronę przejścia i zatrzymał się. Sąd administracyjny uznał słuszność argumentacji SKO oraz Marszałka Województwa i wskazał, że gdy kierujący już wjeżdżał na przejście dla pieszych, pieszy zatrzymał się na chodniku w takiej odległości od krawędzi jezdni i przejścia dla pieszych, że nie można uznać, aby w tym momencie wchodził na przejście dla pieszych. Wskazane orzeczenie respektuje umiarkowaną interpretację pojęcia „wchodzący na przejście dla pieszych” i akcentuje, że wchodzenie na przejście jest procesem dynamicznym, zakładającym ruch pieszego, odmiennie od tego, jak do interpretacji podszedł Sąd Rejonowy w Piotrkowie Trybunalskim.

<sup>36</sup> Wyrok WSA w Łodzi z 15.06.2023 r., III SA/Łd 75/23, LEX nr 3595191.

## 4 | Podsumowanie

Przeprowadzone analizy pokazują, że zmiany wprowadzone do ustawy Prawo o ruchu drogowym dotyczące pierwszeństwa pieszych na przejściach dla pieszych stanowią istotny krok w kierunku zwiększenia ochrony tej grupy uczestników ruchu. Wbrew twierdzeniom niektórych nowelizacja ustawy, która weszła w życie 1 czerwca 2021 r., nie rozstrzygnęła dotychczasowych wątpliwości w zakresie pierwszeństwa pieszego w obszarze przejścia dla pieszych. Wprowadzenie pojęcia „wchodzącego na przejście dla pieszych” stworzyło nowe wyzwania interpretacyjne, które zrodziły różnorodne podejścia zarówno w doktrynie, jak i w orzecznictwie. Jak wykazano, różnice w podejściu do tego pojęcia mogą prowadzić do istotnych rozbieżności w stosowaniu przepisów.

Zasadnym jest podzielenie poglądu umiarkowanego, podkreślającego konieczność zachowania równowagi pomiędzy ochroną pieszych a ogólnym bezpieczeństwem ruchu drogowego. Interpretacja „wchodzenia” jako procesu dynamicznego, obejmującego aspekty czasowy i przestrzenny, wydaje się być najbardziej spójna z celem nowelizacji przepisów. W ten sposób można zapewnić, że nowelizacja nie stanie się źródłem nowych zagrożeń, lecz przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa na polskich drogach.

## Bibliografia

- Burtowy Michał, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer, 2023.
- M. Dąbrowska-Loranc, P. Skoczyński, J. Wacowska-Ślęzak, A. Zielińska, P. Bany, I. Buttler, A. Krupińska, K. Kresowski, T. Krystman, K. Sicińska, A. Wnuk, „*Badania zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wrzesień – grudzień 2018 r.*”, Instytut Transportu Samochodowego, Ministerstwo Infrastruktury, Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, (2019)
- Krzemień Piotr, „Pierwszeństwo pieszego ‘wchodzącego’ na przejście dla pieszych Nowy przepis Prawa o ruchu drogowym w świetle procesu legislacyjnego, wystąpień posłów i senatorów oraz zasad opiniowania wypadków drogowych” *Paragraf na Drodze*, nr 3 (2021): 7–34.
- Krzemień Piotr, „Bezpieczeństwo na przejściu dla pieszych – polemika” *Paragraf na Drodze*, nr 1 (2024): 7–39.

- Małecki Mikołaj, „Pierwszeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych. Analiza prawna” *Paragraf na Drodze*, nr 4 (2021): 7–18.
- Marek Andrzej, *Prawo wykroczeń (materialne i procesowe)*. Warszawa: C.H. Beck, 2012.
- Lachowski Jerzy, Andrzej Marek, *Prawo Karne zarys problematyki*. Warszawa: Wolters Kluwer, 2023.
- Matejko Witold, „Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu. Glosa do wyroku Sądu Rejonowego w Piotrkowie Trybunalskim z dnia 26 maja 2022 r., sygn. akt VII W 135/22” *Paragraf na Drodze*, nr 4 (2022): 7–19.
- Ołężałek Mariusz, „Konieczność poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym czy niepotrzebne działania ustawodawcy? – praktyczny komentarz do nowelizacji Prawa o ruchu drogowym z 2021 i 2022 r.” *Palestra*, nr 7–8, (2022): 172–191.
- Pawelec Kazimierz, *Dowody w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*. Warszawa: Lexis Nexis, 2011.
- Pawelec Kazimierz, *Czynności niepowtarzalne w sprawach o wypadki drogowe, Aspekty procesowo – kryminalistyczne i bezpieczeństwa*. Warszawa: Difin, 2018.
- Stefański Ryszard, „Obowiązki kierujących pojazdami i pieszych przechodzących przez przejście dla pieszych po nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym” *Paragraf na Drodze*, nr 1 (2022): 7–19.
- Stefański Ryszard, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer, 2008.
- Stefański Ryszard, „Zasady bezpieczeństwa w ruchu w doktrynie i orzecznictwie część I” *Ius Novum*, nr 2 (2008): 48–79.
- Włodzimierz Wróbel, *Zmiana normatywna i zasady intertemporalne w prawie karnym*. Kraków: „Zakamycze”, 2003.

