



**Mikołaj  
Małecki**

# Pierwszeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych

Analiza prawna<sup>1</sup>

## Streszczenie

W pracy przedstawiono prawną interpretację nowej regulacji Prawa o ruchu drogowym, przyznającej pieszemu pierwszeństwo w sytuacji wchodzenia na przejście dla pieszych. Stwierdzono, że „wchodzenie” na przejście nie może być utożsamiane z fizycznym ruchem ciała człowieka, sprowadzającym się w szczególności do podniesienia nogi nad krawędzią jezdni. „Wchodzenie” na przejście powinno być rozumiane jako obiektywny proces, który może rozpoczynać się w pewnej odległości od krawędzi jezdni.

## Słowa kluczowe

Przejście dla pieszych, pieszy wchodzący, pierwszeństwo przejazdu.

Otrzymano 28 lutego 2022 r., zatwierdzono do druku 7 marca 2022 r.

\* \* \*

## 1. Wprowadzenie

Nowelizacja Prawa o ruchu drogowym<sup>2</sup> obowiązująca od dnia 1 czerwca 2021 r.<sup>3</sup> ma fundamentalne znaczenie z punktu widzenia ogólnego bezpieczeństwa na drodze. Naruszenie przepisów ruchu drogowego może spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub nawet wypadek drogowy. Osobą naruszającą przepisy może być zarówno kierujący pojazdem, jak również pieszy. Mowa o przepisach regulujących powszechne zachowania dnia codziennego, liczone w miliardach dziennie. W nowej sytuacji prawnej znaleźli się nie tylko obywatele, ale i osoby

---

**Dr hab. Mikołaj Małecki**, Katedra Prawa Karnego, Wydział Prawa i Administracji, Uniwersytet Jagielloński, ORCID 0000-0002-2878-2791.

<sup>1</sup> Niniejsze analizy stanowią zaktualizowaną wersję opracowania: M. Małecki, *Pierwszeństwo pieszego wchodzącego na przejście: wchodzenie to proces, a nie podniesienie nogi*, „Dogmaty Karnisty” z 19 czerwca 2021 r., <https://www.dogmatykarnisty.pl/2021/06/pierwszenstwo-pieszego-wchodzacego-na-przejscie/>.

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

<sup>3</sup> Zob. ustawę z dnia 25 lutego 2021 r., Dz. U. 2021, poz. 463.

egzekwujące prawo, w tym policja, prokuratura i sądy. Nie trzeba zatem nikogo przekonywać, że właściwa wykładnia przepisów jest istotna dla wszystkich obywateli biorących codzienny udział w życiu społecznym. Tym bardziej, że kierowcą się bywa – pieszymi jesteśmy zawsze.

W poniższych rozważaniach zostanie przeanalizowana pod kątem prawnym nowelizacja przepisów o pierwszeństwie na przejściu dla pieszych, polegająca na określeniu, że pieszy ma pierwszeństwo nie tylko podczas przechodzenia, ale także podczas wchodzenia na przejście. Znowelizowany art. 13 ust. 1a Prawa o ruchu drogowym głosi:

*„Pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. **Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju**”.*

W poprzedniej wersji art. 13 Prawa o ruchu drogowym była mowa jedynie o pierwszeństwie pieszego już znajdującego się na przejściu. Równocześnie zmieniono przepis regulujący postępowanie kierujących w przypadku zbliżania się do przejścia dla pieszych. Zgodnie z nowym art. 26 Prawa o ruchu drogowym:

*„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**”.*

Zasada ta nie dotyczy tramwajów, które nadal mają pierwszeństwo przed pieszymi wchodzącymi na przejście.

Najistotniejsza zmiana wynika więc z dodania czynności „wchodzenia” na przejście dla pieszych, której podjęcie decyduje o pierwszeństwie pieszego wobec nadjeżdżających pojazdów. Interesujące nas zmiany stanu prawnego zostały zaprezentowane w poniższej tabeli.

*Tabela 1. Zestawienie przepisów dotyczących wchodzenia na przejście.*

<b>Było</b>	<b>Jest od 1 czerwca 2021 r.</b>
Art. 13 ust. 1. <i>Pieszy, <b>przechodząc</b> przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy <b>znajdujący się</b> na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.</i>	Art. 13 ust. 1. <i>Pieszy <b>wchodzący</b> na jezdnię lub torowisko albo <b>przechodzący</b> przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych.</i>

Było	Jest od 1 czerwca 2021 r.
<i>Brak odpowiednika</i>	Ust. 1a. <i>Pieszy <b>znajdujący się</b> na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. Pieszy <b>wchodzący na przejście</b> dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju.</i>
Art. 26 ust. 1. <i>Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i <b>ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu.</b></i>	Art. 26 ust. 1. <i>Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo <b>pieszego znajdującego się na tym przejściu albo na nie wchodzącego</b> i ustąpić pierwszeństwa pieszemu <b>znajdującemu się na tym przejściu albo wchodzącemu na to przejście</b>, z zastrzeżeniem ust. 1a [wyjątek dotyczący tramwajów].</i>
§ 47 ust. 4 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych: <i>Kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6 [przejście dla pieszych], D-6a [przejazd dla rowerzystów] albo D-6b [przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów] jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo <b>pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających.</b></i>	Uchylony, obowiązywał do 2 grudnia 2021 r.

## 2. „Wchodzenie” jako proces

Przystępując do interpretacji sformułowania „wchodzący” należy przede wszystkim zauważyć, 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.

Ustawa zwraca uwagę na trwający w czasie proces „wchodzenia” na przejście. W przepisach konsekwentnie użyty jest imiesłów przymiotnikowy czynny „wcho-

dzący”, czyli nieosobowa forma czasownika niedokonanego<sup>4</sup>. Mamy zatem do czynienia z opisem 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, rozpoczynający się jeszcze przed jezdnią.

We właściwej wykładni omawianej regulacji pomagają inne przepisy Prawa o ruchu drogowym. Znajdowanie się pieszego na przejściu wiąże się z przechodzeniem przez przejście (stan znajdowania się – proces przechodzenia – tak je opisuje ustawa). Znajdowanie się pieszego poza przejściem, gdy zmierza on do przekroczenia jezdni, musi zatem również wiązać się z jakimś procesem; jest nim właśnie „wchodzenie” na przejście. Ustawa nieprzypadkowo posługuje się wymienionymi określeniami (znajdować się – wchodzić – przechodzić), gdy opisuje cały proces zbliżania się do przejścia i przechodzenia przez jezdnię. Osoba znajdująca się w jednym miejscu wykonuje czynność wchodzenia, by znaleźć się w innym miejscu i wykonać wówczas czynność przechodzenia przez przejście lub jezdnię.

Wchodzenie na przejście nie ogranicza się w praktyce do wykonania jednego kroku, decydującego o tym, że z przestrzeni chodnika pieszy przenosi się jedną nogą w przestrzeń nad obszarem jezdni. Czynność ta nie ogranicza się do jednego ruchu ciała, który trwa ułamek sekundy: 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 omawianego przepisu pozabawiałoby go sensu ochronnego i było całkowicie нефunkcjonalne.

Z perspektywy kierowcy zbliżającego się swoim pojazdem do przejścia dla pieszych, dostrzeżenie momentu oderwania od podłoża nogi pieszego, biorąc pod uwagę dynamikę sytuacji, byłoby często trudne lub wręcz niemożliwe. Trudno wymagać od kierującego, by szczegółowo przyglądał się stopie pieszego i mógł ocenić, czy przekracza ona granicę krawężnika/jezdni, czy też znajduje się ona jeszcze nad chodnikiem i dopiero w kolejnym kroku pieszy zacznie wchodzić na jezdnię. Nie można wymagać od kierującego, by dostosował się do normy, której nie jest w stanie spełnić<sup>5</sup>.

Dlatego o wiele praktyczniejsza, gwarantująca bezpieczeństwo użytkownikom drogi, jest kompleksowa ocena zachowania pieszego, którego widzi się, jak

---

<sup>4</sup> Zob. *Wielki słownik języka polskiego*, red. P. Źmigrodzki, wydanie online: <https://wsjp.pl/haslo/podglad/53139/imieslow-przymiotnikowy-czynny>

<sup>5</sup> Nawiązuje to do uniwersalnej zasady prawnej, zgodnie z którą okoliczności aktualizujące normę postępowania muszą być obiektywnie możliwe do rozpoznania, by można było wymagać od człowieka podporządkowania się normie prawnej. Zob. np.: W. Wróbel, A. Zoll, *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Kraków 2012, s. 221.

wprost zmierza do przejścia – nieważne, czy dzieli go od jezdni jeden czy pięć kroków. To samo dotyczy również osoby już oczekującej 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.

### 3. Obiektywizacja „wchodzenia”

W celu ochrony bezpieczeństwa pieszych i lepszej rozpoznawalności ich zachowań z perspektywy kierujących pojazdami, opis ustawowy posługuje się **obiektywizującym określeniem „wchodzący”**, które zwraca uwagę na **zewnętrzne cechy zachowania pieszego**: wchodzącym na przejście jest zarówno ten, kto ma zamiar przejść przez przejście, jak i ten, kto – przykładowo – zapatrzył się w telefon i nie widzi, że chodnik, po którym idzie, kończy się przejściem. Obie te osoby, w myśl analizowanych przepisów, korzystają ze wzmocnionej ochrony jako „wchodzący” na przejście. Liczy się bowiem obiektywne odczytanie zachowania pieszego jako zmierzającego do przejścia przez jezdnię.

Wyjaśnia się w tym kontekście, dlaczego określenie „wchodzący” jest zdecydowanie bardziej adekwatne niż alternatywne sformułowania przewijające się w debacie, w tym w procesie legislacyjnym, takie jak np. „osoba zbliżająca się do przejścia”, „będąca przed przejściem” czy „zbliżająca się z zamiarem przejścia”.

Tabela 2. Alternatywne sformułowania ustawowe i ich wady.

Określenie	Wady
„Osoba zbliżająca się do przejścia” „Osoba będąca przed przejściem”	Określenia zbyt generalne
„Osoba zbliżająca się do przejścia z zamiarem przejścia” „Osoba zamierzająca przejść”	Określenie za wąskie lub zbyt szerokie, pozornie subiektywizujące

- Po pierwsze, nie każdy „zbliżający się” do przejścia czy będący „przed” przejściem chce przez nie przejść, np. osoba idąca równoległe do jezdni niewątpliwie zbliża się do przejścia, a jednak chce dalej iść przed siebie, nie zaś skręcić i przechodzić przez jezdnię. Nie ma więc powodu, by pieszy taki uzyskiwał pierwszeństwo przed pojazdami poruszającymi się po jezdni. Dlatego **sformułowanie „zbliżający się” byłoby zbyt generalne i niepraktyczne.**
- Po drugie, jeśli pierwszeństwo przed pojazdem uzależni się do zamiaru wejścia na przejście przez pieszego, w pogorszonej sytuacji znajdowałyby się osoby, które w sposób niezamierzony zbliżyły się do jezdni. Racjonalna reglamentacja pierwszeństwa na drodze powinna **przyznawać pierwszeństwo osobom słabiej**

**chronionym, to znaczy pieszym**, nawet jeśli oni sami dopuszczają się naruszenia przepisów ruchu drogowego i mogą, rzecz jasna, ponieść za to odpowiedzialność karną.

Po trzecie, pieszy może mieć „zamiar” przejścia przez jezdnię, którą widzi ze znacznej odległości, co rodziłoby nieprzewidywalne problemy z wyznaczeniem momentu uzyskiwania przez tę osobę faktycznego pierwszeństwa na drodze<sup>6</sup>. Ponadto, rozpoznanie „zamiaru” przejścia przez jezdnię nie jest w analizowanej sytuacji możliwe inaczej jak tylko na podstawie obserwacji zachowania się danego pieszego. Decydujące znaczenie miałyby tak czy inaczej to, czy zachowanie danej osoby byłoby obiektywnie rozpoznawalne jako wchodzenie na przejście. **Przepis odwołujący się do zamiaru przejścia byłby więc jedynie pozornie subiektywizujący**. Lepiej więc posłużyć się określeniem odnoszącym się do obiektywnych cech zachowania osoby mającej zamiar przejść przez jezdnię, jak to ma miejsce w przypadku określenia „wchodzący” na przejście.

Wchodzenie na przejście, dające pieszemu pierwszeństwo przed pojazdem, rozpoczyna się więc w momencie, gdy **zachowanie danej osoby będzie można obiektywnie rozpoznać i potraktować jako zmierzanie do przekroczenia jezdni w obrębie danego przejścia**.

Przykład 1. Jeżeli w klarownej sytuacji na drodze pieszy równym krokiem idzie przed siebie, monitoruje sytuację na drodze i w stałym tempie zbliża się do przejścia, to choćby znajdował się 5 metrów od jezdni nabywa pierwszeństwo przed pojazdami zbliżającymi się do przejścia, które mogą płynnie zredukować prędkość i zatrzymać się przed przejściem.

Kierujący zawczasu powinni zwolnić tak, by po dotarciu do przejścia pieszy nie musiał nagle zatrzymać się, gdyż w przeciwnym razie wtargnąłby wprost przed nadjeżdżający pojazd. Kierujący powinien przepuścić pieszego, który rozpoczął wchodzenie na przejście, być może w tym celu odpowiednio wcześniej redukując prędkość. Wymuszenie nagłego zatrzymania się pieszego, prawidłowo wchodzącego na przejście, będzie wymuszeniem pierwszeństwa i podstawą nałożenia mandatu na kierowcę.

Zgodnie z art. 2 pkt 23 Prawa o ruchu drogowym „ustąpienie pierwszeństwa” to „*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, a osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch – do zatrzymania się, zmiany kierunku albo istotnej zmiany prędkości*”. Jak widać, w odniesieniu do ustąpienia pierwszeństwa pieszemu przepis ten nie odnosi się wyłącznie do sytuacji przechodzenia przez przej-

---

<sup>6</sup> Problemy związane z zamiarem przejścia przez jezdnię przez pieszego dostrzegają M. Burtowy, *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Warszawa 2021, s. 150: „(...) z aktualnej treści komentowanego przepisu wynika, iż pieszy, który dopiero ma zamiar wejść na przejście dla pieszych, nie ma pierwszeństwa przed pojazdem”.

ście lub wchodzenia na przejście, lecz obejmuje każdą sytuację, w której ruch pojazdu miałby zmusić pieszego do zatrzymania się – nie tylko na jezdni lub na jej krawędzi, ale też przed jezdnią, gdy uzyskał on już pierwszeństwo jako wchodzący na przejście.

Należy oczywiście pamiętać, że **pieszy nie może wejść na przejście bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd** (tak by zmusić kierowcę do nagłego, gwałtownego hamowania). Mówimy zatem o sytuacji płynnego zbliżania się pieszego do przejścia w kontekście pojazdów, które są odpowiednio daleko od przejścia, by spokojnie mogły zredukować prędkość i przepuścić pieszego.

#### 4. Spójna wykładnia „wchodzenia”

Szeroka interpretacja wchodzenia na przejście w kontekście pierwszeństwa pieszych jest uzasadniona z jeszcze innego powodu. Chodzi o wprowadzony tą samą nowelizacją zakaz korzystania z urządzeń elektronicznych „podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię/przejście dla pieszych”.

Na pieszych wchodzących na przejście nałożony został dodatkowy zakaz, wiążący się z urządzeniami mobilnymi. Przepis zakazuje „*korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię lub torowisko, w tym również podczas wchodzenia lub przechodzenia przez przejście dla pieszych – w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, torowisku lub przejściu dla pieszych*” (art. 14 pkt 8 Prawa o ruchu drogowym).

Nowy przepis nie zakazuje w ogóle używania urządzenia mobilnego podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię. W końcowej części przepisu znajduje się bowiem doprecyzowanie: „w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, torowisku lub przejściu dla pieszych”. Oznacza to, że zakaz korzystania z urządzenia elektronicznego obejmuje wyłącznie sytuacje, w których używane są one w sposób zagrażający bezpieczeństwu; w sposób prowadzący do ograniczenia zdolności percepcyjnych pieszego.

Nie każdy sposób używania urządzenia mobilnego zakłóca zdolności postrzegania rzeczywistości przez jego użytkownika. Co istotne, **konieczna jest ocena konkretnej sytuacji korzystania z telefonu przez daną osobę**. Konieczność badania konkretnej sytuacji wynika ze sformułowania, że liczy się „sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji”; zarówno „sposób”, jak również „obserwacja” oraz „sytuacja” to określenia **indywidualizujące** ocenę prawną danego zachowania pieszego. Zdolności percepcyjne to właściwość osobista **konkretnego pieszego**, którą należy badać w konkretnych okolicznościach.

Trzeba zatem każdorazowo przesądzić *in concreto*, że dany sposób korzystania z urządzenia mobilnego ograniczył zdolności percepcyjne konkretnego człowieka. Może o tym świadczyć np. nagłe zatrzymanie się pieszego tuż przed jezdnią, który jest zaskoczony nadjeżdżającym pojazdem – oznacza to, że wpatrywanie się

w telefon zakłóciło mu ocenę sytuacji na drodze. Nie każde korzystanie z telefonu sprowadza zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Przykładowo, rozmawianie przez telefon z funkcją głośnomówiącą, gdy pieszy ma pełną możliwość rozejrzenia się i zbliżając się do jezdni zachowuje czujność, nie jest objęte zakazem; ten sposób korzystania z urządzenia nie musi prowadzić do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni. Dla kontrastu, ktoś wpatrujący się w ekran telefonu, gdy pisze wiadomość lub ogląda śmieszny filmik, angażuje swoją uwagę na urządzeniu, a nie na sytuacji na drodze, a więc może zagrozić sobie i innym uczestnikom ruchu. Takie zachowanie objęte jest omawianym zakazem.

Co oczywiste, celem omawianej regulacji jest zapewnienie większego bezpieczeństwa pieszym wchodzącym lub przechodzącym przez przejście. To bezpieczeństwo spada, gdy pieszy korzysta z telefonu w taki sposób, że ogranicza to jego możliwości obserwowania sytuacji na jezdni.

Skoro zakaz korzystania z telefonów obowiązuje także podczas „wchodzenia” na przejście, sensownie jest wymagać, by obejmował on nie tylko ostatni moment symbolicznego podniesienia nogi, by stanąć na jezdni, lecz szerzej rozumiany **proces wchodzenia, polegający na zbliżaniu się do danego przejścia**, gdy pieszy zawnazsu powinien ocenić, czy może bezpiecznie przejść przez jezdnię.

Gdy zagapiony pieszy zorientuje się dopiero na krawężniku, że jest już prawie na jezdni, w praktyce może być za późno, by uchronić się przed tragedią. Ponadto w opisanej sytuacji osoba ta zmusi kierujących do podjęcia manewru obronnego: widząc zagapionego pieszego idącego na oślep w kierunku jezdni na kierowcy spoczywa obowiązek minimalizowania zagrożenia, zgodnie z zasadą ograniczonego zaufania na drodze. Brak manewru obronnego w postaci hamowania lub zmiany toru jazdy mógłby być oceniony jako przyczynienie się kierowcy do zaistniałego wypadku. Wąskie rozumienie „wchodzenia” sprawiałoby również, że omawiana nowelizacja okazywałaby się całkowicie zbędna, gdyż od dawna zakazane jest przecież wchodzenie na jezdnię lub przejście dla pieszych bez upewnienia się, że można bezpiecznie pokonać jezdnię, bez wymuszania pierwszeństwa wobec innych uczestników ruchu. Nowe przepisy dotyczyć muszą więc etapu wcześniejszego, by zwiększyć bezpieczeństwo na drodze.

Zakaz używania telefonu podczas wchodzenia na jezdnię lub przejście dla pieszych zaczyna wiązać pieszego w momencie, w którym wymagalibyśmy od niego monitorowania sytuacji na drodze, by bezpiecznie pokonać przejście, nie narażając innych uczestników ruchu na zagrożenie. Rzecz jasna **wymóg ten nie rozpoczyna się dopiero w momencie podniesienia nogi nad krawężnikiem dzielącym pobocze od jezdni, lecz nieco wcześniej**. W praktyce życia wymagać zatem trzeba wcześniejszego rozejrzenia się, czy do przejścia nie zbliża się pojazd i czy nie jest on zbyt blisko; trzeba to zrobić czasami nawet kilka metrów przed przejściem, gdy ktoś zdecydowanym krokiem zbliża się do jezdni.



Zakaz używania telefonu w taki sposób, że zakłóca to zdolności percepcyjne osoby wchodzącej na przejście będzie naruszony już w momencie, gdy zachowanie danej osoby stanie się obiektywnie rozpoznawalne jako zmierzanie do przejścia. Mamy już wówczas do czynienia z wchodzeniem na przejście. Aktualizuje to nakaz ustąpienia pierwszeństwa takiemu pieszemu przez kierującego, a jednocześnie nie zdejmuje z pieszego odpowiedzialności za naruszenie zakazu nienależytej obserwacji sytuacji na drodze.

Tym sposobem „wchodzenie” na przejście rozumiane jest jednolicie na gruncie obu analizowanych regulacji.

### 5. „Wchodzenie” rangi ustawowej

Wraz z nowelizacją ustawy doszło do istotnej zmiany normatywnej, polegającej na uregulowaniu kwestii pierwszeństwa pieszego na poziomie aktu prawnego rangi ustawowej. W dotychczasowym stanie prawnym funkcjonował § 47 ust. 4 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych<sup>7</sup>. Przepis ten objaśniał znaczenie i zakres obowiązywania znaku drogowego, mówiącego o przejściu dla pieszych lub przejeździe dla rowerzystów, stanowiąc:

*„Kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6 [przejście dla pieszych], D-6a [przejazd dla rowerzystów] albo D-6b [przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów] jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających”.*

Rozporządzenie zostało wydane na podstawie art. 7 ust. 2 ustawy Prawa o ruchu drogowym; ministrowie byli upoważnieni, by określić „znaki i sygnały obowiązujące w ruchu drogowym, ich znaczenie i zakres obowiązywania”.

Zwróćmy uwagę, że w przytoczonym przepisie rozporządzenia nie było w ogóle mowy o pierwszeństwie pieszych w momencie wchodzenia na przejście. Rozporządzenie, jako akt wykonawczy do ustawy, nie mogło zmodyfikować zakazów i nakazów opisanych wyraźnie w akcie prawnym rangi ustawowej. W poprzednim stanie prawnym ustawa stanowiła jednoznacznie, że obowiązkiem kierowcy jest **ustąpić pierwszeństwa pieszememu znajdującemu się na przejściu**. Nie miał on takiego obowiązku względem pieszego jedynie wchodzącego na przejście (porównanie przepisów znajduje się w tabeli 1).

Wobec tego przepis rozporządzenia w żadnym zakresie nie modyfikował normy o pierwszeństwie pieszego, która była normą prawną rangi ustawowej. Już

<sup>7</sup> Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury Oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dz. U. z 2019 r. poz. 2310 tekst jednolity z późn. zmianami. Paragraf 47 ust. 4 został uchylony przez § 1 pkt 1 rozporządzenia z dnia 12 października 2021 r. (Dz. U. 2021, poz. 2065) zmieniającego nin. rozporządzenie z dniem 2 grudnia 2021 r.

z tego wynika, że wprowadzenie omawianych przepisów w ustawie, na mocy omawianej nowelizacji obowiązującej od 1 czerwca 2021 r., istotnie zmieniło stan prawny w stosunku do poprzednich regulacji.

Dodatkowo, przepis rozporządzenia stanowił jedynie, że kierujący „jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających”. Nie ma tu mowy o pierwszeństwie pieszego. **Rozporządzenie odwoływało się jedynie do ogólnej zasady bezpieczeństwa**, że w związku z przejściem/przejazdem rowerowym kierowca powinien zmniejszyć prędkość, gdyż specyfika tych miejsc polega na tym, że przewidywalne jest pojawienie się na nich rowerzystów i pieszych, w tym możliwe są różnego rodzaju nietypowe, groźne zachowania ze strony samych pieszych. To jednak nie oznaczało przyznania pieszym pierwszeństwa przejścia, tak jak ma to miejsce po znowelizowaniu przepisów.

Zmiana normatywna związana z wejściem w życie nowych regulacji polega na tym, że aktualnie – na poziomie ustawy – funkcjonują wyraźne przepisy stanowiące, że:

- Pieszy **znajdujący się** na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. Pieszy **wchodzący na przejście** dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju;
- Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany [...] ustąpić pierwszeństwa pieszemu **znajdującemu się na tym przejściu albo wchodzącemu** na to przejście [...].

Nie ma zatem wątpliwości, że nowelizacja przyznała nieznane wcześniej pierwszeństwo pieszym również wchodzącym na przejście.

## 6. Podsumowanie

Przeprowadzone rozważania pozwalają zauważyć, że aktualne przepisy Prawa o ruchu drogowym należy interpretować autonomicznie, bez względu na to, jak rozumiano „wchodzenie” na przejście wcześniej na gruncie rozporządzenia.

1. Po pierwsze, **treść rozporządzenia nie może narzucać sposobu wykładni aktu wyższego rzędu, jakim jest ustawa**, bowiem to przepisy rozporządzenia należy rozumieć w zgodzie z delegacją ustawową i normami wyższego rzędu.
2. Po drugie, „wchodzenie” w aktualnym stanie prawnym musi być rozumiane autonomicznie, niezależnie od tego, jak rozumiano je w poprzednim stanie prawnym, gdy pojawiała się wyłącznie w rozporządzeniu, gdyż **przepis rozporządzenia pełnił zasadniczo inną funkcję**, nie przyznając pieszym pierwszeństwa przed pojazdem.
3. Po trzecie, w aktualnym stanie prawnym przepis o wchodzeniu należy interpretować biorąc pod uwagę regulacje ustawy wprowadzające **wyraźne pierwszeństwo pieszych**, tak aby było ono realne (zbliżanie się do przejścia), a nie iluzo-

ryczne (podniesienie nogi na krawędzi jezdni). Chodzi więc nie o samo „wchodzenie”, lecz **wchodzenie, które w praktyce życia ma dać pieszemu realne pierwszeństwo na drodze.**

4. Po czwarte, „wchodzenie” musi być rozumiane **zgodnie z zasadami wykładni systematycznej**, to znaczy przede wszystkim spójnie z nowym przepisem regulującym obowiązki pieszych wchodzących na jezdnię, dotyczącym urządzeń mobilnych. Przepis ten ma zastosowanie, co oczywiste, w pewnym dystansie od jezdni, a nie jedynie podczas podnoszenia nogi, by wejść na jezdnię. Obie regulacje są ze sobą ściśle powiązane.

W praktyce zaistnieć może bardzo wiele różnorodnych sytuacji, związanych z wchodzeniem na przejście, w zależności od infrastruktury, usytuowania przejścia, konkretnej sytuacji na drodze itd. Zwróćmy uwagę na dwie z nich, by lepiej objaśnić sens wprowadzonych regulacji.

Przykład 2. Mimo znajdowania się bezpośrednio przy przejściu, piesi stojący w grupie na chodniku, obróceniu tyłem do przejścia i rozmawiający ze sobą, nie znajdują się w fazie wchodzenia na przejście. Nie mają wobec tego pierwszeństwa przed pojazdami.

Decydując się przekroczyć jezdnię osoby te powinny dać się obiektywnie rozpoznać jako ktoś wchodzący na jezdnię, a więc z zachowaniem szczególnej ostrożności, uwzględniając pojazdy zbliżające się do przejścia, stanąć przed przejściem i poczekać na bezpieczny moment ruszenia przed siebie. Wciąż zakazane jest bowiem wchodzenie na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd.

Przykład 3. Gdy na chodniku jest tłoczno i pojazd zbliża się do przejścia, lecz kierujący nie jest w stanie ocenić, czy w tłumie osób przemieszczających się chodnikiem nie znajduje się ktoś właśnie wchodzący na przejście – ma bezwzględny obowiązek zwolnić i jechać z prędkością umożliwiającą mu bezpieczne zatrzymanie się przed przejściem.

W praktyce życia zdarzy się oczywiście wiele rozmaitych sytuacji, w bardzo różnych okolicznościach, do których zawsze należy podchodzić indywidualnie. Jedno wydaje się jednak pewne: nowelizacja przepisów ma premiować pieszych, a kierujących obliuguje do wolniejszej jazdy, tak aby piesi nie bali się korzystać z przejść dla pieszych. Zwiększenie bezpieczeństwa pieszych w „starcu” z pojazdami to niewątpliwy cel omawianej nowelizacji. Spełnić go może jedynie zgodna z praktyką życia, pro-piesza, szeroka interpretacja określenia „wchodzący”, tak aby na przejściu dla pieszych **żaden pieszy nie czuł się intruzem.**

### ***Bibliografia***

1. Burtowy, M. (2021). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*. Warszawa: Wolters Kluwer.
2. Małecki, M. (2021). *Pierwszeństwo pieszego wchodzącego na przejście: wchodzenie to proces, a nie podniesienie nogi*. Pobrane z: <https://www.dogmatykarnisty.pl/2021/06/pierwszenstwo-pieszego-wchodzacego-na-przejscie/> (dostęp: 20.02.2022 r.).
3. Żmigrodzki, P. (red.), (2014). *Wielki słownik języka polskiego*. Wydanie online: <https://wsjp.pl/haslo/podglad/53139/imieslow-przymiotnikowy-czynny>.
4. Wróbel, W., Zoll, A. (2012). *Polskie prawo karne. Część ogólna*, Kraków: Znak.

### ***Akty prawne***

1. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450).
2. Ustawa z dnia 25 lutego 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U.2021, poz. 463).
3. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, Dz. U. z 2019 r. poz. 2310 tekst jednolity z późn. zm.

\* \* \*

## The right of way of a pedestrian entering a pedestrian crossing. Legal Analysis

### **Abstract**

The paper presents a legal interpretation of the new regulation of the Polish Act on Road Traffic which gives pedestrians a right-of-way on their entering a pedestrian crossing. It was stated that “entering” a pedestrian crossing cannot be equated with the physical movement of the human body, which is reduced to lifting its leg over the edge of the road. “Entering” a pedestrian crossing must be understood as an objective process which can sometimes start at some distance away from the edge of the road.

### **Key words**

Pedestrian crossing, a pedestrian entering a crossing, right of way.