



**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

### Streszczenie

W pracy szeroko omówiono interpretację nowej regulacji w ruchu drogowym, dotyczącej zmian pierwszeństwa pieszych wchodzących na przejścia dla pieszych, przedstawiając pełny proces legislacyjny wraz z wybranymi wypowiedziami posłów i senatorów. Mimo, że w obecnej chwili panuje duża dezinformacja co do tego, czym jest „wchodzenie na przejście dla pieszych”, to cały przebieg prac ustawodawczych oraz analiza językowa i teleologiczna wskazują na to, że pieszy wchodzący na przejście, to osoba przekraczająca początek przejścia. Zaprezentowano dotychczasowe podejście biegłych oraz sądów w ocenie chwili i stanu ruchu pieszego, które obligowały kierującego do rozpoczęcia reagowania. Zwrócono uwagę na konflikt nieprawidłowej interpretacji pojęcia *wchodzący* z pozostałymi przepisami ustawy *Prawo o ruchu drogowym*. Poprzez przedstawienie uchwalonych regulacji w świetle zasad nauki optymalizacji, autor doszedł do wniosku, że obecny kształt omawianego przepisu jest właściwy, gdyż symetrycznie rozkłada obowiązki na kierujących i pieszych, a wszelkie jego modyfikacje w którąkolwiek ze stron klóciłyby się z celami nadrzędnymi wymiaru sprawiedliwości.

### Słowa kluczowe

Przejście dla pieszych, pieszy wchodzący, szczególna ostrożność, legislacja, optymalne prawo.

Otrzymano 23 listopada 2021 r., zatwierdzono do druku 7 grudnia 2021 r.

### 1. Wstęp

W dniu 22 listopada 2019 r. do Sejmu wpłynął poselski projekt ustawy o zmianie ustawy *Prawo o ruchu drogowym* (dalej również PoRD) – druk nr 48<sup>1</sup>.

**Dr inż. Piotr Krzemień**, Biuro Badania Wypadków Drogowych, Koszalin, ORCID 0000-0003-4757-0708.

<sup>1</sup> Pełny opis procesu legislacyjnego znajduje się na stronach portalu sejmowego:

<https://www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/PrzebiegProc.xsp?nr=48>. O ile nie wskazano w treści, wszelkie cytowane artykuły pochodzą z ustawy PoRD. Dostęp do wszystkich podanych linków był aktualny na dzień 22.11.2021 r.

Choć już 4 grudnia 2019 r. został on skierowany do czytania w Komisji Infrastruktury, to realne prace nad ustawą rozpoczęły się dopiero po medialnych zapowiedziach przedstawicieli Rządu RP. Odpowiednio w listopadzie i sierpniu 2020 r. do Sejmu wpłynęły druki nr 802 (rządowy) i 803 (poselski), stanowiące projekty ustaw o zmianie ustawy *Prawo o ruchu drogowym*<sup>2</sup>. Ponieważ projekt rządowy zawierał w sobie większość treści projektów poselskich, to został przyjęty jako wiodący, mimo że tytuł na stronie Sejmu odnosi się do pierwszego projektu o nr. 48. Natomiast treść druku nr 48 w zakresie zmian pierwszeństwa oraz powinności pieszych była najdalej idąca:

*Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany:*

*1) w art. 2 pkt 23 otrzymuje brzmienie:*

*„23) ustąpienie pierwszeństwa – powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, a pieszego – do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku lub – w przypadku oczekiwania na możliwość wejścia na przejście dla pieszych – powstrzymania się od wejścia na nie; [podkr. autora]”;*

*2) w art. 13:*

*a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:*

*„1. Pieszy przechodzący przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych.”,*

*b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:*

*„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 [podkr. autora], z wyjątkiem tramwaju.*

*1b. Przed wejściem na przejście dla pieszych, pieszy jest obowiązany zatrzymać się i upewnić, czy kierujący pojazdem ustępuje mu pierwszeństwa. [podkr. autora]”;*

*3) w art. 26:*

*a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:*

*„1. Z zastrzeżeniem ust. 1a, kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu, który znajduje się na przejściu dla pieszych lub oczekuje na możliwość wejścia na nie. [podkr. autora]”,*

*b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:*

---

<sup>2</sup> Projekty te dotyczyły również problemu korzystania przez pieszych ze smartfonów, ujednoczenia prędkości w obszarze zabudowanym, właściwego odstępu wzdłużnego między pojazdami na drogach szybkiego ruchu oraz w przypadku druku nr 803 – zmiany ustawy o kierujących pojazdami, które to kwestie nie będą tu omawiane.

„1a. Kierujący tramwajem zbliżając się do przejścia dla pieszych jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu, który znajduje się na przejściu dla pieszych.”

Taka konstrukcja powyższych treści jednoznacznie wskazywała, że projektodawcy chodziło o przyznanie pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się poza przejściem, np. na chodniku lub poboczu, oczekującemu na możliwość wejścia na przejście dla pieszych, przy czym nie sprecyzowano w projekcie, czy miało to dotyczyć pieszego poruszającego się (idącego) czy też stojącego. W praktyce należałoby przyjąć obie sytuacje, gdyż oczekiwanie może sprowadzać się również do spowolnienia kroku w taki sposób, aby wydłużyć czas potrzebny na przejechanie pojazdu. Przewidywano również dodatkowe postępowanie ze strony pieszego, mianowicie obowiązek zatrzymania się i upewnienia, że kierujący ustępuje mu pierwszeństwa.

Z pierwotnych zamysłów projektodawcy pozostało jednak niewiele, co znalazło odzwierciedlenie w obecnym brzmieniu ustawy PoRD<sup>3</sup>:

Art. 2

23) ustąpienie pierwszeństwa – powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, pieszego – do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku [podkr. autora], a osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch – do zatrzymania się, zmiany kierunku albo istotnej zmiany prędkości;

Art. 13. 1. Pieszy wchodzący na jezdnię lub torowisko albo przechodzący przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych.

1a. Pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem [podkr. autora], z wyłączeniem tramwaju.

Art. 26. 1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu albo na nie wchodzącego i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu albo wchodzącemu na to przejście [podkr. autora], z zastrzeżeniem ust. 1a.

1a. Kierujący tramwajem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu.

<sup>3</sup> Prawo o ruchu drogowym: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20210000463> a po kolejnych zmianach tu nie omawianych: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19970980602/U/D19970602Lj.pdf>.

Mimo propozycji środowisk propieszych, postulujących usunięcie art. 14 ustawy PoRD, na szczęście nie został on zmieniony, a tym samym pozostał w mocy:

*Art. 14. Zabrania się:*

*1) wchodzenia na jezdnię:*

*a) bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych,*

*b) spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi;*

*i następnę.*

Tu warto wspomnieć, że złamanie powyższych zasad powoduje, iż pieszy nie nabywa pierwszeństwa, gdyż czynem zabronionym nie można nabyć legalnego uprawnienia<sup>4</sup>. Takiego zapisu brak jest w ustawie<sup>5</sup>, co należy uznać za wadę.

Dla skompletowania omawianych regulacji należy również przytoczyć definicje jezdni oraz przejścia dla pieszych, które zawarte są w art. 2:

*6) jezdnia – część drogi przeznaczoną do ruchu pojazdów; określenie to nie dotyczy torowisk wydzielonych z jezdni;*

*11) przejście dla pieszych – powierzchnię jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska przeznaczoną do przechodzenia przez pieszych, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi.*

Z definicji jasno wynika, że przejście jest częścią jezdni, co również jest istotne dla dalszych rozważań.

### **2. Językowe znaczenie pojęcia „wchodzący”**

Kluczową kwestią jest właściwa interpretacja użytego przez ustawodawcę zwrotu „wchodzący na przejście dla pieszych”. Słownik Języka Polskiego<sup>6</sup> słowo „wchodzący” definiuje następująco (podkreślono znaczenia, które zdaniem autora należy brać pod uwagę):

*1. przemieszczać się do wewnątrz czegoś,*

*2. osoba, która gdzieś wchodzi.*

Słownik Języka Polskiego PWN<sup>7</sup> zaś podaje, że „wchodzić” to:

*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,*

---

<sup>4</sup> Kotowski, W. (2021). Pierwszeństwu w ruchu drogowym musi towarzyszyć uprawnienie. *Paragraf na Drodze*, 2, 31–43.

<sup>5</sup> Poprawkę polegającą na nabyciu pierwszeństwa przez pieszego na przejściu dla pieszych, pod warunkiem, że nie wejdzie on w sposób zmuszający kierującego do gwałtownego i intensywnego hamowania, złożył poseł Dobromir Sośnierz. Niestety poprawka ta została odrzucona.

<sup>6</sup> <https://sjp.pl/wchodz%C4%85cy>.

<sup>7</sup> <https://sjp.pwn.pl/slowniki/wchodz%C4%85cy.html>.

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.

Nie dziwi więc fakt, że niektóre czasopisma i tabloidy, a nawet profesjonaliści – prawnicy<sup>8</sup> oraz osoby zatrudnione w organizacjach rządowych<sup>9</sup>, wchodzenie traktują jako proces, który składa się z faz lub stanowi oczekiwanie. Natomiast M. Burtowy, słusznie rozkładając powinności poszczególnych uczestników ruchu, wyraża pogląd, że nowy przepis nie daje pierwszeństwa pieszym oczekującym i mającym zamiar przejść, ale nie definiując pojęcia wchodzącego dopuszcza, iż zmiany mogą mieć wpływ na orzecznictwo, choć nie precyzuje w jakim zakresie<sup>10</sup>. Z kolei Z. Drexler uważa, że zmiana praktycznie nic nie wnosi<sup>11</sup>. Podobnie pisze P. Przybysz, który w sposób przystępny opisuje wprowadzone zmiany, zwraca uwagę, że interpretacja rozszerzająca stanowi myślenie życzeniowe, bliższe medialnemu przekazowi niż rzeczywistości<sup>12</sup>. Natomiast w dyskusjach na portalach społecznościowych poświęconych brd<sup>13</sup> niektórzy stosują nawet porównanie do osoby wchodzącej po drabinie na dach<sup>14</sup>, uzasadniając w ten sposób jakoby pierwszeństwo pieszy

<sup>8</sup> M. Małecki – podaje, że pieszy w niektórych sytuacjach przy braku konieczności wdrożenia ograniczonego zaufania (normalny krok) nabywa pierwszeństwa znajdując się nawet w odległości 5 m od krawędzi przejścia. Przeciętne chodniki mają szerokości 2–3 m, a spotykamy i znacznie węższe. Pobrane z: <https://www.dogmatykarnisty.pl/2021/06/pierwszenstwo-pieszego-wchodzacego-na-przejscie/> (dostęp: 22.11.2021 r.).

<sup>9</sup> Np. kampanie KRBRD: <https://www.youtube.com/watch?v=aqrgSM7I6B0>, wypowiedzi J. Mnich i M. Dworak oraz <https://www.youtube.com/watch?v=bmPCgrFhWPK&t=106s>, wypowiedź: M. Sztal.

<sup>10</sup> Burtowy, M. (2021). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.

<sup>11</sup> Drexler, Z. (2021). *Zmiana ustawy dla ulamka sekundy*. Pobrane z: <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/ekspert-wyjasnia/zbigniew-drexler-zmiana-ustawy-dla-ulamka-sekundy> (dostęp: 22.11.2021 r.).

<sup>12</sup> Blog: <https://prz przemyslenia.blogspot.com/2021/07/pierwszenstwo-pieszego-wchodzacego-na.html> – autor (specjalizujący się głównie w przepisach transportowych i dotyczących czasu pracy kierowców) zauważa ciekawy fakt, że pieszy wchodzący na przejście znajdujące się na drodze rowerowej nie został zobowiązany do zachowania szczególnej ostrożności, choć zdaniem autora niniejszego opracowania można rozważać, czy owej interpretacji nie uzupełniać rozumowaniem analogicznym jak brzmienie art. 13 ust. 1 ustawy PoRD. Autor ten w przystępny sposób opisuje, dlaczego tak naprawdę pierwszeństwo pieszego jest warunkowe i *de facto* zbliżone do ustępowania pierwszeństwa pojazdowi, co wynika wprost z art. 14 ustawy PoRD. Natomiast autor niniejszego opracowania nie szedłby tak daleko, jednak pewien element analogii jest widoczny i oczywisty z uwagi na brzmienie nadrzędnych zasad bezpieczeństwa.

<sup>13</sup> brd – bezpieczeństwo ruchu drogowego.

<sup>14</sup> Dyskusja na profilu FB portalu brd24 – Dominik Warmuz: <https://www.facebook.com/portallbrd24/posts/2221397164664452>.

nabywał znajdując się nawet w odległości kilku metrów od krawędzi przejścia. Niemniej jednak wątpliwości może budzić pkt 11 słownikowej definicji, choć zdaniem autora jest to nieuzasadnione. Pieszy wchodzący na przejście, w kontekście miejsca w jakim znajduje się na drodze, nie zmienia fazy ruchu ani jego rodzaju, gdyż mowa o chodzie, a już z zakazów nałożonych przez PoRD wynika, że ma obowiązek iść jednostajnie<sup>15</sup>, czyli w sposób niebędący zaskoczeniem dla kierujących.

Skoro ustawa nie definiuje pojęcia wchodzenia, to zgodnie z zasadami wykładni przyjmuje się znaczenie potoczne i słownikowe – dostosowane do omawianej sytuacji. Zasady poprawnej legislacji wymagają także takiego formułowania przepisów, aby nie wymagały one wykładni. Ponadto należy mieć na uwadze, do kogo głównie kierowane są przepisy PoRD, tak więc warto brać pod uwagę zasadę *Clara non sunt interpretanda* (łac. nie dokonuje się wykładni tego, co jasne), mając na celu przejrzystość i szybkość stosowania prawa. **W ocenie autora jedyną uzasadnioną interpretacją słowa „wchodzący” jest określenie nim osoby, która gdzieś wchodzi, przekracza granice jakiegoś obszaru, następuje na coś nogą (tu początek przejścia), przekracza umowną granicę strefy (definicja przejścia dla pieszych i chodnika/pobocza) [wyróżn. autora].**

### 3. Dotychczasowe podejście biegłych i sądów w ustalaniu stanu zagrożenia

Od wielu lat, za czasów obowiązywania poprzednich regulacji PoRD, biegli przyjmowali, że stan zagrożenia powstawał w chwili, gdy pieszy przekraczał krawędź jezdni i przejścia<sup>16</sup>. W widoku z góry była to sytuacja taka, że środek ciężkości ciała pieszego znajdował się na linii krawędzi jezdni i przejścia lub nieco dalej – jeśli pieszy ruszał ze startu zatrzymanego. Postępowanie takie znajdowało uzasadnienie nie tylko w kontekście treści ratyfikowanej przez Polskę Konwencji Wiedeńskiej<sup>17</sup>, ale również w możliwości rozpoznania przez kierującego, że pieszy

---

<sup>15</sup> Art. 14. Zabrania się: (...) 3) zwalniania kroku lub zatrzymywania się bez uzasadnionej potrzeby podczas przechodzenia przez jezdnię lub torowisko; 4) przebiegania przez jezdnię (...).

<sup>16</sup> Analizując w zwolnionym tempie sposób chodu człowieka, przekraczanie krawędzi jezdni nie musi oznaczać wystawienia poza nią stopy, tak jak sugerują niektóre osoby nazywając to „teorią wysuniętej stopy”. Wszystko zależy od tego, w jakiej chwili ruchu ciała dojdzie do przemieszczenia się nad krawędź jezdni. Jedna noga może być wyprostowana w pionie, podczas gdy druga ugięta w taki sposób, że tylko kolano ową granicę przekracza, a stopa z dystalną częścią podudzia znajdują się z tyłu ciała.

<sup>17</sup> Konwencja o ruchu drogowym, sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r., Dz.U. 1988 nr 5 poz. 40, <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/konwencja-o-ruchu-drogowym-wiednie-1968-11-08-16792648> lub [https://www.archiwum.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa\\_3000/documents/konwencja\\_wiedenska.pdf](https://www.archiwum.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/infrastruktura-rowerowa_3000/documents/konwencja_wiedenska.pdf), <https://dziennikustaw.gov.pl/D1988005004002.pdf> oraz jej uzupełnienie <https://dziennikustaw.gov.pl/D1988005004402.pdf>.

Nowsze wersje Konwencji np. z 2006 r. nie zostały przez Polskę ratyfikowane, mimo tego stosowane są rozwiązania tam zawarte, np. przejazdy rowerowe przez jezdnie i śluzy rowerowe.

oczekujący przed przejściem rozpoczął przechodzenie przez jezdnię<sup>18</sup>. Trudno bowiem odmówić racji argumentom, że jeśli osoba postawi krok na przejście to na nim się (przynajmniej częściowo) znajduje. Czy zatem tak medialnie propagowana zmiana faktycznie jest przełomowa, skoro „od zawsze” wymagane było od kierujących reagowanie, gdy pieszy na przejście praktycznie wchodził, a nie np. dopiero gdy był w zaawansowanym stadium przechodzenia? Autor stoi na stanowisku, że z punktu widzenia odpowiedzialności karnej lub wykroczeniowej w tym obszarze nie zmieniło się nic.

#### 4. Przesłanki interpretacyjne wynikające z innych przepisów PoRD

Jak wspomniano pojawiają się poglądy, że pieszy nabywa pierwszeństwa, gdy zbliża się do przejścia, ma zamiar przejść lub przed nim stoi, względnie oczekuje. W miejscu tym należy więc przedstawić argumenty wynikające z samej ustawy, przemawiające za tym, że osoba wchodząca na przejście to taka, która idąc przekracza początek przejścia dla pieszych.

1. Art. 14, pkt 1a zabrania wchodzenia bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym na przejściu dla pieszych.

Oczywistym jest, że pieszy znajdując się na chodniku, przed przejściem dla pieszych, nie wchodzi na jezdnię bezpośrednio przed pojazd, który znajduje się na jezdni. Ów zakaz może się zrealizować dopiero wówczas, gdy pieszy wejdzie na jezdnię, więc nie jest możliwe złamanie zakazu w sytuacji, gdyby pieszy znajdował się w obszarze chodnika kilka metrów od jezdni. Gdyby za wchodzenie uznać przemieszczanie się po chodniku, to byłoby ono zakazane w bezpośredniej bliskości jadącego pojazdu. Idąc dalej można byłoby również twierdzić, że zakazane byłoby znajdowanie się w obszarze bezpośredniej bliskości krawędzi jezdni. Pieszy ma jednak prawo podejść do krawędzi przejścia, nawet gdy jadący pojazd jest tuż przed nim, nie wolno mu natomiast tej krawędzi przekroczyć, jeśli do przejścia zbliża się pojazd, którego odległość i prędkość nie dają kierującemu możliwości bezpiecznego (bez gwałtownego i intensywnego hamowania) zatrzymania się przed przejściem.

2. Art. 2, pkt 23 wskazuje, że nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu zachodzi wówczas, gdy pieszy zostanie zmuszony do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku.

<sup>18</sup> Ok. 0,4 m w czasie od 0,3 do 1,2 s: Ciępka, P., Reza, A., Zębala, J. (2011). Przyspieszania w ruchu pieszych. Nowe wyniki badań. *Paragraf na Drodze*, numer specjalny, 91–99. Zob. też: Ciępka, P., Reza, A., Zębala, J. (2009). Badania prędkości ruchu pieszych. *Paragraf na Drodze*, numer specjalny, 215–226. i errata do cytowanej publikacji wręczona uczestnikom na kolejnej konferencji Problemy Rekonstrukcji Wypadków Drogowych (Zakopane 2011) dotycząca prędkości ruchu kobiet, opublikowana w: Diupero, T. (2020). Rekonstrukcja wypadków z udziałem pieszych. W: K. J. Pawelec, P. Krzemień (red.), *Wypadki i inne zdarzenia drogowe. Opiniowanie w sprawach rekonstrukcji* (s. 347–368). Warszawa: Wolters Kluwer.

Nie jest możliwe powyższe oddziaływanie przez kierującego na pieszego stojącego przed przejściem. Nie sposób więc przyjmować, aby pieszy w takiej sytuacji nabywał pierwszeństwo.

3. Art. 13, ust. 8 mówi, że jeżeli przejście dla pieszych wyznaczone jest na drodze dwujezdniowej, to przejście na każdej jezdni uważa się za przejście odrębne. Przepis ten stosuje się do przejść znajdujących w miejscach, w których ruch pojazdów jest rozdzielony wysepką lub za pomocą innych urządzeń na jezdni. W praktyce wysepki takie mają najczęściej szerokość ok. 2 m (a czasem nawet mniejszą), a obszar azylu ok. 2,3 m. Gdyby uznać, że osoba znajdująca się w obszarze owej powierzchni ma pierwszeństwo, to powyższy przepis straciłby rację bytu, gdyż osobę taką należałoby uznać za znajdującą się na przejściu dla pieszych już od wejścia na jezdnię. Wątpliwości interpretacyjne powstawałyby również w przypadku dróg dwujezdniowych o dość wąskim pasie rozdzielającym jezdnie. P. Przybysz dostrzega, iż w niektórych sytuacjach pieszy wchodzący na pierwsze przejście wchodziłby na oba przejścia jednocześnie, a wchodząc na drugie z nich znajdowałby się jeszcze na pierwszym. Autor ten pisze dodatkowo tak: „*W świetle wiążących Rzeczpospolitą Polską postanowień Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. nr 5 poz. 40 oraz Załącznik do Dz. U. z 1988 r. nr 5 poz. 40; dalej: KrdW) oraz Porozumienia Europejskiego uzupełniającego Konwencję o ruchu drogowym sporządzoną w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. nr 5 poz. 44 oraz Załącznik do Dz. U. z 1988 r. nr 5 poz. 44; dalej: PEuKrdW), polski ustawodawca w żadnym razie nie ma prawa zdjąć z pieszych obowiązków:*

- zachowania szczególnej ostrożności (art. 20 ust. 6 lit. a KrdW);
- korzystania z przejścia dla pieszych, jeżeli znajduje się ono w pobliżu (art. 20 ust. 6 lit. a KrdW);

oraz zakazów:

- wchodzenia na jezdnię bez uwzględnienia odległości i szybkości zbliżających się pojazdów (art. 20 ust. 6 lit. b ppkt iii KrdW);
- wydłużania przebywania na przejściu dla pieszych w sytuacji, gdy nie jest to konieczne (art. 20 ust. 6 lit. d KrdW).

*Biorąc pod uwagę powyższy zakres obowiązków i zakazów mających zastosowanie wobec pieszego – nie ma mowy o przyznaniu pierwszeństwa (tym bardziej pierwszeństwa bezwzględnego!) pieszym dopiero zamierzającym wejść na przejście dla pieszych – zarówno zbliżającym się do tego przejścia, jak i oczekującym na chodniku na możliwość przejścia!”*

Warto uzupełnić, że art. 20 ust. 7 Konwencji Wiedeńskiej dopuszcza stosowanie przez poszczególne kraje postanowień rygorystyczniejszych wobec pieszych,



natomiast nie dopuszcza postanowień łagodniejszych (*quasi semiimperatywność*). Zwrócić także warto uwagę, że postanowienia art. 21 ust. 3 *KrdW* nie należy stosować – na podstawie ust. 17 Załącznika do *PEuKrdW*<sup>19</sup>.

4. W art. 2, pkt. 6 i 11 ustawodawca definiuje jezdnię i chodnik. Na przykład cytowany już M. Małecki uważa, że wchodzenie na przejście dla pieszych zaczyna się zdecydowanie wcześniej niż na jezdnię bez przejścia dla pieszych. W art. 2, pkt. 6 i 11 ustawodawca definiuje jezdnię i chodnik. Definicje te jedne i dotyczą zarówno jezdni, na których jest wyznaczone przejście dla pieszych, jak i jezdni, na których takiego przejścia nie wyznaczono. Ponadto – zgodnie z definicją – przejście dla pieszych wyznacza się na jezdni, a zatem nie może ono obejmować obszaru chodnika. Nie budzi wątpliwości, że za wchodzenie na jezdnię przy braku przejścia uznaje się przekraczanie krawędzi jezdni i chodnika (lub pobocza). Postulaty jakoby w miejscu występowania przejścia dla pieszych wchodzenie na przejście rozpoczynało się już na chodniku, pozostawałoby w sprzeczności z definicjami jezdni i chodnika, a tym samym należy uznać je za nieuzasadnione.
5. W ustawie PoRD ustawodawca kilkakrotnie użył słowa „zamiar”: w art. 18 – zamiar zmiany pasa ruchu, wjazdu na jezdnię z przystanku autobusowego, w art. 22 – zamiar zmiany kierunku jazdy, w art. 23 – zamiar skręcenia w lewo, w art. 24 – zamiar wyprzedzania, skręcania i w art. 50 – zamiar wyzbycia się. Kilkakrotnie użył również zwrotu „zbliżając się”: w art. 15 i 26 – do przejścia, w art. 18 – do przystanku, miejsca postoju, w art. 25 – do skrzyżowania, w art. 27 – do przejazdu dla rowerzystów, w art. 28 – do przejazdu kolejowego i w art. 51 – w zakresie zmiany świateł drogowych na mijania. W ustawie występuje również pojęcie „oczekującego”: w art. 28 – omijanie pojazdu oczekującego oraz „stojący” w różnych formach: art. 2, pkt 18 – pozycja stojąca, art. 51 – stojące pojazdy, art. 63 – stojące osoby, art. 135 – miejsca stojące. Gdyby zatem ustawodawca chciał nadać pierwszeństwo pieszememu znajdującemu się w innym miejscu lub w innej sytuacji ruchowej, to zamiast „wchodzenia” użyłby jednego z powyższych – używanych już w ustawie określeń. Jak widać możliwości, jakie w tym obszarze stwarza język polski są bardzo duże.
6. Pieszy podchodzący do krawędzi przejścia, na którym ruch jest kierowany (np. sygnalizacją) nie jest pieszym wchodzącym na przejście.
7. M. Małecki wcześniejsze nabycie pierwszeństwa przez pieszego uzasadnia treścią art. 14, pkt 8 (zakaz korzystania z urządzeń elektronicznych w sposób ograniczający percepcję), bowiem jest tam mowa o powstaniu zakazu w chwili wchodzenia na przejście dla pieszych. Wywodzi więc, że ma to miejsce przed przekroczeniem krawędzi przejścia, gdyż zaniechanie zabronionej czynności wymaga czasu. Przyznać należy, że czas na zaniechanie określonej czynności jest potrzebny, jednak pieszy, aby temu sprostać może równie dobrze zatrzymać

<sup>19</sup> <https://dziennikustaw.gov.pl/D1988005004402.pdf>.

się przed przejściem, schować telefon lub też oderwać od niego wzrok, co już trwa tylko ułamek sekundy, tak więc może się zrealizować już w chwili wchodzenia. Chwilę tę należy więc rozumieć jako moment ostateczny pamiętając, że idący pieszy jest w stanie zatrzymać się w czasie nawet 0,5 s, a pojazdy jadą w pewnej odległości od prawej krawędzi jezdni, tak więc do kolidowania torów ruchu obu jego uczestników jeszcze pozostaje określony dystans.

Karanie kogokolwiek w oparciu o dowolną interpretację jest niedopuszczalne i narusza funkcję gwarancyjną prawa<sup>20</sup>, z czego wynika, że musi ono być jednoznaczne w odbiorze dla przeciętnego obywatela, zwłaszcza jeśli chodzi o przepisy niemające cech specjalistycznych – adresowane do tzw. modelowego/wzorcowego (nie wzorowego) uczestnika ruchu.

### 5. Prace Sejmu i Senatu

Choć autor nie spotkał się dotychczas, aby w wykładni PoRD, która co do istoty ma ujawnić dokładny zamiar ustawodawcy, przytaczano procedowanie projektów ustaw na posiedzeniach Komisji i Podkomisji Sejmowych, to wobec obecnie powszechnego dostępu do stenogramów i nagrań owych posiedzeń warto i temu zagadnieniu poświęcić uwagę. Wszak w wykładniach przytaczano uzasadnienia projektów, jednak warto zauważyć, że uzasadnienia nie są korygowane po wprowadzeniu poprawek. Ostatecznie może więc się zdarzyć, iż ich treść będzie odbiegała od finalnie przyjętych rozwiązań. Nie sposób też pominąć, że posłowie opierali się głównie na wynikach badań Instytutu Transportu Samochodowego z 2018 r., które zatwierdziła i opublikowała Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego<sup>21</sup>. Z dokumentu tego wynikało, że ok. 70% kierujących nie ustępuje pierwszeństwa pieszym na przejściu dla pieszych, a zatem narusza wówczas obowiązujące przepisy ustawy PoRD (*vide* definicja ustąpienia pierwszeństwa). W myśl zmienianej ustawy przedmiotowe wnioski z raportu należy uznać za błędne, sugerujące, iż zdecydowana większość kierujących dopuszczała się penalizowanych wykroczeń wobec pieszych. Nie byłyby one również poprawne dla przepisów uchwalonych. Nie rozwijając zagadnienia należy stwierdzić, iż nie jest możliwe nieustąpienie pierwszeństwa osobie, która go zgodnie z ustawą nie nabyła, odsyłając jednocześnie do opracowania autora<sup>22</sup>. Natomiast kierujący przepuszcza-

---

<sup>20</sup> „*Nulla poena sine lege*” (nie ma kary bez ustawy). Wartości te wynikają z polskiej Konstytucji, jak i z Europejskiej Konwencji Praw Człowieka. Mają szerokie zastosowanie, np. poczynając od prawa karnego, poprzez wykroczeniowe, po administracyjne i skarbowe.

<sup>21</sup> <https://www.krbrd.gov.pl/wp-content/uploads/2020/12/Badanie-zachowan-piesznych-i-relacji-pieszny-kierowca-wrzesien-grudzien-2018-r.pdf>.

<sup>22</sup> Krzemień, P. (2020). *Proponowane zmiany Ustawy PoRD w świetle Raportu ITS i KRBRD zawierającego błędne jej interpretacje w zakresie pierwszeństwa ruchu pieszych*. Pobrane z: [https://piotr-krzemien.pl/wp-content/uploads/2020/12/Raport-ITS-i-KRBRD-oraz-projekt-ustawy\\_PK.pdf](https://piotr-krzemien.pl/wp-content/uploads/2020/12/Raport-ITS-i-KRBRD-oraz-projekt-ustawy_PK.pdf). (dostęp: 22.11.2021 r.).

jący pieszego, który nie nabył pierwszeństwa, jest *de facto* rezygnującym z pierwszeństwa, co jest postępowaniem kulturalnym, zapobiegawczym i pożądanym, o ile nie jest zrobione zbyt wcześnie, w sposób powodujący nieuzasadnione tamowanie ruchu. Z praktyki opiniodawczej autora wynika, że owa rezygnacja z pierwszeństwa może także prowadzić do niebezpiecznych sytuacji, gdy kierujący samochodem jadącym sąsiednim pasem ruchu nie ma już możliwości zatrzymania pojazdu, bowiem należy mieć na uwadze, że każda decyzja kierującego jest poprzedzona czasem reakcji.

Na I czytaniu<sup>23</sup> w Komisji Sejmowej (Infrastruktury) w dniu 9 grudnia 2020 r. trzech wymienionych we wstępie druków, stanowiących projekty ustaw o zmianie ustawy *Prawo o ruchu drogowym*, wyłoniono Podkomisję Nadzwyczajną, do której skierowano projekty.

W dniu 15 grudnia 2020 r. obradowała Podkomisja Nadzwyczajna, z której posiedzenia brak jest stenogramu, ale dostępna jest retransmisja<sup>24</sup>. Z wypowiedzi dotyczących omawianego zagadnienia warto niektóre zacytować<sup>25</sup>.

Niezwykle wartościowa była wypowiedź eksperta Macieja Wrońskiego, Prezesa organizacji Transport i Logistyka Polska (czas posiedzenia 12:24). Dotyczyła ona braku komplementarności projektu ustawy w postaci zaniechania umieszczenia obowiązku dokonania przez pieszego oszacowania odległości i prędkości pojazdu, który co prawda dla prawnika jest oczywisty i wynika wprost za zasady szczególnej ostrożności, lecz dla osób nieszkolonych takie rozwinięcie owej zasady byłoby zdecydowanie bardziej zrozumiałe. Za wzór podawał PoRD wszystkich krajów, na których Polska wzoruje się wprowadzając omawiane zmiany. Zwracał uwagę, że bez proponowanej przezeń modyfikacji piesi mogą błędnie, czyli nadmiarowo interpretować pojęcie rozszerzenia im pierwszeństwa. Projekt uznał za w pełni zgodny z treścią Konwencji Wiedeńskiej.

Równie interesujące było wystąpienie Janusza Popiela, Prezesa Stowarzyszenia Pomocy Poszkodowanym w Wypadkach i Kolizjach Drogowych (czas posiedzenia 13:02), który poparł stanowisko M. Wrońskiego oraz zwrócił uwagę, że zmiany nie należy wykonywać bez uwzględnienia orzecznictwa sądów. Wskazał na małą wiarygodność danych KGP (brak uwzględnienia części wypadków w statystykach – formularz MRD4)<sup>26</sup>, inne zasady ruchu pieszych i pojazdów w krajach,

<sup>23</sup> W praktyce było to zreferowanie założeń projektów. Decyzją Prezydium Komisji nie dopuszczono do głosu strony społecznej, przeciwnej projektom lub ich części. Zapis odczytu wykonał autor niniejszej publikacji.

<sup>24</sup> [https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/transmisja.xsp?documentId=35045C01453CFDCCC125863A004A7E82&symbol=TRANSMISJA\\_ARCH&info=T](https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/transmisja.xsp?documentId=35045C01453CFDCCC125863A004A7E82&symbol=TRANSMISJA_ARCH&info=T).

<sup>25</sup> Nie wszystkie wypowiedziujące się osoby są cytowane w niniejszej publikacji. Autor wybrał najistotniejsze z wystąpień, które są bezpośrednio powiązane z procedowanymi zmianami. Uwaga ta dotyczy całego opracowania.

<sup>26</sup> Tu należy wskazać, że policjant ma obowiązek wypełnić ów formularz do 7 dnia od wypadku, ale wskazane przez niego przyczyny nie są weryfikowane po zapadnięciu prawomocnych rozstrzygnięć sądowych.

na które powołują się rządzący, niż to jest błędnie prezentowane w mediach – niejako zapominając o obowiązkach pieszych. Zwrócił również uwagę, że do tej pory w sprawach karnych za wchodzenie było uznawane przekraczanie krawędzi jezdni i przejścia, tak więc procesowo nic się nie zmieni<sup>27</sup>. Zwrócił uwagę, aby prawidłowo edukować pieszych, że wchodzenie na przejście dla pieszych, nie jest tym samym co zbliżanie się do niego. Wspomniał o bardzo jasno napisanym *Highway Code*<sup>28</sup>, z którego wynika, że pieszy nie ma pierwszeństwa przed wejściem na przejście dla pieszych. Wówczas nawet dzieci nie mają problemu ze zrozumieniem swoich powinności i to jest kluczowe dla poprawy bezpieczeństwa. Za jeno z najważniejszych uznał poprawę infrastruktury drogowej np. likwidację przejść prowadzących przez kilka pasów ruchu, które nie mają sygnalizacji świetlnej.

Poseł Dobromir Sośnierz:

*„Tak naprawdę pieszy już ma pierwszeństwo w momencie wejścia na jezdnię, ponieważ wejście na jezdnię jest już częścią przebywania na jezdni, na przejściu (...) Jest obawa, że interpretacja tego przepisu pójdzie w kierunku jeszcze chętniejszego przypisywania winy kierowcom.”*

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk:

*„Proponujemy, aby ustęp 1a otrzymał brzmienie: Pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, pieszy wchodzący na przejście dla pieszych albo oczekujący na wejście na przejście dla pieszych, ma pierwszeństwo przed pojazdem z wyłączeniem tramwaju.”<sup>29</sup>*

Poseł Michał Szczerba:

*„Ust. 1a otrzymuje brzmienie: Kierujący pojazdem zbliżając się do przejścia dla pieszych jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu, który znajduje się na przejściu dla pieszych lub oczekuje na możliwość wejścia na nie.”*

---

<sup>27</sup> Poseł Dobromir Sośnierz stwierdził, że zmiana ta jest w związku z tym niepotrzebna. Zdaniem autora w rzeczywistości może ona jednak mieć znaczenie dla tych kierujących, którzy nie reagowali hamowaniem w chwili wchodzenia pieszego na przejście, tylko gdy był w zaawansowanym stadium przechodzenia (takiej argumentacji autor, jako biegły sądowy, jednak nigdy nie słyszał na sali sądowej). Można więc stwierdzić, że zmiana jest niejako uczciwsza wobec kierujących, gdyż otrzymują jasną informację co będzie od nich egzekwowane, gdy dojdzie do wypadku.

<sup>28</sup> Anglojęzyczny kodeks dla Wielkiej Brytanii można pobrać np. z: [https://www.highwaycodeuk.co.uk/uploads/3/2/9/2/3292309/the\\_official\\_highway\\_code\\_-\\_14-09-2021.pdf](https://www.highwaycodeuk.co.uk/uploads/3/2/9/2/3292309/the_official_highway_code_-_14-09-2021.pdf), natomiast na [https://www.nidirect.gov.uk/sites/default/files/2021-09/pl-9780115535895-018-ni-highway-code-v1\\_1-accessible-2019.pdf](https://www.nidirect.gov.uk/sites/default/files/2021-09/pl-9780115535895-018-ni-highway-code-v1_1-accessible-2019.pdf) można zapoznać się z polską wersją kodeksu dla Irlandii Północnej.

<sup>29</sup> Następnie poseł proponowała skreślenie zakazu korzystania z urządzeń elektronicznych przez pieszych wchodzących i przechodzących przez przejście lub ewentualnie jego modyfikację. Tożsamą poprawkę proponował poseł Dobromir Sośnierz. Poprawka została odrzucona. Wniosła o wprowadzenie odbierania praw jazdy za przekroczenie prędkości dozwolonej poza obszarem zabudowanym o ponad 50 km/h, co odrzucono.

Poseł Maciej Lasek:

*„Ust. 1 otrzymuje brzmienie: Pieszy przechodzący przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz z zastrzeżeniem ust. 2 i 3 korzystać z przejścia dla pieszych. (...) Ust. 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. (...) Pkt 1b: Przed wejściem na przejście dla pieszych pieszy jest obowiązany zatrzymać się i upewnić czy kierujący pojazdem ustępuje mu pierwszeństwa.”*

Poseł Michał Szczerba:

*„W pkt. 1b (...) tym drugim krokiem byłoby: Przed wejściem na przejście dla pieszych pieszy jest obowiązany upewnić się czy kierujący pojazdem ustępuje mu pierwszeństwa. Bez tego wymogu jakby zatrzymania się.”*

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Rafał Weber:

*„Do poprawki pana posła Sośnierzka odnosimy się negatywnie, w naszej ocenie propozycja rządowa, w której jest określone, że pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma zachować szczególną ostrożność, wypełnia intencję, którą przedstawił tutaj w poprawce pan poseł, ponieważ pieszy, który wchodzi na przejście dla pieszych zachowując szczególną ostrożność, nie zmusi kierującego do intensywnego, czy gwałtownego, czy nagłego hamowania. Wtedy, kiedy każdy będzie się stosował do tego przepisu do takich sytuacji w realu, w rzeczywistości nie będzie dochodziło. [wyróżn. autora] Negatywnie też odnosimy się do poprawek złożonych przez Lewicę i Platformę Obywatelską. Pojawiające się sformułowanie oczekujący na przejście dla pieszych<sup>30</sup> już wcześniej w 2015 r. też było forsowane, natomiast z tego co wiem, ono było głównie powodem, że ten projekt wtedy nie przeszedł całej ścieżki legislacyjnej. Były duże obawy, były duże wątpliwości interpretacyjne kim jest oczekujący, w jaki sposób kierowca ma rozpoznać oczekującego na przejście dla pieszych. My te obawy i te wątpliwości w tej chwili podtrzymujemy, uważamy, że to sformułowanie jest za mało precyzyjne, nieostre i może przynieść odwrotne do zamierzonego skutek. [wyróżn. autora] Dlatego do tej poprawki odnosimy się również negatywnie.”*

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Rafał Weber:

*„Stanowisko rządu [jest] negatywne jeżeli chodzi o ten pierwszy element. W tej chwili w art. 14 ustawy istnieje już przecież zakaz wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych, także taki przepis już obecnie obowiązuje. Natomiast jeżeli chodzi tutaj o odniesienia do expose pana premiera Mateusza Morawieckiego, to (...) pan premier w żadnym miejscu nie powiedział o pierwszeństwie dla pieszych, którzy oczekują na wejście na przejście dla pieszych.”*

<sup>30</sup> Taki skrót słowny Ministerstwo Infrastruktury często stosuje.

Warto zauważyć, że żaden z posłów biorących udział w obradach Podkomisji Nadzwyczajnej w dniu 15 grudnia 2020 r. nie postulował nadania pierwszeństwa pieszem zbliżającemu się do przejścia.

W dniu 16 grudnia 2020 r. **Komisja Infrastruktury** rozpatrzyła, a następnie przyjęła sprawozdanie Podkomisji Nadzwyczajnej o trzech projektach. Pojawiły się następujące dyskusje, które dotyczą omawianego zagadnienia<sup>31</sup>.

Poseł Maciej Lasek:

*„(...) pragniemy ponownie zgłosić poprawkę definiującą pieszego oczekującego przed przejściem dla pieszych (...). W tym samym art. 13 proponujemy dodać ust. 1b, że przed wejściem na przejście dla pieszych pieszy jest obowiązany upewnić się, czy kierujący pojazdem ustępuje mu pierwszeństwa. Jest to realizacja postulatów ekspertów, którzy mówili, że takie rozwiązanie jest zgodne z zapisami Konwencji Wiedeńskiej. W związku z tym, jeżeli nakładamy obowiązki na kierowcę zbliżającego się do przejścia dla pieszych, warto zaznaczyć również obowiązek upewnienia się przez pieszego, czy kierowca, który dojeżdża, ustępuje mu pierwszeństwa. Chodzi o to, żeby był to obowiązek zapisany w ustawie. Wiąże się z tym oczywiście treść art. 26.”*

Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk – spoza składu Komisji:

*„(...) chciałabym podtrzymać poprawkę, o której dyskutowaliśmy wczoraj. Jest to poszerzenie pierwszeństwa pieszych o pieszych oczekujących na wejście na jezdnię. Byłaby to zmiana w art. 13 ust. 1. Po wczorajszej dyskusji oraz sygnałach pana ministra, że pieszy oczekujący to zbyt szeroka kategoria, podatna na zbyt szeroką interpretację, proponuję nieco inne brzmienie względem wczoraj zgłaszanych poprawek. Proponuję, żeby w art. 13 po ust. 1 został dodany ust. 1a, który otrzymałby brzmienie: »Pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. Pieszy oczekujący na wejście na przejście dla pieszych, wyraźnie zaznaczający taki zamiar, albo pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju«. Myślę, że dodanie zapisu, że jest to pieszy oczekujący wyraźnie wskazujący zamiar wejścia na przejście, powinien ograniczyć wątpliwości. Nie powinno to pozostawiać żadnych wątpliwości, że chodzi o taką osobę przed przejściem, która chce wejść na przejście.”<sup>32</sup>*

---

<sup>31</sup> Protokół wykonano w Sejmie. Nie wszystkie zapisy są dosłowne, ale kontekst wypowiedzi jest zachowany.

<sup>32</sup> Następnie poseł postulowała zmianę przepisu dotyczącego korzystania z urządzeń elektronicznych, uzasadniając to tym, że sprawdzenie godziny na zegarku nie jest zabronione, pytając czy będzie zabronione, gdy pieszy ma smartwatcha. Uznała, że wobec proponowanych regulacji należałoby nie nakładać na pieszego obowiązku zachowania szczególnej ostrożności w trakcie przekraczania jezdni, a jedynie przy wchodzeniu. Z tym poglądem absolutnie nie można się zgodzić, ponieważ do niebezpiecznych sytuacji dochodzi również w zaawansowanym czasie przechodzenia, a spoglądanie na jakikolwiek zegarek akurat w tych chwilach jest ryzykowne. Poprawka została odrzucona.

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

*„Stanowisko rządu jest negatywne. Kwestia ta podczas prac nad ustawą także była przez nas rozważana. Jest pytanie, jak w wyraźny sposób wykazać zamiar przejścia przez przejście dla pieszych. Można podnieść rękę, ale jest pytanie, czy akurat podnosimy rękę po to, żeby zasygnalizować nasz zamiar, czy też machamy komuś, kto jest po drugiej stronie ulicy. Stanowisko rządu jest negatywne także ze względu na szeroki zakres interpretacji wyrażenia zamiaru przejścia przez pasy na drugą stronę ulicy.”* [wyróżn. autora].

Na tym posiedzeniu pojawiła się zatem nowa propozycja, polegająca na nadaniu pierwszeństwa pieszemu mającemu zamiar przejścia, co również zostało kategorycznie odrzucone. Jak poprzednio, na posiedzeniu podkomisji nie mówiono o pieszym zbliżającym się do przejścia. W ocenie autora zbliżanie się do przejścia, oczywiście w bezpośredniej jego bliskości, jest manifestowaniem zamiaru skorzystania zeń. Kontrowersyjną sytuacją jest taka, w której pieszy idzie chodnikiem wzdłuż jezdni z zamiarem kontynuowania ruchu bez przechodzenia na jej drugą stronę. Może również być oczekiwaniem, mianowicie w sytuacji, gdy pieszy np. spowalnia krok, tak aby pojazdy będące bardzo blisko przejścia przejechały. W takim ujęciu obu pojęć i pozostawieniu ostatecznie określenia pieszego wchodzącego na przejście nie budzi wątpliwości, że Ministerstwu Infrastruktury chodziło o osobę przekraczającą granicę przejścia i jezdni.

W trakcie II czytania na posiedzeniu Sejmu w Sali plenarnej<sup>33</sup>, w dniu 20 stycznia 2021 r. w godzinach popołudniowych, nie wprowadzono żadnych poprawek sprzecznych ze stanowiskiem Komisji Infrastruktury, tj. przegłosowano jedną poprawkę rządu, ale jej treści nie omówiono. Na posiedzeniu tym miały miejsce pięciominutowe oświadczenia posłów. Poseł Maciej Lasek, z trybuny sejmowej, zarzucał rządzącym, że nie zgodzili się na przyznanie pierwszeństwa pieszemu oczekującemu na wejście oraz zobowiązanie pieszego do zatrzymania się przed wejściem i upewnienia się czy kierujący ustępuje mu pierwszeństwa. Podobnie przemawiał poseł Michał Szczerba. Poseł Agnieszka Dziemianowicz-Bąk przypominała słowa Premiera RP, że pieszy uzyskuje pierwszeństwo przed wejściem na przejście, natomiast analiza obecnego projektu wskazuje na to, iż wykonanie tych słów pozostawia wiele do życzenia. Mimo powyższego posłowie zadeklarowali poparcie projektu. Przeciwny zmianom był natomiast Dobromir Sośnierz argumentując, że celem projektu jest zniszczenie indywidualnego transportu samochodowego. Przypomniał stanowisko ekspertów sądowych, z którymi rozmawiał, iż wchodzenie na jezdnię, to przekroczenie „krawężnika”. Wskazywał, że „od lat próbujemy się kłócić z prawami fizyki i neurobiologii”.

W tym samym dniu (20.01.2021 r.) w godzinach wieczornych, ponownie na Sali plenarnej rozpatrywano sprawozdanie Komisji Infrastruktury, zadając pytania.

<sup>33</sup> [https://www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/transmisje\\_arch.xsp?rok=2021&page=49#0538531A7AB87A6CC12585A6003672FD](https://www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/transmisje_arch.xsp?rok=2021&page=49#0538531A7AB87A6CC12585A6003672FD).

Poseł Michał Krawczyk pytał, dlaczego w rządowym projekcie ustawy nie zapisano pierwszeństwa dla pieszych oczekujących na wejście na przejście oraz wozem Litwy, na którą powoływało się uzasadnienie projektu, dlaczego nie wprowadzono pierwszeństwa dla pieszych zbliżających się do przejścia dla pieszych [podkr. autora]. Ryszard Wilczyński pytał, dlaczego rząd jest przeciwny zapisowi o upewnieniu się przez pieszego co do ustępowania mu pierwszeństwa przez kierującego. Klaudia Jachira krytykowała obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przez pieszego. Franciszek Sterczewski pytał o to, kiedy zostanie wprowadzone pierwszeństwo dla oczekujących na przejście, a także kiedy zostanie osiągnięta „wizja zero”.

Na pytania i zastrzeżenia posłów odpowiadał Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury – poseł Rafał Weber, który stwierdził, że **projekt nadaje wystarczające obowiązki zarówno kierującym jak i pieszym, kierujący musi zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu „w momencie wchodzenia na przejście”, a pieszy zachować szczególną ostrożność** [wyróżn. autora]. Projekt ponownie przesłano do Komisji Infrastruktury celem uzupełnienia sprawozdania.

Na posiedzeniu Komisji Infrastruktury w dniu 21 stycznia 2021 r.<sup>34</sup> szereg poprawek była zgłaszana przez posła Dobromira Sośnierzka. Wszystkie te poprawki zostały jednak odrzucone. Zaakceptowano wyłącznie poprawki rządowe dotyczące *vacatio legis*.

Warta zacytowania jest prośba Sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Rafała Webera:

*„(...) proszę wszystkich (...) o rzetelną komunikację, o przedstawianie tych przepisów bardzo precyzyjnie i dokładnie, bo to jest bardzo istotne. Chcemy w ten sposób uświadamiać polskie społeczeństwo, mówić w sposób rzetelny i obiektywny o dodatkowych obowiązkach, które zostaną nałożone na kierowców, ale również na pieszych. Proszę nie skrzywiać tego przekazu, proszę być rzetelnym, bo to będzie wpływało na świadomość i zachowania wszystkich uczestników ruchu drogowego.”* [wyróżn. autora].

Podczas III czytania na posiedzeniu Sejmu<sup>35</sup> w dniu 21 stycznia 2021 r., zgodnie z rekomendacją Komisji Infrastruktury, przyjęto cały projekt ustawy. Poseł sprawozdawca Jerzy Polaczek zarekomendował przyjęcie jedynie poprawki nr 35 (*vacatio legis*), a odrzucenie pozostałych.

Senacka Komisja Infrastruktury w dniu 16 lutego 2021 r. rozpatrzyła projekt ustawy<sup>36</sup> proponując jedną poprawkę zgłoszoną przez senator Agnieszkę Kołacz-Leszczyńską, która proponowała, aby pieszy zbliżający się do przejścia wykonał

---

<sup>34</sup> Protokół wykonano w Sejmie. Nie wszystkie zapisy są dosłowne, ale kontekst wypowiedzi jest precyzyjnie zachowany.

<sup>35</sup> [https://www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/transmisje\\_arch.xsp?rok=2021&page=48#E7CA0919A7126225C125865D003A5A00](https://www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/transmisje_arch.xsp?rok=2021&page=48#E7CA0919A7126225C125865D003A5A00).

<sup>36</sup> <https://av8.senat.pl/10KI311>.



gest podniesienia ręki, który stanowiłby informację: „jestem przygotowany, chciałbym bezpiecznie wejść na przejście dla pieszych”<sup>37</sup>.

Senator Wadim Tyszkiewicz:

„Chodzi o uświadomienie pieszym, obywatelom naszego pięknego kraju, że nie jest tak, iż pieszy ma zawsze rację i może wtargnąć na przejście. My dzisiaj dbamy o bezpieczeństwo i zdrowie pieszych, ale troszkę zapominamy o kierowcach. Wszyscy jesteśmy kierowcami i obawiamy się takich sytuacji. Mam nadzieję, że za tym pójdzie kampania informacyjna, o której mówił pan minister. Jeżeli tak będzie, to okej, ale obawiam się tego, co moje koleżanki wyartykułowały. Myślę, że chodzi nam o to samo. Mówimy o wtargnięciu pieszych na jezdnię, tak? (...) No, pieszemu jest jednak zdecydowanie łatwiej zatrzymać się<sup>38</sup> przed przejściem niż kilkudziesięciotonowemu samochodowi. Mam duże obawy, co będzie z osobami, które... Często spotykamy się z tym, że ktoś podchodzi do przejścia dla pieszych, a my jako kierowcy musimy zgadywać, czy dana osoba chce wejść na to przejście, czy może nie. Nie wiemy, czy mamy hamować, czy nie. (...) Kierowcy naprawdę starają się zachowywać wszystkie środki bezpieczeństwa, ale wtargnięcie pieszego na przejście dla pieszych zawsze może spowodować jakąś tragedię.”

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury – Rafał Weber stwierdził:

„(...) Tak jak mówiłem, w trakcie prac nad konstrukcją tego przepisu wszystkie instytucje, które współpracują z nami w ramach Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, uznały, że to jest najlepsze rozwiązanie. **W ramach prac komisji czy podkomisji padały też propozycje, aby ten przepis zastąpić sformulowaniem „osoba mająca zamiar” bądź „osoba oczekująca”, no ale dalej nie byłoby wiadomo, jak ten zamiar wyrażać. Jak pokazać, że się na coś oczekuje? Tak że są tu takie wątpliwości prawne. Wiem, że pojawiały się one również w przeszłości, dlatego takie przepisy – mimo kilku prób w poprzednich kadencjach, między rokiem 2008 a 2015 – nigdy nie zostały przyjęte. W mojej ocenie wybraliśmy rozwiązanie najprostsze, ale i najbardziej skuteczne, najbardziej zrozumiałe, jeżeli chodzi o kwestię wchodzenia na przejście dla pieszych.** [wyróżn. autora] (...) Z badań, które prowadził Instytut Transportu Samochodowego, z badań dotyczących relacji pieszy – kierowca, wynika, że do 85% zdarzeń drogowych mających miejsce na przejściach dla pieszych dochodzi z winy kierujących pojazdami<sup>39</sup>. (...) Prędkość

<sup>37</sup> [https://www.senat.gov.pl/prace/komisje-senackie/przebieg,9007,1.html?fbclid=IwAR1-UcZoXa3ad7iwjgiTsynE0y61\\_JJJ4Api3T5VMwSEsmtlCq5rRoctLck](https://www.senat.gov.pl/prace/komisje-senackie/przebieg,9007,1.html?fbclid=IwAR1-UcZoXa3ad7iwjgiTsynE0y61_JJJ4Api3T5VMwSEsmtlCq5rRoctLck) – stenogram sejmowy, nie

jest dosłowny, ale precyzyjny.

<sup>38</sup> Z analiz zapisów monitoringu uwieczniających potrącenia pieszych, wykonywanych przez autora, wynika, że pieszy idący normalnym tempem, w odruchu obronnym, może w czasie ok. 0,5 s zatrzymać się, a nawet nieco obrócić. Nie uwzględnia, to czasu reakcji, który jest nieznan, ale wobec braku danych można go porównywać z czasami reakcji kierujących.

<sup>39</sup> Najprawdopodobniej nie jest to informacja prawdziwa. Jest oparta na nieweryfikowanych (po prawomocnych zakończeniach spraw) statystykach KGP, o czym już wspomniano. Badania na aktach sądowych wykonane przez *Pieszą Polskę* (brak dostępu do badań; przedstawicielka tej instytucji

do 50 km/h niemalże gwarantuje nam szybką reakcję, i to niezależnie od tego, jakim pojazdem jedziemy.<sup>40</sup> (...) W przypadku dróg dwupasowych prowadzących w obie strony istnieje obowiązek budowy azylów albo rozgraniczenia 2 pasów ruchu, nawet jeśli są tam przejścia dla pieszych. Chodzi o to, aby pieszy pokonywał najpierw pierwsze 2 pasy, zatrzymywał się i dopiero wtedy<sup>41</sup>, jeżeli jest to możliwe, przechodził na drugą stronę jezdni.”

Janusz Popiel (Stowarzyszenie Alter Ego):

„W Szwajcarii mają świetną kampanię. Nie nakazują sygnalizować, ale proponują, żeby pieszy nawiązał kontakt wzrokowy z kierującym. Wtedy można mniej więcej przewidzieć zachowanie kierującego pojazdem. (...) Aczkolwiek musi tutaj obowiązywać zasada podwójnych bezpieczników, jeżeli chodzi o życie i zdrowie ludzkie. Słyszałem o różnych protestach, szczególnie ze strony stowarzyszeń typu Masa Krytyczna, które mówiły, że nie można nakładać obowiązków na pieszych. W interesie pieszych jest to, żeby mieli oni obowiązek zachowania szczególnej ostrożności. Ten właśnie zapis, mówiący o zakazie używania telefonu komórkowego czy innego urządzenia rozpraszającego uwagę, wprost wywodzi się z obowiązku zachowania szczególnej ostrożności. No, nie da się zachować szczególnej ostrożności, kiedy jest się wpatrzonym w ekran smartfona. Prawda? (...) Będziemy mieli problem z jednym, a mianowicie z obiegowym pojęciem wchodzenia na przejście. Nawet z tej dyskusji wynikało, że to jest tak jakby zbliżanie się do przejścia. Otóż wchodzenie to przekraczanie pewnej linii, np. pomiędzy chodnikiem a jezdnią. W czasie dyskusji w internecie zarzucono mi, że jak człowiek wchodzi do domu, to wyciąga klucz, wkłada go do zamka itd. Nie wiem, czy nie lepiej byłoby użyć tutaj słowa „wkraczający”. Słowo „wchodzący” znaczy tak jakby about to use, czyli jest zgodne z Konwencją

---

Katarzyna Grochowicka podała taką informację na posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w trakcie prac na omawianą ustawą w dniu 8.12.2020 r.:

[https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/transmisja.xsp?documentId=39A8F74FE5F7BF53C125862C00417D20&symbol=TRANSMISJA\\_ARCH&info=T](https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/transmisja.xsp?documentId=39A8F74FE5F7BF53C125862C00417D20&symbol=TRANSMISJA_ARCH&info=T)) wykazały, że „wielokrotnie częściej” sądy orzekają o winie pieszego. Zdaje się to potwierdzać doświadczenie biegłych, z którymi autor dyskutował. Obszernie o statystykach i ich wadach pisze J. Popiel w: Popiel, J. (2020). *Ważne analizy, ale też wątpliwości (część 1÷4)*. Pobrane z:

<https://www.prawodrogowe.pl/informacje/statystyka/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-tez-watpliwosci-czesc-1>

<https://www.prawodrogowe.pl/informacje/statystyka/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-tez-watpliwosci-czesc-2>

<https://www.prawodrogowe.pl/informacje/news-tygodnia/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-tez-watpliwosci-czesc-3>

<https://www.prawodrogowe.pl/informacje/statystyka/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-tez-watpliwosci-czesc-4> (dostęp: 22.11.2021 r.).

<sup>40</sup> Teza ta jest całkowicie błędna, ponieważ czas reakcji jest niezależny od prędkości ani rodzaju pojazdu. Zmienia się jedynie droga przejechana w czasie reakcji.

<sup>41</sup> Jest to zbieżne z wcześniejszą konstatacją autora, że tego typu azyle wykluczają interpretację, aby pieszym wchodzącym była osoba znajdująca się w odległości kilku metrów od początku przejścia. Choć oczywiście obowiązek zatrzymywania się pieszego nie ma – jest to konieczne, gdy kierujący musiałby hamować z ponadprzeciętną intensywnością.

*Wiedeńską, ale w tej chwili w obiegowym rozumieniu zamiar wejścia jest równoznaczny z wchodzeniem. I coś z tym trzeba będzie zrobić, bo piesi słuchający w tej chwili naszej dyskusji są przekonani, że będą mieli pierwszeństwo już w momencie zbliżania się do przejścia. Jeżeli chodzi o ten zapis dotyczący wchodzenia, to pod względem procesowym nic się nie zmieni. W tej chwili w postępowaniach karnych – w postępowaniach cywilnych zresztą też – przyjmuje się, że pieszy był na przejściu dla pieszych od przekroczenia krawężni jezdni. No, ten zapis jest optymalny.”*

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury – Rafał Weber, odpowiedział: **„Żeby nie było tak, że zbliżający się do przejścia dla pieszych pieszy będzie uważał, że ma no jeszcze nie daj Boże bezwzględne pierwszeństwo<sup>42</sup>. Nie ma czegoś takiego jak bezwzględne pierwszeństwo. Pieszy musi zachować szczególną ostrożność. Wchodząc na pasy, wchodząc na jezdnię, musi być przekonany, że sytuacja pozwala na swobodne przekroczenie ulicy, na swobodne przejście na drugą stronę. To jest coś, nad czym musimy wszyscy razem popracować.”** [wyróżn. autora].

Marcin Flieger (Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego):

*„Pierwszy z nich to ten, o którym wspomniał też pan minister. Mowa o tym bezwzględnym pierwszeństwie, które oczywiście jest pojęciem błędnym. A z drugiej strony pojawiają się właśnie głosy, że samochód nie staje w miejscu. To jest oczywiście prawda, ale należy to wiązać z prędkością, z jaką pojazdy się poruszają, i z tym, jak wygląda w Polsce przestrzeganie limitów prędkości. Te dwie sprawy należy ze sobą wiązać. Pamiętajmy o tym, że poruszając się z dopuszczalną prędkością – to jest 50 km/h w obszarze zabudowanym – i obserwując to, co się dzieje wokół, możemy zbliżyć się do przejścia dla pieszych, zachowując należytą ostrożność. Mówię tu o osobie kierującej, ale także o pieszych, którzy zbliżają się do pasów i mają zamiar przejścia przez jezdnię. Jesteśmy wtedy w stanie – mówiąc „my”, myślę o użytkownikach ruchu drogowego – dostosować swoje zachowanie do sytuacji. (...) Myślę, że to jest też pewnego rodzaju wyzwanie dla resortu infrastruktury, który powinien w ramach kampanii edukacyjnych walczyć z pewnymi mitami, chociażby z mitem o bezwzględnym pierwszeństwie pieszych.”*

W dniu 17 lutego 2021 r. na sali plenarnej Senatu<sup>43</sup> głos zabrali senatorowie. Jerzy Czerwiński sugerował zmianę definicji przejścia na miejsce oświetlone i dopiero wtedy zmiany prawa dotyczące pierwszeństwa. *Pieszy ma uważać, jak wchodzi na jezdnię – czy wchodzi poza przejściem, czy wchodzi na przejściu.”*

<sup>42</sup> Z uwagi na temat opracowania to zdanie autor spisał dosłownie – nie z protokołu, lecz z odsłuchu.

Zdanie z protokołu senackiego brzmiało: *„Nie może być tak, że pieszy zbliżający się do przejścia uważa, że ma zawsze pierwszeństwo, nie daj Boże bezwzględne”*.

<sup>43</sup> <https://www.senat.gov.pl/prace/posiedzenia/przebieg,554,1,przemowienia.html>.

Posel Michał Szczerba prezentował projekt poselski. Powielił stereotyp, że pieszy na przejściu powinien czuć się bezpiecznie<sup>44</sup>. Dał do zrozumienia, że nie wdrożono pierwszeństwa pieszego oczekującego i nazwał to okresem przejściowym.

Posel Agnieszka Dziemianowicz-Bąk skrytykowała częściowe „przerzucanie winy na pieszych” oraz uznała zmiany za niewystarczające – poprzez pominięcie pierwszeństwa pieszego oczekujących.

Wicemarszałek Senatu, Bogdan Borusiewicz stwierdził:

*„Tutaj jest przepis, który obejmuje pierwszeństwo w sytuacji wkraczania na przejście – bo jak się już na nim jest, to oczywiście to pierwszeństwo jest zapewnione – czy w momencie wykonania kroku... itd. (...) W jednym tylko przypadku nie mam pierwszeństwa i powinienem się upewnić – w sytuacji, kiedy jedzie tramwaj. To jest dla mnie zrozumiałe, dlatego że droga hamowania samochodu to jest kilka metrów, maksimum kilkanaście. (...) Przy prędkości do 50 km/h to jest w zasadzie kilka metrów<sup>45</sup>, zaś tramwaj ma drogę hamowania ok. 30 m. Może te nowsze tramwaje mają krótszą, ale to i tak jest znaczna różnica. W związku z tym nie może być takiej sytuacji, że ja wchodzę na przejście, a tramwaj musi się zatrzymać.”*

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Rafał Weber odpowiadał na pytania, z których część świadczyła o tym, iż niektórzy senatorowie nie bardzo znają treści obecnej oraz uchwalanej ustawy. Również jedna z odpowiedzi nie była zgodna z brzmieniem oraz utrwaloną interpretacją uchwalanego i zmienianego przepisu, która to w chwili przebywania już na przejściu pomijała obowiązek zachowania szczególnej ostrożności: *„(...) szczególna ostrożność w momencie wchodzenia, a później już nie... No, uznajemy, że ktoś, kto zachowa szczególną ostrożność i wejdzie na przejście dla pieszych, będzie mógł je swobodnie przekroczyć. I tutaj wystarczy wypełnienie tego jednego elementu, żeby móc spokojnie, bezpiecznie, cało i zdrowo przejść na drugą stronę jezdni.”* Należy podkreślić, że szczególna ostrożność obowiązywała pieszego i obowiązuje zarówno podczas wchodzenia jak i przechodzenia przez przejście [podkr. autora]. Ponownie powtórzył nieprawdziwy wniosek jakoby 85% wypadków na przejściach następowało z winy kierujących, powołując się na badania ITS<sup>46</sup>.

<sup>44</sup> Poczucie bezpieczeństwa nie koresponduje z obowiązkiem zastosowania zasady szczególnej ostrożności. Dlatego w ocenie autora i wielu osób zajmujących się profesjonalnie edukacją w zakresie brd pieszy powinien być na przejściu bezpieczny, zaś zmysły mieć szczególnie wyostrzone.

<sup>45</sup> Droga zatrzymania składa się z drogi przejechanej w czasie reakcji i hamowania, składającego się z drogi narastania sił hamowania oraz hamowania rozwiniętego. Faktycznie droga intensywnego zatrzymania samochodu osobowego, na suchej jezdni, z tej prędkości, wynosi ok. 30 m (droga hamowania ok. 16 m). Droga nagłego zatrzymania tramwaju, na suchych szynach, jest 2–3 krotnie dłuższa i wynosi ok. 65 m (droga hamowania ok. 51 m). Do gwałtownych zatrzymań nie powinno dochodzić, więc w normalnym ruchu, gdy nie ma sytuacji zagrożenia wypadkiem drogi te są co najmniej 1,5 razy dłuższe.

<sup>46</sup> Tu można jeszcze przypuszczać, że R. Weber myli liczbę wypadków z ustaloną błędnie przez ITS (o czym wspomniano wcześniej) liczbą kierujących rzekomo nieustępujących pierwszeństwa pieszym, czyli takim, którzy nie nabyli pierwszeństwa (oczekujący, zbliżający się do przejścia, mający zamiar przejść) – nawet wg starej regulacji.

Senat<sup>47</sup> w dniu 19 lutego przyjął poprawkę dotyczącą konstrukcji zdania (druk nr 946 i 950) oraz całą ustawę uchwaloną przez Sejm. W dniu 24 lutego 2021 r. po naniesieniu poprawki Senatu, Sejmowa Komisja Infrastruktury przyjęła ostateczną treść ustawy<sup>48</sup>. Podczas posiedzenia Sejmu na Sali plenarnej w dniu 25 lutego 2021 r. uchwalono ustawę z poprawką Senatu. W dniu 26 lutego 2021 r. ustawę przekazano Prezydentowi do podpisu – została podpisana w dniu 5 marca 2021 r.

Autorowi znana jest jedna radiowa wypowiedź Rzecznika Ministerstwa Infrastruktury opublikowana w Internecie<sup>49</sup>, który mówi: „(...) *Bądźmy precyzyjni i bardzo bym też prosił o precyzyjne cytowanie przepisów. Pierwszeństwo uzyskał pieszy wchodzący na jezdnię, znaczy mówimy tutaj o momencie wchodzenia na jezdnię, nie zaś o momencie zbliżania się do tej jezdni. (...) Zdefiniowany jest [ten moment] w taki sposób, że jeżeli pieszy podejmuje ten akt wchodzenia na jezdnię, że tak powiem, no to wówczas on już ma pierwszeństwo i kierowca musi mu tego pierwszeństwa udzielić, natomiast samo podchodzenie do skrajni jezdni i zatrzymanie się na chodniku nie powoduje uzyskania tego prawa pierwszeństwa. Dlatego mówimy o momencie wchodzenia na jezdnię (...).*”

Podsumowując powyższy punkt należy stwierdzić, że większość sejmowa oraz senacka opowiedziała się za rozwiązaniem polegającym na tym, że pieszy wchodzący na przejście, to osoba przekraczająca krawędź jezdni i przejścia [podkr. autora].

## 6. Optymalne prawo

Na sprawę można również spojrzeć z punktu widzenia teorii optymalizacji. W dużym skrócie polega ona na odnalezieniu kompromisowego rozwiązania, tj. najlepszego z punktu widzenia wszystkich najważniejszych kryteriów. W praktyce buduje się matematyczny model tzw. funkcji jakości (oceny dobroci rozwiązania), w której postać uwikłane są kryteria. Poszukiwanie rozwiązania polega na zminimalizowaniu lub zmaksymalizowaniu wartości funkcji jakości, przy czym przyjęta koncepcja nie ma znaczenia. Na proces optymalizacji można nałożyć ograniczenia. Z uwagi na rodzaj publikacji narzędzie matematyczne zostanie pominięte.

W związku z powyższym konieczne jest określenie celów każdej regulacji oraz warunków brzegowych, za które przyjmujemy racjonalność prawa, czyli sytuację, gdy są dobre perspektywy, że będzie ono przestrzegane. Prawo nieracjonalne często nie jest przestrzegane, więc należy uznać je za szkodliwe z punktu widzenia

<sup>47</sup> <https://www.tvparlament.pl/retransmisje-vod/senat-rp/21-posiedzenie-senatu-dzien-trzeci-cz-4/52397550> – odbyło się głosowanie bez dyskusji.

<sup>48</sup> [https://www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/transmisje\\_arch.xsp?rok=2021&month=02&type=posiedzenie#C6500ADE3FF5F94FC125862300777572](https://www.sejm.gov.pl/sejm9.nsf/transmisje_arch.xsp?rok=2021&month=02&type=posiedzenie#C6500ADE3FF5F94FC125862300777572).

<sup>49</sup> Film z dźwiękiem nagrany kamerą samochodową zamieszczony przez Społecznego Rzecznika Użytkowników Inowrocławskich Dróg autorstwa Marka Browińskiego: <https://www.youtube.com/watch?v=YXSorcgPdcl> (dostęp: 22.11.2021 r.).

zaufania do niego, co powoduje demoralizację społeczeństwa. To będą nasze ograniczenia. W przypadku omawianych przepisów pierwszym z celów jest niewątpliwie poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Drugim, równie ważnym, dążeniem do generalnej maksyminy kodeksu karnego polegającej na tym, aby osoba winna poniosła odpowiedzialność, zaś niewinna nie została ukarana. Pojęciem winy określimy ogólnie stosunek psychiczny sprawcy do czynu. Pod uwagę należy więc brać sprawiedliwość społeczną procesu. Wyobraźmy sobie, że hipotetycznie wprowadzamy bardzo restrykcyjny dla kierujących przepis nakazujący ustępowania pierwszeństwa pieszym znajdującym się w znacznej odległości od przejścia dla pieszych i to w sposób wymagający bezwzględного zatrzymania pojazdu. Natomiast z pieszych zdejmujemy jakiegokolwiek obowiązeki. Takie rozwiązanie będzie naruszało ograniczenia, bowiem regulacja jako nieracjonalna generalnie nie będzie przestrzegana przez kierujących. Ta bezkompromisowa sytuacja mogłaby (przy założeniu jej stosowania) praktycznie wykluczyć wypadki na przejściach dla pieszych, czyli spełnione by zostało jedno z kryteriów funkcji celu. Podobnie zadziałałoby postępowanie odwrotne polegające na nałożeniu na pieszych zakazu wchodzenia na przejście, jeśli w zasięgu np. 100 m lub większym (w zależności od typu drogi i dopuszczalnej prędkości) znajduje się jadący pojazd i dodatkowo nakazać im zatrzymanie się przed wejściem na przejście, podczas gdy kierujący byłby zwolniony z np. zachowania szczególnej ostrożności. I tu śmiało można stwierdzić, że *gros* pieszych nie będzie się stosowało do takiego nieracjonalnego wymogu – ograniczenie nie byłoby spełnione. Obie te hipotetyczne regulacje nie dość, że wymagałyby wykonywania przez uczestników ruchu czynności nieuzasadnionych zdrowym rozsądkiem, to jednak przyniosłyby niewątpliwie wyjątkowe bezpieczeństwo na przejściach – ale tylko w teorii.

Drugi cel to sprawiedliwe karanie, czyli wymóg udowodnienia uczestnikom ruchu, że ponad wszelką wątpliwość mogli i powinni byli zareagować właściwie. M. Małecki pisze: „*Po pierwsze, odpowiedzialność karna zależy od naruszenia zasady OSTROŻNOŚCI wiążącej daną osobę w danych okolicznościach. (...) Jeśli sprawca spowodził zagrożenie dla dobra prawnego, lecz nie będzie podstaw, by oceniać jego czyn w kategoriach naruszenia standardu ostrożności, której powinien przestrzegać, to niezależnie od skutków czynu nie może on ponosić za nie odpowiedzialności karnej. (...) Co istotne, ostrożność lub nieostrożność zachowania oceniamy w taki sposób, że bierzemy pod uwagę moment samego zachowania.*”<sup>50</sup> W przypadku pieszych należałoby wykazać, że mieli możliwość oceny prędkości i odległości zbliżających się pojazdów (wymóg Konwencji Wiedeńskiej, a także

---

<sup>50</sup> Blog na portalu Facebook: <https://www.facebook.com/dogmatykarnisty>. Autor pisze akurat na temat zawodów *Punchdown*, jednak za przykład podaje również ruch drogowy.

w sposób pośredni prawa polskiego)<sup>51</sup>, zaś w przypadku kierujących, że mieli możliwość bezsprzecznie ocenić, iż pieszy wejdzie na jezdnię. Problem ten słusznie poruszył J. Unarski w dyskusji nad poprzednimi propozycjami nowelizacji PoRD, w trzeciej z cytowanych publikacji<sup>52</sup> dochodząc do konkluzji, że niektóre zmiany prawa zmierzają w kierunku odwrotnym niż zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Nie powielając obliczeniowych ustaleń cytowanego autora można wskazać, że w sytuacji, gdy pieszy znajdowałby się w odległości co najmniej kilku metrów od początku przejścia, kierujący musiałby podjąć reakcję, a następnie rozpocząć hamowanie, aby w razie potrzeby zatrzymać samochód przed przejściem dla pieszych. Na suchej jezdni intensywne i niebezpieczne zatrzymanie z 50 km/h trwa ok. 3 s, a nieintensywne, tym samym bezpieczne ok. 5,2 s, podczas gdy pieszy idący normalnym krokiem pokonuje 1 m w czasie 1 s. Kierujący musiałby więc hamować niejako zapobiegawczo z największą dostępną intensywnością (samą w sobie niebezpieczną i co do zasady zabronioną), aby ustąpić pierwszeństwa pieszemu, którego stan ruchu nie jest jeszcze jednoznaczny. W większości sytuacji, przy prawidłowym postępowaniu pieszego wystarczałoby hamowanie umiarkowane, natomiast gdyby pieszy zachował się nieprawidłowo i doszło do wypadku, to od kierującego wymaganoby hamowania intensywnego. Tu należy podkreślić, że szerokość chodników jest różna, różne jest też natężenie ruchu pieszych, więc w praktyce, obiektywne ustalenie przez sąd chwili powinności reagowania przez kierującego i stanu ruchu pieszego byłoby niemożliwe. Sprowadzałoby się to do tego, że za wypadki z pieszymi, którzy weszli „*bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd*” odpowiedzialiby karnie głównie kierujący. W istocie, pojęcie „wtargnięcia” stałoby się przepisem jałowym. Czy zatem o taką sprawiedliwość chodzi propie-szym ruchom i mediom?

Przeciwnicy tych ustaleń zarzucają zapewne autorowi, że istnieją kraje, w których takie rozwiązanie funkcjonuje i liczba wypadków z pieszymi spadła. Otóż, to prawda, tylko nikt nie mówi już o kwestiach kar. Autor nie ma wiedzy co do szczegółowych przepisów karnych w tychże krajach, więc być może jest tam możliwe karanie w oparciu o przypuszczenia i domniemania, bez konieczności ustalenia związku przyczynowo-skutkowego oraz wykazania kierującemu świadomego naruszenia zasad bezpieczeństwa z uwzględnieniem wszystkich możliwych konfiguracji geometrycznych przejść i chodników. Podobnie, *gros* zwolenników rozszerzania pierwszeństwa pieszych nie zauważa, że w przywoływanych przez siebie

<sup>51</sup> To jest jak najbardziej możliwe, jeśli kierujący nie utrudni tego pieszemu poprzez jazdę z rażąco przekroczoną prędkością. W praktyce trudności te pojawiają się przy rozmiarach samochodów osobowych i prędkościach znacznie przekraczających 100 km/h i odległościach rzędu 120 m lub więcej. Dla rozpoznania prędkości motocykli wartości te są odpowiednio niższe.

<sup>52</sup> Unarski, J. (2005). O szczególnej ostrożności przed i na przejściach dla pieszych. *Paragraf na Drodze*, 6, 58–67; Unarski, J. (2016). Wypadki na przejściach dla pieszych – niektóre problemy opiniodawcze. *Paragraf na Drodze*, 9, 26–36; Unarski, J. (2016). Skręt w lewo – między teorią a praktyką. *Paragraf na Drodze*, 7, 65–73.

krajach edukacja komunikacyjna niechronionych uczestników ruchu, a także kierujących jest na zdecydowanie wyższym poziomie niż w Polsce, tak więc piesi w praktyce i tak zachowują szczególną ostrożność, w razie konieczności przepuszczają pojazd, który jest już zbyt blisko. Zwalniają tempo przy dochodzeniu do przejścia lub chwilowo zatrzymują się. Zresztą taki sposób wzajemnego porozumienia coraz bardziej widoczny jest również w Polsce. Wówczas nie dochodzi do gwałtownych i intensywnych hamowań, ale właśnie dzięki pożądanej współpracy obu stron, w której pieszy wie, że nie nabywa pierwszeństwa, gdy zbliża się do przejścia. Te pozornie nieistotne kilka sekund opóźnienia we wchodzeniu pieszego na przejście daje czas kierującemu na dostosowanie się do sytuacji i ustąpienie pieszemu pierwszeństwa lub umożliwienie mu przejścia przez rezygnację z posiadanego pierwszeństwa, na rzecz uprzejmości wobec pieszego. Przeciwnicy ci nie dostrzegają również diametralnej różnicy w infrastrukturze drogowej. Śmiało można postawić tezę, że samo rozszerzanie pierwszeństwa pieszych może, ale nie musi być czynnikiem decydującym o poprawie bezpieczeństwa, bowiem jeśli dokonuje się wielu zmian jednocześnie, to nie sposób ustalić, które z nich odnoszą największą skuteczność. Nie wymaga wiadomości specjalnych dostrzeżenie, że im bardziej zmniejsza się wymogi jednej z grup uczestników ruchu drogowego, to grupa ta staje się mniej ostrożna, co słusznie dostrzegł P. Leńczowski<sup>53</sup>. Wobec tego, zdaniem autora niezasadnie, niektórzy chcą wprowadzać więcej rygoru wobec jednej grupy, co znów usypia czujność drugiej. Tworzy się zatem tzw. sprzężenie zwrotne („efekt błędnego koła”) nie poprawiające bezpieczeństwa w taki sposób, jakby to można było osiągnąć działając dwutorowo, o psychologicznym efekcie dzielenia społeczeństwa nie wspominając.

Podobna sytuacja miałyby miejsce, gdyby postąpiono odwrotnie, czyli z kierujących zdjęto obowiązek ustępowania pierwszeństwa pieszym wchodzącym i znajdującym się na przejściu. Oczywiście przykład jest skrajny, bowiem wówczas przestałby istnieć sens istnienia przejść w miejscach, gdzie są one konieczne ze względu na ruch pieszego. W tym przypadku zdecydowaną większość zdarzeń zostałyby przypisane pieszym, czyli podobnie jak w miejscach bez przejść. Piesi byłiby traktowani w sposób społecznie nieakceptowalny, bowiem w miejscach o bardzo dużym natężeniu ruchu bezpieczne przejście przez jezdnię stałoby się niemożliwe, tak więc dla pieszych ostrożnych najczęściej niewykonalne, a wyroki trudno byłoby nazwać sprawiedliwymi. Natomiast liczba wypadków na takich „fikcyjnych” przejściach zdecydowania spadłaby. Nie jest przecież zaskakującą informacją, że niejednokrotnie celowo likwiduje się przejścia dla pieszych, aby taki efekt uzyskać, co powoduje, że piesi są zdecydowanie bardziej ostrożni<sup>54</sup>.

---

<sup>53</sup> Leńczowski, P. (2017). *Hodujemy infantylnych pieszych*. Pobrane z: <https://www.l-instruktor.pl/aktualnosci/hodujemy-pokolenie-infantylnych-pieszych.html#.YZkTbU6ZND8> (dostęp: 22.11.2021 r.).

<sup>54</sup> Cel takiego rozwiązania jest jeszcze jeden, mianowicie w miejscach o niewielkiej prędkości dozwolonej znosi z pieszego obowiązek zbędnego pokonywania większych odległości, np. podczas



Wracając więc do poszukiwania najlepszego rozwiązania z uwagi na przyjęte kryteria oraz ograniczenia, ostatecznie zmiany w zakresie pierwszeństwa pieszych należy określić jako optymalne i wyrazić uznanie dla strony rządowej, która nie dała się namówić na propozycje, które pogłębiłyby wspomniane „efekt błędnego koła”.

W obecnym brzmieniu przepisów obowiązki poszczególnych stron zostały rozłożone właściwie, choć zabrakło kilku zapisów ułatwiających właściwą ich interpretację przez niebędący prawnikami ogół społeczeństwa. Przyznanie pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście, czyli takiemu, który przekracza krawędź jezdni i przejścia, jest bardzo pozytywne z punktu widzenia możliwości jednoznacznej oceny sądowej tego typu zdarzeń<sup>55</sup>. Spowoduje więc – miejmy nadzieję – spełnienie nadrzędnego celu kodeksu karnego, tj. karania osób wyłącznie winnych.

Autor niniejszego opracowania oponował tym zmianom, gdyż jako osoba zajmująca się naukowo zagadnieniem wypadkowości drogowej jest przeciwnikiem zmian prawa opartych na niewiarygodnych danych. Bez rzetelnej diagnozy nie należy zmieniać prawa. W dyskusjach postulował również, aby przed wprowadzeniem zmian dostosować doń infrastrukturę. Nie był zwolennikiem teorii, że wzrosnie liczba wypadków. Wskazując na „uczciwszy” pod względem karnym przekaz zmiany wobec kierujących, informował o tym, że zarówno orzecznictwo jak i piśmiennictwo od dawna „zobowiązywały” kierujących do obserwacji bezpośredniej okolicy przejść dla pieszych i kształtowania prędkości w taki sposób, aby nie stwarzała ona nadmiernego ryzyka braku możliwości uniknięcia zdarzenia. Nadmiernego – bowiem ryzyko w ruchu drogowym istnieje zawsze i nie sposób go całkowicie wyeliminować, tak więc postulowanie tzw. „*wizji zero*” jest w istocie utopijne. Póki omylny człowiek będzie uczestniczył w ruchu drogowym, to wypadki będą miały miejsce. Należy jednak sprawić, aby ich liczba była możliwie najmniejsza, ponieważ żadna tragedia akceptowalna nie jest, a realizacja tego w postaci zmniejszenia odchylenia standardowego liczby wypadków pomiędzy poszczególnymi państwami byłaby wystarczająca. Gdzieś w tych dążeniach musi istnieć kompromis powodujący, że transport indywidualny nie straci sensu. Nie bez znaczenia jest antyekologiczność podejścia, które wymuszałyby nadmierne czynności po stronie kierujących. Ochrona pieszych powinna polegać nie tylko na wywieraniu słusznego wpływu na kierujących, lecz również na eliminowaniu słabości tych

---

wychodzenia z klatki schodowej do samochodu zaparkowanego tuż pod nią. W sytuacji, gdy w zasięgu 100 m znajduje się przejście dla pieszych, zgodnie z prawem pieszy ma obowiązek przekroczyć jezdnię na nim, tak więc musi iść do tego przejścia, a następnie wracać w kierunku samochodu. Na osiedlach z gęsto wyznaczonymi przejściami ludzie na ogół obowiązku tego nie przestrzegają, więc jest to jeden z przykładów wadliwego prawa lub zbędnego wyznaczania przejść – w zależności od konkretnej sytuacji.

<sup>55</sup> Pomijając oczywiście zdarzenia, w których wcześniejszy sposób ruchu lub cechy pieszego nakazywały wdrożenie ograniczenia zaufania.

„słabszych” w zakresie wiedzy o kształtowaniu prawidłowych postaw w ruchu drogowym. Przy konfrontacji z pojazdem samochodowym, wręczanie pieszym zbroi, w postaci kartki z naniesionym tuszem drukarskim, niewątpliwie nie stanowiłoby racjonalnej ich ochrony.

### **Bibliografia**

1. Burtowy, M. (2021). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
2. Ciępka, P., Reza, A., Zębala, J. (2011). Przyspieszania w ruchu pieszych. Nowe wyniki badań. *Paragraf na Drodze*, numer specjalny, 91–99.
3. Ciępka, P., Reza, A., Zębala, J. (2009). Badania prędkości ruchu pieszych. *Paragraf na Drodze*, numer specjalny, 215–226.
4. Diupero, T. (2020). Rekonstrukcja wypadków z udziałem pieszych. W: K. J. Pawelec, P. Krzemień (red.), *Wypadki i inne zdarzenia drogowe. Opiniowanie w sprawach rekonstrukcji* (s. 347–368). Warszawa: Wolters Kluwer.
5. Drexler, Z. (2021). *Zmiana ustawy dla ułamka sekundy*. Pobrane z: <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/ekspert-wyjasnia/zbigniew-drexler-zmiana-ustawy-dla-ulamka-sekundy> (dostęp: 22.11.2021 r.).
6. Fundowicz, P. (2013). Bezpieczeństwo na drogach po wprowadzeniu ograniczenia prędkości do 50 km/h. *Paragraf na Drodze*, (numer specjalny), 87–93.
7. Kotowski, W. (2021). Pierwszeństwu w ruchu drogowym musi towarzyszyć uprawnienie. *Paragraf na Drodze*, 2, 31–43.
8. Krzemień, P. (2020). *Proponowane zmiany Ustawy PoRD w świetle Raportu ITS i KRBRD zawierającego błędne jej interpretacje w zakresie pierwszeństwa ruchu pieszych*. Pobrane z: [https://piotrkrzemien.pl/wp-content/uploads/2020/12/Raport-ITS-i-KRBRD-oraz-projekt-ustawy\\_PK.pdf](https://piotrkrzemien.pl/wp-content/uploads/2020/12/Raport-ITS-i-KRBRD-oraz-projekt-ustawy_PK.pdf) (dostęp: 22.11.2021 r.).
9. Leńczowski, P. (2017). *Hodujemy infantrylnych pieszych*. Pobrane z: <https://www.l-instruktor.pl/aktualnosci/hodujemy-pokolenie-infantrylnych-pieszych.html#.YZ-kTbU6ZND8> (dostęp: 22.11.2021 r.).
10. Małecki, M. (2021). *Pierwszeństwo pieszego wchodzącego na przejście: wchodzenie to proces, a nie podniesienie nogi*. Pobrane z: <https://www.dogmatykarnisty.pl/?fbclid=IwAR1gKxglxMKUWpq7pE0ViUGVVVvonNLCkoZfkNzfwRRzwjUStL42idFisDJ4> (dostęp: 22.11.2021 r.).
11. Olson, P. L., Farber, E. (2003). Judgments of Speed and Distance. W: P. L. Olson, G. Farber, *Forensic Aspects of Driver Perception and Response* (s. 109–118). Arizona (Tuscon): Lawyers & Judges Publishing Company.
12. Pawelec, K. J. (2021). *Zarys metodyki pracy obrońcy i pełnomocnika w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*. Warszawa: Wolters Kluwer.
13. Pawelec, K. J. (2020). Zasada prędkości dostosowanej, tzw. bezpiecznej. W: K. J. Pawelec, P. Krzemień (red.), *Wypadki i inne zdarzenia drogowe. Opiniowanie w sprawach rekonstrukcji* (s. 175–186). Warszawa: Wolters Kluwer.
14. Popiel, J. (2020). *Ważne analizy, ale też wątpliwości (część 1÷4)*. Pobrane z: <https://www.prawodrogowe.pl/informacje/statystyka/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-tez-watpliwosci-czesc-1>

<https://www.prawodrogowe.pl/informacje/statystyka/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-zez-watpliwosci-czesc-2>

<https://www.prawodrogowe.pl/informacje/news-tygodnia/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-zez-watpliwosci-czesc-3>

<https://www.prawodrogowe.pl/informacje/statystyka/janusz-popiel-wazne-analizy-ale-zez-watpliwosci-czesc-4> (dostęp: 22.11.2021 r.).

15. Reza, A. (2017). Weryfikacja taktyki i techniki jazdy kierowcy. W: A. Reza, J. Wierciński (red.), *Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego* (s. 877–879). Kraków: Wydawnictwo Instytutu Ekspertyz Sądowych.
16. Stefański, R. A. (2003). *Ustawa prawo o ruchu drogowym. Komentarz*. Warszawa: Dom Wydawniczy ABC.
17. Unarski, J. (2019). Ocena prędkości nadjeżdżających pojazdów, wyniki testu 2017. *Paragraf na Drodze*, numer specjalny, 49–60.
18. Unarski, J. (2017). Ocena prędkości nadjeżdżających pojazdów. *Paragraf na Drodze*, numer specjalny, 237–250.
19. Unarski, J. (2016). Skręt w lewo – między teorią a praktyką. *Paragraf na Drodze*, 7, 65–73.
20. Unarski, J. (2016). Wypadki na przejściach dla pieszych – niektóre problemy opiniodawcze. *Paragraf na Drodze*, 9, 26–36.
21. Unarski, J. (2005). O szczególnej ostrożności przed i na przejściach dla pieszych. *Paragraf na Drodze*, 6, 58–67.

\* \* \*

## The right of way of a pedestrian entering a pedestrian crossing. The new regulation of the *Act on Road Traffic* in view of the legislative procedure, speeches by Members of Parliament and Senators together with the principles of expert witnessing of road traffic accidents

### Abstract

A comprehensive interpretation of the new regulation in road traffic related to the changes in the right of way of pedestrians entering a crossing together with the complete legislative procedure, some speeches given by Members of Parliament and Senators is presented. In spite of considerable disinformation as to what is meant by the term “entering a pedestrian crossing”, the entire course of legislative work as well as linguistic and teleological analysis indicate that a pedestrian entering a crossing is a person who crosses the point where the crossing starts. The hitherto approach of expert witnesses and courts of justice to the assessment of the time and state of pedestrian’s movement that obliged drivers to start a reaction is presented. The discrepancy between the incorrect interpretation of the term entering and the other regulations of the Act on Road Traffic is pointed out. By way of presenting the enacted regulations against the principles of the science of optimisation, the author has concluded that the present shape of

the regulation in question is correct as it symmetrically distributes the duties between drivers and pedestrians, and any modifications in favour of any party would be at odds with the priorities of the administration of justice.

**Key words**

Pedestrian crossing, a pedestrian entering a crossing, special care, legislation, optimal law.