

Sygn. akt V Ka 518/25

## UZASADNIENIE

**P. P.** został obwiniony o to, że:

1. w dniu 18 czerwca 2022 r. około godz. 17.04 w S.na ul. (...) kierując samochodem marki F. o nr rej(...) wbrew obowiązкови nie ustąpił pierwszeństwa pieszemu,

**tj. o czyn z art. 86b § 1 pkt 1 k. w.,**

2. w dniu 2 maja 2023 r. około godz. 11.11 w S.na ul. (...) prowadząc pojazd mechaniczny, tj. samochód marki V(...) wbrew obowiązкови nie ustąpił pierwszeństwa pieszemu,

**tj. o czyn z art. 86b § 1 pkt 1 k. w.**

Sąd Rejonowy w Starogardzie Gdańskim wyrokiem z dnia 25 listopada 2024 roku, w sprawie o sygn. akt. II W 379/23:

- I. uznał obwinionego **P. P.** za winnego popełnienia zarzucanych mu we wniosku o ukaranie czynów stanowiących wykroczenia z art. 86b § 1 pkt 1 k. w. i za to na mocy art. 86b § 1 k. w. w zw. z art 9 § 2 k. w. w zw. z art. 24 § 1, § 1a i § 3 k. w. wymierzył mu łącznie karę grzywny w kwocie 2000 złotych;
- II. na mocy art. 119 § 1 k. p. w. w zw. z art. 118 k. p. w. i art. 3 ust. 1 ustawy o opłatach w sprawach karnych zasądził od obwinionego **P. P.** na rzecz Skarbu Państwa zwrot wydatków w ½ części w kwocie 1506,80 złotych oraz opłatę w kwocie 200 złotych.

Apelację od wyroku Sądu Rejonowego w Starogardzie Gdańskim z dnia 25 listopada 2024 r., sygn. akt. II W 379/23 wywiódł obwiniony zaskarżając wyrok w całości. Zaskarżonemu orzeczeniu zarzucił:

**I. obrazę przepisów postępowania mającą wpływ na treść wyroku,** a mianowicie:

**1.naruszenie art. 7 Kpk w zw. z art. 8 Kpsw, poprzez przekroczenie swobodnej oceny dowodów,** polegające na całkowitym zignorowaniu obecnej w aktach sprawy dokumentacji dotyczącej procesu legislacyjnego (k. 63-123v, 277-372 oraz 520-544), którego rezultatem było uchwalenie przez ustawodawcę Ustawy z dnia 25 lutego 2021 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 463, dalej: Ustawa zmieniająca);

**2.naruszenie art. 424 § 1 Kpk w zw. z art. 82 § 1 Kpsw, poprzez nieuzasadnienie ustalenia,** jakoby *ratio legis* Ustawy zmieniającej miało polegać na przyznaniu pierwszeństwa pieszemu, który „znajduje się poza tym przejściem, ale w jego pobliżu i swoim zachowaniem wskazuje na to, że zaraz na nie

wkroczy”, tudzież którego zachowanie wskazuje „na *zamiar przejścia przez jezdnię*” czy „*przekroczenia drogi*” - tym bardziej, że w toku procesu legislacyjnego (k. 63-123v, 277-372 i 520-544, wcześniej k. 373-375v i 380-383) **wszystkie takie propozycje zostały odrzucone przez ustawodawcę;**

**3.naruszenie art. 410 Kpk i 424 Kpk w zw. z art. 82 § 1 Kpsw, poprzez niedostateczne wyjaśnienie podstaw orzeczenia** na skutek niewskazania w uzasadnieniu wyroku, które **fakty** w zakresie *ratio legis* Ustawy zmieniającej Sąd uznał za udowodnione, na jakich dowodach Sąd się oparł oraz **dłaczego nie uznał dowodów przeciwnych**, co w konsekwencji uniemożliwia kontrolę odwoławczą;

**4.naruszenie art. 5 § 2 Kpk w zw. z art. 8 Kpsw, poprzez rozstrzygnięcie niedających się usunąć wątpliwości na niekorzyść obwinionego**, w szczególności **bezzasadnego uznania**, że celem ustawodawcy było **rozszerzenie poza granice przejścia dla pieszych obszaru**, na którym pieszy ma pierwszeństwo przed pojazdem, podczas gdy **przedstawiona dokumentacja**, w tym także **stanowisko Ministerstwa Infrastruktury**, wyrażane wielokrotnie zarówno w toku procesu legislacyjnego (k. 71-122, 277-372, 520-544), jak również **po wejściu w życie Ustawy zmieniającej** (k. 36-38, 167-170), a także **wcześniejsze odrzucenie ustawy** (k. 373-375v, 380-383) w brzmieniu **analogicznym** do przedstawionych w drukach sejmowych nr **48 i 803** (k. 63-65v i 66-70v) oraz **wypowiedź Ministerstwa Infrastruktury** w sprawie dezyderatu z dnia 14 marca 2019 r. poprzedzającego sformułowanie rządowego projektu Ustawy zmieniającej (k 384-386) - **całkowicie zaprzeczają takiej tezie;**

**II. błąd w ustaleniach faktycznych przyjętych za jego podstawę i mających wpływ na treść wyroku,**  
a mianowicie:

**5.uznanie wbrew faktom**, że „*obwiniony z pełną premedytacją nie udzielił pierwszeństwa pieszym wchodzącym na przejście dla pieszych*”, skoro **żaden z pieszych** widocznych na filmach stanowiących materiał dowodowy (k. 13 i 20) **nie rozpoczął wchodzenia na to przejście**, do którego zbliżał się, a następnie przez które przejechał obwiniony, a zatem **żaden z tych pieszych nie był pieszym wchodzącym** na to przejście dla pieszych, skoro **wszyscy piesi** aż do czasu zniknięcia z kadru **przebywali całkowicie poza tym przejściem dla pieszych**, tj. na wysepce asfaltowej lub na drodze dla pieszych;

**6.uznanie wbrew faktom**, że „*gdyby piesi weszli na jezdnię (...) mogło dojść do najechania na nich*”, skoro zarówno z filmów (k. 13 i 20), z wyjaśnień obwinionego, jak i z **opinii biegłych** sporządzonej na zlecenie Sądu (k. 485-510) zupełnie jednoznacznie wynika, że w sytuacji, gdyby piesi kontynuowali przemieszczanie się, mogłoby dojść co najwyżej „*do najścia pieszego na lewy bok samochodu*” (k. 508), a zatem **nie do „najechania”**, a co najwyżej **do otarcia się przez pieszego o gładki bok przejeżdżającego pojazdu** (na ul. (...) był to F., na ul. (...).V; były to pojazdy ciężarowe z nadwoziem typu furgon, żargonowo określane jako „*bus blaszak*” - i to jedynie w założonej **hipotetycznej sytuacji** „*gdy pieszy wchodziłby na jezdnię*”, które to sformułowanie zupełnie jednoznacznie wskazuje, że **do wchodzenia przez pieszego na jezdnię**, a zatem również na stanowiące jej powierzchnię „*przejście dla pieszych*” - **nie doszło;**

**7.uznanie wbrew faktom, że „zdaniem obwinionego [pieszy] sygnalizuje swój zamiar wejścia na przejście”** poprzez fakt, że pieszy ten „*jakąkolwiek częścią swojego ciała znajduje się już na przejściu dla pieszych, a resztą ciała - poza tym przejściem (na chodniku, poboczu, wysepce)* jest to **twierdzenie oczywiście niepolegające na prawdzie**, gdyż obwiniony przez cały czas postępowania konsekwentnie wskazuje, że określone w przepisach obowiązki kierującego wobec pieszego **nie materializują się w rezultacie „sygnalizowania zamiaru”** przez pieszego, w tym zwłaszcza poprzez jego **nieruchome** przebywanie w jakimś miejscu, lecz **dopiero** w wyniku **rzeczywistej realizacji przez pieszego wchodzenia na przejście dla pieszych**, czyli czynności powiązanej nie tylko z określonym **miejscem na drodze**, ale polegającej przede wszystkim na **przemieszczaniu się** przez tego pieszego z prędkością **chodu** ponad krawężnią **jezdni**, drogi dla rowerów lub torowiska; w rzeczywistości zdaniem obwinionego pieszy co do zasady **niczego nie sygnalizuje**, ponieważ nie tylko **nie ma on takiego obowiązku**, ale nawet samego **sposobu sygnalizowania** cegokolwiek przez pieszego nigdzie **nie określono**, natomiast ani **obowiązki kierującego** pojazdem wobec tego pieszego, ani również **przywileje tego pieszego** w żaden sposób **nie są uzależnione od sygnalizowania** przezeń jego **zamiarów**, lecz wyłącznie **od faktu wchodzenia na przejście dla pieszych** przez tego pieszego lub **znajdowania się na tym przejściu** (*vide infra*);

**8.uznanie wbrew faktom, że „obwiniony (...) spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym dla pieszych”** oraz że „*naraził on obu pieszych na niebezpieczeństwo*”, podczas **gdy faktycznie obwiniony przejechał pojazdem po jezdni** obok pieszych znajdujących się **całkowicie poza jezdnią, w odległości podobnej lub nawet większej od tej, w jakiej codziennie w całej Polsce dochodzi do przejeżdżania obok pieszych oczekujących przed przejściem dla pieszych** podczas nadawania **czerwonego sygnału na sygnalizatorze S-5, czy obok pieszych czekających na autobus bądź trolejbus** w miejscu, gdzie przystanek nie został wyposażony w zatokę postojową; **przyjmując za Sądem, że przejazd pojazdu po jezdni w odległości paru metrów od pieszych przebywających całkowicie poza jezdnią** miałby stanowić „*zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym dla pieszych*”, należałoby w **oczywistej konsekwencji** takiego stwierdzenia uznać, że **wszystkie przejścia dla pieszych wyposażone w sygnalizację świetlną, a także wszelkie przystanki autobusowe, trolejbusowe i tramwajowe, gdzie pojazdy przejeżdżają po jezdni przylegającej bezpośrednio do tej części drogi, na której przebywają piesi** - stanowią **źródło zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym dla pieszych**; idąc dalej tym tropem, należałoby wszystkie **drogi dla pieszych odseparować od części drogi**

przeznaczonych **do ruchu pojazdów** barierami energochłonnymi lub przynajmniej odpowiednio szerokim pasem gruntu;

**9.uznanie wbrew faktom**, że „*obwiniony w sposób umyślny spowodował zagrożenie bezpieczeństwa*” oraz że „*naraził on obu pieszych na niebezpieczeństwo, aby udowodnić, że jego interpretacja przepisów prawa odmienna od powszechnie przyjętej jest prawidłowa*”, podczas gdy w rzeczywistości nie tylko **nie doszło do zagrożenia bezpieczeństwa** (*vide ultra*), lecz obwiniony **dopiero postfactum**, po zaistnieniu przedmiotowych sytuacji uznał, że ich zapis może być bardzo dobrym materiałem pogładowym do publicznych dyskusji na temat zmian w przepisach ruchu drogowego, które weszły w życie 1 czerwca 2021 r.; samo **udostępnienie szczegółowych informacji** na temat miejsca, daty, czasu i kierującego pojazdem, które nastąpiło **pół roku później**, miało na celu sprawdzenie, czy **Ł. Z.**, redaktor naczelny portalu (...), w ogóle **wierzy w fałszywe informacje, które rozpowszechnia** od samego początku wejścia w życie Ustawy zmieniającej (k. 6-9, także k. 55-62 i 377-379), **stojące w sprzeczności** nie tylko z **samym brzmieniem przepisów**, ale nawet z **jego wcześniejszymi twierdzeniami**, publikowanymi wiele lat wcześniej (k. 376-376v), natomiast mając na uwadze postanowienia art. 66 Kw, obwiniony spodziewał się (jak zresztą później okazało się - całkowicie słusznie), że red. Ł. Z. w żadnym razie **nie zawiadomi** organów ścigania, doskonale wiedząc, że **do żadnego czynu zabronionego** w obu sytuacjach **nie doszło**; dopiero **znacznie później** okazało się, że Komenda Powiatowa Policji w Starogardzie Gdańskim uważa, że **do wchodzenia** przez pieszego **na przejście dla pieszych** dochodzi już podczas **zbliżania się do tego przejścia** lub w **czasie oczekiwania przed tym przejściem**, a **nie tak**, jak to wynika z **podstawowych zasad języka polskiego**, według których „*pieszy wchodzący na przejście dla pieszych*” jest to **pieszy, który już rozpoczął wchodzenie na „powierzchnię jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska”**;

### **III. naruszenie przepisów prawa materialnego**, a mianowicie:

**10.art. 86b § 1 pkt 1 Ustawy z dnia 20 maja 1971 r. Kodeks wykroczeń** (t. jedn.: Dz. U. z 2021 r. poz. 2008 z późn. zm., dalej: **Kw**), poprzez jego **błędą wykładnię** i zupełnie **nieuprawnione przyjęcie**, iż kierujący pojazdem jest obowiązany **udzielić pierwszeństwa** pieszemu **zamierzającemu wejść** na przejście dla pieszych, podczas gdy **udzielenie** pierwszeństwa uczestnikowi ruchu jest **prerogatywą prawodawcy** - z której **ustawodawca** jednak **świadomie nie skorzystał**, **odrzucając ponownie (sic!)** poselskie pomysły, przedstawione w projektach z druków sejmowych **48 i 803**, według których pierwszeństwo **miał mieć „pieszy oczekujący na możliwość wejścia na przejście dla pieszych”** (k. 64, co stanowiło **powtórzenie** z odrzuconej ustawy z projektu z druku 1859, k. 373v) czy pieszy „*oczekujący na*

*wejście na przejście*” (k. 67), a nawet **poprawkę**, stanowiącą ewidentne ustępstwo projektodawców, według której pierwszeństwo miał mieć *„pieszy oczekujący na wejście na przejście, wyraźnie zaznaczający taki zamiar”* (k. 87); **te wszystkie projekty i poprawki**, po ich **negatywnym** rozpatrzeniu przez sejmową Komisję Infrastruktury w dniach **16 grudnia 2020 r.** (k. 87-87v) i **21 stycznia 2021 r.** (k. 105, 111 i 113), **zostały w dniu 21 stycznia 2021 r. odrzucone przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej** (k. 115-115v) i **nigdy nie trafiły do Ustawy zmieniającej**;

**11.art. 86b § 1 pkt 1 Kw w zw. z art. 13 ust. 1a Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym** (t. jedn.: Dz. U. z 2022 r. poz. 988 z późn. zm., dalej: **Prd**), poprzez ich **błądną wykładnię** i całkowicie **nieuprawnione przyjęcie**, iż przepis **art. 13 ust. 1a Prd** nakłada na kierującego pojazdem **obowiązek ustąpienia** pierwszeństwa pieszemu, podczas gdy w rzeczywistości **adresatem** tego przepisu **nie jest kierujący, lecz pieszy (!)**, zaś sam ten przepis ma charakter jedynie **informacyjny** i jest on **komplementarny** względem całkowicie odrębnego przepisu **art. 26 ust. 1-1a Prd**, bez którego byłby on jedynie **pustą deklaracją bez pokrycia**; w Prd **nie istnieje** definicja określenia *„mieć pierwszeństwo”*, lecz jedynie pojęcia *„ustąpienie pierwszeństwa”* (art. 2 pkt 23 Prd), natomiast stanowiący podstawę ukarania **art. 86b § 1 pkt 1 Kw** określa wysokość kary nakładanej na tego, *„kto na drodze publicznej (...) wbrew obowiązkowi nie ustępuje pierwszeństwa pieszemu”*, a nie na tego, *kto nie ustępuje pierwszeństwa „pieszemu, który ma pierwszeństwo”*; wobec powyższego należy stwierdzić, że uzasadnienie zaskarżonego wyroku odnosi się do przepisu nie mającego żadnego zastosowania w niniejszej sprawie:

**12. art. 86b § 1 pkt 1 Kw w zw. z art. 13 ust. 1a Prd w zw. z art. 26 ust. 1 Prd** poprzez ich **błądną wykładnię** i całkowicie **nieuprawnione przyjęcie**, iż kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest **obowiązany** ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na wysepce rozdzielającej i **zamierzającemu wejść** na przejście dla pieszych na jezdni, którą porusza się kierujący, który to pieszy jednak jeszcze **nie rozpoczął wchodzenia** na to przejście, lecz dopiero **zbliża się do** tego przejścia lub **oczekuje przed** tym przejściem na możliwość wchodzenia na *„powierzchnię jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska”*;

**13. art. 86b § 1 pkt 1 Kw w zw. z art. 13 ust. 1a Prd w zw. z art. 26 ust. 1 Prd w zw. z art. 2 pkt 11 Prd**, poprzez **błądną wykładnię** i całkowicie **nieuprawnione przyjęcie**, iż użyte w przepisach określenie *„pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych”* oznacza **zarówno pieszego, który już wszedł na to przejście i w całości znajduje się na tym przejściu, w dowolnej odległości od krawędzi jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska, jak również pieszego, który**

dopiero przekracza krawędź jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska, czyli **pieszego**, który **wchodzi na to** przejście i w związku z tym dopiero **częściowo** znajduje się na tym przejściu, „*jakąkolwiek częścią ciała na tej powierzchni*”, natomiast określenie „*pieszy wchodzący na przejście dla pieszych*” ma według Sądu oznaczać pieszego, który „*znajduje się poza tym przejściem, ale w jego pobliżu i swoim zachowaniem wskazuje na to, że zaraz na nie wkroczy*”; sporne określenie „*pieszy wchodzący na przejście dla pieszych*” ma zatem zdaniem Sądu oznaczać **pieszego zbliżającego się do** tego przejścia lub **pieszego oczekującego przed** tym przejściem na możliwość wejścia na nie, ale jednocześnie ma ono **nie obejmować pieszego, który wchodzi na to przejście** (sic!), gdyż realizacja tej czynności ma być według Sądu zawarta w określeniu „*pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych*”; w oczywisty sposób jest to **sprzeczne ze znaczeniem** czasownika „*wchodzić*”, a zwłaszcza użytego przez ustawodawcę imiesłowu przymiotnikowego czynnego „*wchodzący*”, który odnosi się do pieszego, który **w czasie teraźniejszym wchodzi na** przejście dla pieszych, a zatem **właśnie teraz wykonuje czynność wchodzenia na** odpowiednio oznaczoną „*powierzchnię jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska*”, a **nie pieszego**, który dopiero **zamierza** czynność **wchodzenia na to przejście** wykonywać w przyszłości;

**14.art. 86b § 1 pkt 1 Kw w zw. z art. 13 ust. 1a Prd w zw. z art. 26 ust. 1 Prd**, poprzez **błądną wykładnię** i całkowicie **nieuprawnione przyjęcie**, że „*ochrona pieszego w ruchu drogowym*” ma polegać na przyznaniu pieszemu **priorytetu** w ruchu drogowym **nie tylko** podczas realizacji „*ruchu pieszych*”, odbywającego się **na częściach drogi do tego ruchu przeznaczonych**, tj. na „*drodze dla pieszych*” (art. 2 pkt 4a Prd), „*drodze dla pieszych i rowerów*” (art. 2 pkt 4b Prd), „*chodniku*” (art. 2 pkt 9 Prd), także na „*drodze dla rowerów*” (choć jedynie „*w przypadkach przewidzianych w ustawie*”, art. 2 pkt 5 Prd) oraz na „*poboczu*” (art. 2 pkt 8 Prd), ale także ma się sprowadzać do **zatrzymywania ruchu pojazdów** w celu umożliwienia pieszemu **rozpoczęcia realizacji jego zamiaru „przekraczania”** (przechodzenia w poprzek) **części drogi „przeznaczonych do ruchu pojazdów”**, tj. „*jezdni*” (art. 2 pkt 6 Prd), „*drogi dla rowerów*” (art. 2 pkt 5 Prd) lub „*torowiska*”.

**15.art. 86b § 1 pkt 1 Kw w zw. z art. 13 ust. 1a Prd w zw. z art. 26 ust. 1 Prd w zw. z art. 2 pkt 24 Prd w zw. z art. 6 ust. 1 Prd**, poprzez **błądną wykładnię** i **pominięcie faktu**, że zbliżający się do przejścia dla pieszych kierujący pojazdem **nie jest uprawniony do kierowania ruchem drogowym**, w tym także do **zatrzymywania ruchu pojazdów na jezdni** w celu **wpuszczenia na jezdnię pieszego** - ani **oczekującego przed** przejściem dla pieszych na możliwość wejścia na nie, ani również **zbliżającego się do** tego przejścia, choćby nawet nie tylko

z **domniemanym**, ale w zupełnie jednoznaczny sposób **wyraźnie wskazywanym** przez tego pieszego **zamiarem** przekraczania drogi w poprzek;

**16.art. 86b § 1 pkt 1 Kw w zw. z art. 13 ust. 1a Prd w zw. z art. 26 ust. 1 Prd w zw. z art. 7 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. z 1997 r. Nr 78 poz. 483 z późn. zm., dalej Konstytucja RP) w zw. z art. 9 Konstytucji RP w zw. z art. 87 ust. 1 Konstytucji RP w zw. z art. 91 ust. 1-2 Konstytucji RP w zw. z art. 241 ust. 1 Konstytucji RP w zw. z art. 21 ust. 1 lit. b Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. Nr 5 poz. 40 z późn. zm., dalej: Konwencja), poprzez błędną wykładnię i całkowicie nieuprawnione przyjęcie, że ustawodawca, ustalając aktualne brzmienie przepisów art. 13 ust. 1a i art. 26 ust. 1 Prd, nie tylko zamierzał, ale w ogóle miał możliwość na kierującego pojazdem, zbliżającego się do przejścia dla pieszych, nałożyć obowiązek ustąpienia pierwszeństwa również tym pieszym, którzy jeszcze nie „znajdują się na przejściu lub wchodzą na nie”, lecz dopiero zbliżają się do tego przejścia lub oczekują przed tym przejściem z zamiarem przekroczenia drogi, w całkowicie dowolny i nieuprawniony sposób rozszerzając obowiązki kierującego wynikające z art. 21 ust. 1 lit. b Konwencji; należy w tym miejscu podkreślić, że Konwencja, jako ratyfikowana umowa międzynarodowa ogłoszona w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, „stanowi część krajowego porządku prawnego i jest bezpośrednio stosowana, chyba że jej stosowanie jest uzależnione od wydania ustawy”, zaś jako uznana na mocy art. 241 ust. 1 Konstytucji RP za umowę ratyfikowaną za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie, to właśnie Konwencja, w polskiej wersji językowej ogłoszonej w Dzienniku Ustaw, „ma pierwszeństwo przed ustawą, jeżeli ustawy tej nie da się pogodzić z umową”’, godzi się w tym miejscu zatem zauważyć, że nawet w zupełnie hipotetycznej sytuacji, gdyby postanowienia z odrzuconych poselskich projektów i poprawek jednak znalazły się w Ustawie zmieniającej, to i tak, jako sprzeczne z Konwencją, w świetle art. 91 ust. 2 Konstytucji RP nie miałyby one zupełnie żadnego znaczenia;**

**17.art. 86b § 1 pkt 1 Kw w zw. z art. 13 ust. 1a Prd w zw. z art. 26 ust. 1 Prd w zw. z art. 9 Konstytucji RP w zw. z art. 87 ust. 1 Konstytucji RP w zw. z art. 91 ust. 1-2 Konstytucji RP w zw. z art. 241 ust. 1 Konstytucji RP w zw. z art. 20 ust. 6 lit. b ppkt iii Konwencji, a także z art. 14 pkt 1 Prd, poprzez błędną wykładnię i całkowicie nieuprawnione przyjęcie, że pieszy w celu nabycia pierwszeństwa przed pojazdem zbliżającym się do przejścia dla pieszych miałby narażać się „na niebezpieczeństwo wchodząc na przejeżdżenie dla pieszych tj. na jezdnię ”, podczas gdy art. 20 ust. 6 lit. b ppkt iii Konwencji właśnie na pieszego nakłada powinność „uwzględnienia odległości i szybkości zbliżających się pojazdów” jeszcze przed rozpoczęciem**

wchodzenia na jezdnię, zaś **art. 14 pkt 1 Prd** zabrania „*wchodzenia na jezdnię lub drogę dla rowerów (...) bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych*”, a także „*spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi*”; **to właśnie te postanowienia**, a nie zupełnie informacyjny przepis art. 13 ust. 1a Prd, **mają zapobiegać „niebezpiecznym sytuacjom dla pieszego w ruchu drogowym”**, a w szczególności „*sytuacji kolizyjnej z pojazdem mechanicznym*”, ponieważ dopóki pieszy **nie rozpoczął wchodzenia** na części drogi przeznaczone do ruchu pojazdów, dopóty co do zasady **nie jest on narażony na niebezpieczeństwo** wynikające z fizycznego kontaktu z jadącym pojazdem;

**18.art. 86b § 1 pkt 1 Kw** w zw. z **art. 13 ust. 1a Prd** w zw. z **art. 26 ust. 1 Prd** w zw. z **art. 14 ust. 1 Prd**, poprzez **błędą wykładnię** i całkowicie **nieuprawnione przyjęcie**, że nałożony na kierującego pojazdem zbliżającego się do przejścia dla pieszych obowiązek ustąpienia pierwszeństwa „*pieszemu znajdującemu się na tym przejściu albo wchodzącemu na to przejście*” jest obowiązkiem „*bezwzględny*”, podczas gdy takie określenie **nie występuje w żadnym przepisie Prd**, natomiast **zmaterializowanie się tego obowiązku** po stronie kierującego pojazdem wynika wyłącznie ze ściśle określonego, samodzielnego działania pieszego, tj. **rozpoczęcia wchodzenia** na przejście dla pieszych (w odniesieniu do kierującego pojazdem innym niż tramwaj) lub **zakończenia wchodzenia na** przejście dla pieszych (w odniesieniu do kierującego tramwajem); należy podkreślić, że samo **wchodzenie na** przejście dla pieszych w pewnych warunkach (np. określonych w art. 14 pkt 1 lit. a Prd) **jest zabronione**, zaś **kierujący pojazdem** nie może ponosić odpowiedzialności za całkowicie **bezprawne działania pieszego**, których **skutkiem** może być **fizyczny brak możliwości** realizacji przez kierującego pojazdem obowiązków wynikających z art. 26 ust. 1 Prd, gdyby pieszy np. wszedł na przejście dla pieszych **wbrew zakazowi** z art. 14 pkt 1 lit. a Prd, wchodząc na jezdnię „*bezpośrednio przed jadący pojazd*”, czy w sytuacji, gdyby pieszy wszedł na przejście dla pieszych, ignorując czerwony sygnał nadawany przez sygnalizator S-5;

**19.art. 86b § 1 pkt 1 Kw** w zw. z **art. 13 ust. 1a Prd** w zw. z **art. 26 ust. 1 Prd** w zw. z **art. 9 Konstytucji RP** w zw. z **art. 87 ust. 1 Konstytucji RP** w zw. z **art. 91 ust. 1-2 Konstytucji RP** w zw. z **art. 241 ust. 1 Konstytucji RP** w zw. z **art. 20 ust. 7 Konwencji**, poprzez **błędą wykładnię** i całkowicie **nieuprawnione przyjęcie**, że Rzeczpospolita Polska może **przyznać** pieszym jakieś **dodatkowe przywileje nieznane Konwencji**, podczas gdy w rzeczywistości „*Umawiające się Strony lub ich organy terenowe mogą ustanowić surowsze postanowienia dla pieszych przechodzących przez jezdnię*”, a **nie łagodniejsze**, a zatem mogą jedynie **nałożyć na pieszych dodatkowe obowiązki i zakazy** względem tych już ustalonych w Konwencji lub

ograniczyć przywileje wynikające z Konwencji, a nie odwrotnie;

**20.art. 86b § 1 pkt 1 Kw w zw. z art. 13 ust. 1a Prd w zw. z art. 26 ust. 1 Prd**, poprzez **błądną** wykładnię i całkowicie **nieuprawnione przyjęcie**, że ich **celem** jest zapewnienie pieszemu „*możliwości przejścia przez jezdnię w przypadku stałego ruchu pojazdów*”, podczas gdy **dostosowanie infrastruktury do rzeczywistych potrzeb** wynikających z istniejących w danym miejscu potoków pojazdów i pieszych, a zatem w konsekwencji opisane **zapewnienie pieszym** takiej **możliwości** przy jednoczesnym zapewnieniu **bezpieczeństwa i płynności ruchu drogowego** (które zresztą stanowią **przedmiot ochrony** wynikającej np. z **art. 72 Kw** czy **art. 90 § 1 Kw**) **spoczywa po stronie organu zarządzającego ruchem na drogach**, np. przez wprowadzenie w danym miejscu **ruchu kierowanego** za pomocą sygnalizacji świetlnej lub przez uprawnioną osobę, czy poprzez przekierowanie ruchu pojazdów na inne drogi, czy wreszcie przez krzyżowanie potoków pieszych i pojazdów na różnych poziomach, np. budując przejścia nadziemne i podziemne, wiadukty, estakady bądź tunele;

**21.art. 86b § 1 pkt 1 Kw w zw. z art. 13 ust. 1a Prd w zw. z art. 26 ust. 1 Prd w zw. z art. 2 pkt 23 Prd**, poprzez **błądną** wykładnię i całkowicie **nieuprawnione przyjęcie**, że obowiązkiem kierującego pojazdem ustępującego pierwszeństwa pieszemu jest „*dokonanie oceny, czy pieszy zmierza w kierunku przejścia dla pieszych i czy jego zachowanie wskazuje na to, że chce to przejście przekroczyć*”, podczas gdy w rzeczywistości ani dokonywanie **oceny kierunku, w którym zmierza pieszy**, ani tym bardziej **odgadywanie** na podstawie zachowania, **czego pieszy chce** - w żaden sposób **nie mieści się w obowiązku ustąpienia pierwszeństwa pieszemu**, zdefiniowanym jako „*powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić (...) pieszego - do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku*”, skoro w definicji tego określenia **nie ma** mowy ani o **kierunku poruszania się (!)**, ani tym bardziej o **chęci pieszego**, zaś **ochronie** **podlega jedynie prędkość pieszego**, określona poprzez jego **tempo kroku**; stanowi to zresztą **zasadniczą różnicę** pomiędzy „*ustąpieniem pierwszeństwa*” **pieszemu** a „*ustąpieniem pierwszeństwa*” **innemu uczestnikowi ruchu**, skoro według **tej samej definicji** z art. 2 pkt 23 Prd „*ustąpienie pierwszeństwa*” oznacza „*powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości (...), a osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch – do zatrzymania się, zmiany kierunku albo istotnej zmiany prędkości*”;

**22.art. 86b § 1 pkt 1 Kw w zw. z art. 13 ust. 1a Prd w zw. z art. 26 ust. 1 Prd w zw. z art. 2 pkt 23 Prd**, poprzez **błądną** wykładnię i **nieuprawnione przyjęcie**, że **powstrzymanie się od ruchu** przez zbliżającego się do przejścia dla pieszych kierującego pojazdem, **mające na celu**

**wpuszczenie na jezdnię pieszego stojącego przed** tym przejściem, stanowi realizację obowiązku „*ustąpienia pierwszeństwa pieszemu*”, podczas gdy **faktycznie pieszego, który stoi**, przebywając całkowicie **poza jezdnią**, ruch pojazdu po jezdni **nie jest w stanie zmusić** ani do **zatrzymania się** (skoro pieszy już stoi), ani do **zwolnienia kroku** (poniżej zera...?), zaś do **przyspieszenia kroku** (od zera, czyli do ruszenia z miejsca) jest w stanie tego pieszego **skłonić** właśnie **zatrzymanie pojazdu przed przejściem dla pieszych**, natomiast **zmusić** mogłoby opuszczenie jezdni i jazda w stronę tego pieszego; opisane okoliczności sprawiają, że zatrzymanie pojazdu przed przejściem dla pieszych w celu **wpuszczenia pieszego na jezdnię**, drogę dla rowerów lub torowisko, nie tylko w żaden sposób **nie mieści się w obowiązku ustąpienia pierwszeństwa pieszemu**, ale jest działaniem **biegunowo odległym** od „*ustąpienia pierwszeństwa*” zdefiniowanego w art. 2 pkt 23 Prd; doskonale wiedzieli o tym autorzy **odrzuconego** projektu z druku sejmowego **48** (k. 64), albowiem projekt ten zawierał również **propozycję zmiany definicji** określenia „*ustąpienie pierwszeństwa*”, według której określenie to **miało oznaczać** „*powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić (...) 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*”; projekt ten został jednak **odrzucony**, zaś przejazd przez przejście dla pieszych przed pieszym „*oczekującym na możliwość wejścia*” na przejście jest jak najbardziej **możliwy i zgodny z obowiązującym prawem**;

**23.art. 86b § 1 pkt 1 Kw w zw. z art. 13 ust. 1a Prd w zw. z art. 26 ust. 1 Prd w zw. z art. 2 pkt 11 Prd**, poprzez **błędą wykładnię** i całkowicie **bezzasadne przyjęcie**, że „*niemożliwe jest dokonanie oceny, czy pieszy (...) jakkolwiek częścią swojego ciała (nawet bardzo małą) znajduje się już na przejściu*”, ale jednocześnie „*możliwe jest dla kierującego dokonanie oceny, czy pieszy zmierza w kierunku przejścia dla pieszych i czy jego zachowanie wskazuje na to, że chce to przejście przekroczyć*”, gdy tymczasem „*przejście dla pieszych*” stanowi wyrażnie „*oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi*”, **doskonale widoczną** dla każdego uczestnika ruchu „*powierzchnię jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska*”, posiadającą **jednoznacznie określone granice** (krawędzie), zaś sam fakt **przekraczania przez pieszego krawędzi jezdni**, drogi dla rowerów lub torowiska, będącej równocześnie **krawędzią wyznaczonego przejścia dla pieszych**, jest z perspektywy kierującego pojazdem zbliżającego się do tego przejścia **widoczny w każdym przypadku**, o ile pieszy nie wchodzi na jezdnię „*spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi*”; nie da się tego powiedzieć ani o „*zmierzaniu w kierunku*” przejścia dla pieszych (już w przypadku grupy kilku wzajemnie zasłaniających się

osób, określenie, która z nich „*zmierza w kierunku przejścia dla pieszych*”, a która jedynie przemieszcza się wzdłuż drogi, jest co najmniej utrudnione lub zgoła niemożliwe), ani tym bardziej o „*chęciach*” pieszego, który w żaden sposób **nie jest obowiązany** do sygnalizowania swoich zamiarów; dla porównania warto w tym miejscu zauważyć, że art. 14 pkt 6 Prd zabrania „*wchodzenia na torowisko, gdy zapory lub półzapory są opuszczone lub opuszczanie ich rozpoczęto*”, tymczasem nikt chyba nie ma wątpliwości, że „*wchodzenie na torowisko*” polega właśnie na **przekraczaniu granicy** torowiska wyznaczonej przez opuszczone zapory lub półzapory, a **nie na „zмирzaniu w kierunku”** torowiska czy tym bardziej na „*zachowaniu, które wskazuje na to, że pieszy chce to torowisko przekroczyć*” (np. *oczekiwaniu przez pieszego przed zamkniętym szlabanem*);

**24.art. 86b § 1 pkt 1 Kw w zw. z art. 13 ust. 1a Prd w zw. z art. 26 ust. 1 Prd**, poprzez **błądną wykładnię** i całkowicie **bezzasadne przyjęcie**, że „*możliwe jest dla kierującego dokonanie oceny, (...) czy pieszy (...) chce to przejście przekroczyć*”, gdy tymczasem **pieszy nie jest obowiązany sygnalizować** swoich zamiarów, zaś kierujący **nie jest obowiązany uwzględniać zamiarów pieszego**; należy w tym miejscu zauważyć, że w Prd istnieją postanowienia, na mocy których kierujący pojazdem jest obowiązany uwzględnić **zamiar** innego uczestnika ruchu i postąpić odpowiednio do danej sytuacji (np. „*zmniejszyć prędkość, a w razie potrzeby zatrzymać się aby umożliwić kierującemu autobusem (trolejbusem) włączenie się do ruchu, jeżeli kierujący takim pojazdem sygnalizuje kierunkowskazem zamiar zmiany pasa ruchu lub wjechania z zatoki na jezdnię*” (art. 18 Prd), a zatem **gdyby intencją ustawodawcy** było nałożenie na kierującego pojazdem obowiązku **uwzględniania zamiaru pieszego**, to właśnie w taki sposób **zostałyby sformułowane odpowiednie przepisy Prd**; w tym miejscu należy zatem podkreślić, że **poprawka**, według której pierwszeństwo przed pojazdem **miał mieć „pieszy oczekujący na wejście na przejście, wyraźnie zaznaczający taki zamiar”**, została **odrzucona przez prawodawcę** (k. 87, 87v, 105, 111, 113, 115 i 115v); w konsekwencji **nie sposób uznać, aby intencją ustawodawcy** było nałożenie na kierującego pojazdem **uwzględniania zamiaru pieszego**, skoro **jedyną propozycję**, w której w ogóle była mowa o **zamiarze pieszego** - **prawodawca odrzucił**;

**25.art. 86b § 1 pkt 1 Kw w zw. z art. 90 Kw w zw. z art. 23 ust. 3 lit. a ppkt i Konwencji w zw. z art. 21 ust. 1 lit. b Konwencji w zw. z art. 91 ust. 2 Konstytucji RP**, poprzez **błądną wykładnię** i całkowite **pominięcie faktu**, że „*jakikolwiek zatrzymanie i jakikolwiek postój pojazdu na jezdni są zabronione (...) w odległości mniejszej niż 5 m (16,5 stopy) przed przejściem dla pieszych (...)* z wyjątkiem przypadków, gdy znak drogowy, sygnał lub znak na

*jezdni wskazują inaczej*”; zatrzymanie pojazdu przed przejściem dla pieszych, na którym ruch pojazdów nie jest „*kierowany za pomocą sygnałów świetlnych ruchu lub przez funkcjonariusza kierującego ruchem*”, może zaistnieć „*w celu przepuszczenia pieszych*”, o których mowa w **art. 21 ust. 1 lit. b Konwencji**, czyli właśnie „*pieszych, którzy znajdują się na przejściu lub wchodzą na nie*”, a nie pieszych **oczekujących przed** tym przejściem czy **zbliżających się do** tego przejścia, których zachowanie wskazuje na **chęć wchodzenia na** to przejście, natomiast **nieuprawnione zatrzymanie** pojazdu na jezdni prowadzi do **tamowania lub utrudniania ruchu** na drodze publicznej, w szczególności ruchu pojazdów realizowanego na tejże jezdni;

**26.art. 86b § 1 pkt 1 Kw w zw. z art. 90 Kw w zw. z art. 19 ust. 2 pkt 1-2 Prd**, poprzez **błędną wykładnię** i całkowite **pominięcie faktu**, że „*Kierujący pojazdem jest obowiązany (...) jechać z prędkością nieutrudniającą jazdy innym kierującym*”, zaś „*hamować w sposób niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia*”, gdy tymczasem zmniejszanie prędkości w celu **wpuszczenia** na jezdnię pieszego, który **nie rozpoczął wchodzenia** na przejście dla pieszych, jest **działaniem sprzecznym z tymi obowiązkami**, wyczerpującym przesłanki **tamowania lub utrudniania ruchu** na drodze publicznej, w szczególności **ruchu pojazdów** na jezdni; należy podkreślić, że w art. 19 ust. 2 pkt 1 Prd jest mowa jedynie o nieutrudnianiu „*jazdy innym kierującym*”, a nie o nieutrudnianiu przemieszczania się **przez innych uczestników ruchu**, a tym bardziej **w poprzek drogi**; jest to **konsekwencja faktu**, że przedmiotem zarówno Ustawy Prawo o **ruchu drogowym**, jak i Konwencji o **ruchu drogowym**, jest właśnie **ruch drogowy**, realizowany **wzdłuż drogi**, **zgodnie z przeznaczeniem** zarówno samej drogi (służącej do przemieszczania się pomiędzy dwoma punktami, które łączy ta droga), jak i jej poszczególnych części składowych;

**27.art. 86b § 1 pkt 1 Kw w zw. z art. 90 Kw i art. 97 Kw w zw. z art. 49 ust. 1 pkt 2 Prd w zw. z art. 49 ust. 4 Prd**, poprzez **błędną wykładnię** i całkowite **pominięcie faktu**, że Prd **zabrania** zatrzymania pojazdu m. in. „*na przejściu dla pieszych (...) oraz w odległości mniejszej niż 10 m przed tym przejściem*”, zaś **zakaz ten nie dotyczy jedynie** „*unieruchomienia pojazdu wynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego*”, gdy tymczasem zatrzymanie pojazdu przed przejściem dla pieszych w celu **wpuszczenia** na jezdnię pieszego **zamierzającego wchodzić na** to przejście, **oczekującego przed** tym przejściem czy **zbliżającego się do** tego przejścia - **nie wynika** ani **z warunków**, ani tym bardziej **z przepisów** ruchu drogowego, a zatem nie tylko wyczerpuje przesłanki **tamowania lub utrudniania ruchu** na drodze publicznej, w szczególności **ruchu pojazdów** na jezdni, ale **bezpośrednio wykracza przeciwko przepisowi art. 49 ust. 1 pkt 2 Prd**;

**28.art. 86b § 1 pkt 1 Kw w zw. z art. 90 Kw w zw. z art. 2 pkt 11 Prd w zw. z art. 2 pkt 6 Prd**, poprzez **błądną wykładnię i całkowite pominięcie faktu**, że „*przeście dla pieszych*” **nie jest przeznaczone do ruchu pieszych**, lecz jako „*powierzchnia jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska*” stanowi ono „*część drogi przeznaczoną do ruchu pojazdów*”, jedynie dodatkowo „*przeznaczoną do przechodzenia przez pieszych*” (według stanu prawnego obowiązującego w dniu **18 czerwca 2022 r.**) lub „*przeznaczoną do przekraczania tych części drogi przez pieszych*” (według stanu prawnego w dniu **02 maja 2023 r.**); powyższa okoliczność sprawia, że nawet **hipotetyczne** intencjonalne długotrwałe utrudnianie czy uniemożliwianie pieszemu **rozpoczęcia przechodzenia** przez jezdnię czy **przekraczania** tej części drogi, **nie stanowiłoby utrudniania lub tamowania ruchu** na drodze publicznej, gdyż **sam zamiar przechodzenia przez jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko czy przekraczania** tych części drogi **nie podlega ochronie** wynikającej z przepisów Kw, albowiem **przechodzenie przez (przekraczanie)** części drogi przeznaczone do **ruchu pojazdów** bynajmniej **nie jest realizacją ruchu pieszych**, skoro Prd całkowicie konsekwentnie **rozdziela „ruch pieszych” i „ruch pojazdów”**, realizowany **wzdłuż drogi**, od **poprzecznego „przechodzenia przez” i „przekraczania”**, a także „*przejeżdżania przez*” (np. art. 26 ust. 4 Prd czy art. 27 ust. 3 Prd); **przedmiotem ochrony z art. 90 Kw jest ruch drogowy realizowany wzdłuż drogi, a nie w poprzek jej poszczególnych części, oraz oczywiście bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa pieszego, które jednak jest narażone dopiero od momentu rozpoczęcia przez tegoż pieszego przekraczania krawędzi części drogi przeznaczonej do ruchu pojazdów, czyli rozpoczęcia wchodzenia na jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko;**

**29.art. 86b § 1 pkt 1 Kw w zw. z art. 4 Prd w zw. z art. 20 ust. 6 lit. b ppkt iii Konwencji oraz z art. 14 pkt 1 Prd**, poprzez **błądną wykładnię i całkowite pominięcie faktu**, że kierujący pojazdem, jako uczestnik ruchu, **ma prawo liczyć**, że pieszy, jako inny uczestnik ruchu, **przestrzega przepisów ruchu drogowego**, w tym także, że pieszy **nie rozpocznie wchodzenia na jezdnię „bez uwzględnienia odległości i szybkości zbliżających się pojazdów”** wbrew art. 20 ust. 6 lit. b ppkt iii Konwencji, ani tym bardziej **nie rozpocznie wchodzenia na jezdnię „bezpośrednio przed jadącym pojazdem”**, naruszając art. 14 pkt 1 lit. a Prd, czy „*spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi*”, łamiąc zakaz z art. 14 pkt 1 lit. b Prd; **dokładnie tak samo** w przypadku przejścia dla pieszych wyposażonego w sygnalizację świetlną kierujący pojazdem **ma prawo liczyć**, że pieszy **nie wejdzie na to przejście, ignorując czerwony sygnał** nadawany przez sygnalizator S-5, który oznacza „*zakaz wejścia na przejście*”; **jedyne odstępstwo od ustanowionej w art. 4 Prd „zasady domniemania przestrzegania**

*przepisów ruchu drogowego przez uczestników ruchu”* dotyczy sytuacji, gdy jakieś konkretne „*okoliczności wskazują na możliwość odmiennego ich zachowania*”, tymczasem **w żadnej z obu sytuacji** zarejestrowanych na filmach stanowiących materiał dowodowy (k. 13 i 20) **takowe okoliczności nie zaistniały**; zachowanie pieszych w żaden sposób nie wskazywało **na możliwość**, że postąpią oni **wbrew zakazowi** z art. 14 pkt 1 lit. a Prd, lecz wręcz przeciwnie, każdy z tych pieszych, **prawidłowo realizując** przepisy ruchu drogowego, **powstrzymał się od wchodzenia na jezdnię**, a zatem także **od wchodzenia na przejście dla pieszych**.

W oparciu o powyższe zarzuty obwiniony wniósł o:

- a) **zmianę zaskarżonego wyroku w całości** - przez odmiennie orzeczenie co do istoty sprawy poprzez **uniewinnienie obwinionego od obu czynów** oraz uchylenie II pkt wyroku;  
albo
- b) **uchylenie zaskarżonego wyroku w całości** - i przekazanie sprawy w całości Sądowi I. instancji **do ponownego rozpoznania**;  
albo
- c) **uchylenie zaskarżonego wyroku w całości - i umorzenie postępowania**.

Apelację od wyroku Sądu Rejonowego w Starogardzie Gdańskim z dnia 25 listopada 2024 r., sygn. akt. II W 379/23 wywiódł także obrońca obwinionego, zaskarżając wyrok w całości i zarzucając mu:

- 1) obrazę przepisów postępowania, tj. art. 5 § 1 pkt 2 k. p. s. w. poprzez wydanie wyroku skazującego w sytuacji określonej w tym przepisie, tj. gdy czyny będące przedmiotem wniosku o ukaranie nie zawierają znamion wykroczenia,
- 2) obrazę przepisów prawa materialnego, tj. art. 13 ust. 1a i art. 26 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym (p. r. d.) w zw. z art. 86b § 1 pkt I Kodeksu wykroczeń (k. w.), poprzez ich błędną wykładnię polegającą na przyjęciu przez Sąd I instancji, że powołane przepisy p. r. d. nakładają na kierującego pojazdem (Obwinionego) obowiązek ustąpienia pierwszeństwa pieszemu, który znajduje się poza przejściem dla pieszych, ale „*swoim zachowaniem wskazuje, że zaraz na nie wejdzie*”,  
podczas gdy w rzeczywistości przepisy te nakładają na kierującego pojazdem obowiązek ustąpienia pierwszeństwa wyłącznie pieszemu **wchodzącemu** na przejście dla pieszych lub **znajdującemu się** na nim; taki pieszy nie występował w stanie faktycznym sprawy, a pieszy znajdujący się poza przejściem (jezdnią), a którego zachowanie jedynie

„wskazuje, że wkroczy na przejście” (czyli będzie „wchodzącym” dopiero w przyszłości) nie jest pieszym wchodzącym na przejście dla pieszych ani znajdującym się na nim; wykładnia zastosowana przez Sąd I. instancji jest wykładnią kreatywną, która nie ma uzasadnienia w świetle dyrektyw wykładni językowej jak i celowościowej, a także prowadzi do nielogicznych rezultatów i rozszerzenia zakresu zachowań karalnych wbrew zasadzie *nullum crimen (contrarentio) sine lege*,

konsekwencją powyższego naruszenia jest błędne uznanie przez Sąd I. instancji, że na Obwinionym ciążył obowiązek ustąpienia pierwszeństwa pieszym i uznanie go winnym popełnienia go wykroczenia z art. 86b § 1 pkt 1 k. w. podczas gdy w rzeczywistości w obydwu stanach faktycznych nie występowali piesi wchodzący na przejście lub znajdujący się na nim, a zatem Obwiniony nie miał obowiązku ustąpienia pierwszeństwa, a tym samym nie można mu przypisać popełnienia wykroczenia nieustąpienia pierwszeństwa pieszym wbrew obowiązkowi,

- 3) obrazę przepisów prawa materialnego, tj. art. 1 § 1 k. w., a ponadto art. 7 i art. 42 ust. 1 Konstytucji RP, poprzez uznanie Obwinionego za winnego popełnienia wykroczenia z art. 86b § 1 pkt 1 k. w., pomimo iż zachowanie Obwinionego - w bezspornym stanie faktycznym - nie wypełniało znamion tego wykroczenia, ani żadnego innego czynu zabronionego przez ustawę; orzeczenie Sądu I. instancji jest skutkiem kreatywnej wykładni znamion czynu zabronionego, czego rezultatem jest pociągnięcie Obwinionego do odpowiedzialności i wymierzenie mu kary za zachowanie niebędące czynem zabronionym przez ustawę,
- 4) obrazę przepisów prawa materialnego, tj. art. 13 ust. 8 p. r. d. w zw. z art. 86b § 1 pkt 1 k. w., poprzez jego niewłaściwą wykładnię, polegającą na przyjęciu, że pieszy znajdujący się na tzw. wysepce azyłowej rozdzielającej przejścia dla pieszych, był pieszym znajdującym się na przejściu dla pieszych lub pieszym wchodzącym na przejście dla pieszych, podczas gdy w rzeczywistości zgodnie z art. 13 ust. 8 p. r. d. przejścia rozdzielone wysepką azyłową uważane są za odrębne przejścia dla pieszych, a tym samym pieszy znajdujący się na wysepce azyłowej nie jest ani pieszym znajdującym się na przejściu dla pieszych, ani wchodzącym na nie,
- 5) obrazę przepisów prawa materialnego, tj. art. 14 pkt I lit. a p. r. d. oraz art. 26 ust. 1 p. r. d. w zw. art. 86b § 1 pkt 1 k. w. poprzez pominięcie faktu, iż w obydwu stanach faktycznych sprawy - co potwierdza znajdująca się w aktach sprawy opinia biegłego - pieszy, gdyby podjął wchodzenie na przejście dla pieszych, wchodziłby bezpośrednio przed jadący pojazd, a Obwiniony nie miałby możliwości skutecznego hamowania i uniknięcia zagrożenia; w konsekwencji, czynność pieszego polegająca na „wchodzeniu na przejście”, z którą powiązany jest obowiązek ustąpienia pieszemu pierwszeństwa, była pieszem wprost zabroniona przez art. 14 pkt 1A p. r. d.; tym samym niemożliwym jest uznanie, że kierujący mógł być obowiązany do ustąpienia pierwszeństwa pieszem w takiej sytuacji, gdyż ustąpienie pierwszeństwa pieszem polega właśnie na umożliwieniu mu swobodnego kontynuowania poruszania (art. 2 pkt 23 p. r. d.), a tym wypadku

kontynuowanie poruszania się było pieszemu zakazane wprost przez przepis ustawy,

- 6) błąd w ustaleniach faktycznych przyjętych za podstawę orzeczenia, który mógł mieć wpływ na rozstrzygnięcie, polegający na ustaleniu, że Obwiniony „w sposób umyślny spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym” — podczas gdy spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym nie należy w ogóle do znamion zarzuconego Obwinionemu wykroczenia (art. 86b § 1 pkt 1 k. w.), a spowodowanie zagrożenia nie było przedmiotem postępowania dowodowego - ustalenie takie zostało zatem poczynione przez Sąd I instancji całkowicie arbitralnie,

w tym zakresie - także obrazę przepisów prawa materialnego, mającą wpływ na treść rozstrzygnięcia, tj. art. 86b § 1 pkt 1 k. w., poprzez jego błędną wykładnię polegającą na błędnym odczytaniu znamion tego wykroczenia także w ten sposób, że Sąd I. instancji za istotne uznał okoliczności w rzeczywistości w ogóle nie należące do jego znamion, oraz obrazę przepisów postępowania, tj. art. 7 k. p. k., poprzez dokonanie w tym przedmiocie ustaleń faktycznych niemających oparcia w materiale zebranym w sprawie, lecz w oparciu o arbitralne, dowolne ustalenia Sądu I instancji,

- 7) obrazę przepisów postępowania, które mogło mieć wpływ na treść orzeczenia, tj. art. 5 § 2 k. p. k. w zw. z art. 8 k. p. s. w. poprzez rozstrzygnięcie na niekorzyść Obwinionego wątpliwości interpretacyjnych dotyczących wykładni pojęcia „pieszego wchodzącego” użytego w art. 13 ust. 1a i art. 26 ust. 1 p. r. d.,
- 8) obrazę przepisów postępowania, które mogło mieć wpływ na treść orzeczenia, tj. art. 41 § 1 k. p. k. - poprzez naruszenie zasady bezstronności Sądu I. instancji, który w toku czynności sprawy, a przed wydaniem orzeczenia, jednoznacznie wskazywał w swoich wypowiedziach na to, jakie zapadnie rozstrzygnięcie,

W oparciu o powyższe zarzuty obrońca obwinionego wniósł o:

1. zmianę zaskarżonego wyroku w pkt I poprzez uniewinnienie Obwinionego od obydwu zarzucanych mu czynów oraz uchylenie pkt II wyroku,
2. zasądzenie na rzecz Obwinionego kosztów zastępstwa procesowego wg norm przepisanych.

### **Sąd Okręgowy zważył, co następuje:**

Apelacje obwinionego i jego obrońcy nie zasługują na uwzględnienie. W dalszej części uzasadnienia Sąd Okręgowy odniesie się do zarzutów podniesionych w obu środkach zaskarżenia, przy czym uczyni to zbiorczo ze względu na tożsamość zarzutów zawartych w obu apelacjach.

Przed przystąpieniem do rozważań dotyczących zagadnień podniesionych w złożonych apelacjach wskazać należy, iż nie budziła wątpliwości Sądu Okręgowego prawidłowość ustaleń faktycznych poczynionych w niniejszej sprawie przez Sąd pierwszej instancji co do przebiegu zdarzeń. W przekonaniu Sądu Okręgowego, Sąd Rejonowy zgromadził dowody wystarczające dla rozstrzygnięcia sprawy i prawidłowo ustalił na ich podstawie, że obwiniony dopuścił się zarzucanych mu czynów. Ocena dowodów mających istotne znaczenie dla merytorycznego rozstrzygnięcia sprawy poczyniona przez Sąd pierwszej instancji spełniała przy tym wymagania wynikające z art. 7 k. p. k. w zw. z art. 8 k. p. w. Wbrew twierdzeniom skarżących, Sąd Rejonowy nie dopuścił się również naruszenia art. 5 k. p. k. w zw. z art. 8 k. p. w. Podkreślić przy tym należy, że także uzasadnienie zaskarżonego wyroku spełniało wymagania określone w art. 424 k. p. k. w zw. z art. 82 § 1 k. p. w., co umożliwiało jego kontrolę instancyjną. W uzasadnieniu wyroku Sąd Rejonowy wskazał, jakim dowodom dał wiarę, a jakim i dlaczego wiary odmówił. Uzasadnienie zostało sporządzone zgodnie z dyrektywami określonymi w art. 410 k. p. k. i art. 424 k. p. k. w zw. z art. 82 § 1 k. p. w. Sąd Okręgowy nie dopatrył się również w rozpoznawanej sprawie bezzwzględnych podstaw odwoławczych.

Przechodząc do szczegółowego odniesienia się do zarzutów wskazanych w apelacjach w pierwszej kolejności wskazać należy, że zgodnie z treścią przepisu art. 86b § 1 pkt 1 k. w. - kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu, prowadząc pojazd mechaniczny wbrew obowiązkowi nie ustępuje pierwszeństwa pieszemu podlega karze grzywny nie niższej niż 1500 złotych.

Analizowany przepis stanowi *novum* w polskim porządku prawa wykroczeń. Dotychczas stypizowane w nim zachowania ścigane były albo na podstawie art. 86 k. w. (gdy doszło do spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym) lub też jako inne naruszenia przepisów prawa o ruchu drogowym na podstawie art. 97 k. w. Przepis ten dodany został przez ustawę z 02.12.2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2328). Przepis został zmodyfikowany (aczkolwiek nie w zakresie punktu art. 86b § 1 pkt 1) ustawą z 05.08.2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. poz. 1768).

Z uwagi na rodzaje stypizowanych w przepisie wykroczeń jako pierwszoplanowy przedmiot ochrony należałoby wskazać bezpieczeństwo w ruchu drogowym, w tym przede wszystkim bezpieczeństwo pieszych, a na drugim dopiero miejscu porządek w komunikacji.

W art. 86b § 1 k. w. ustawodawca stypizował pięć wariantów zabronionego zachowania. Po pierwsze, czyn sprawcy może polegać na nieustąpieniu pierwszeństwa

pieszemu. Pieszy powinien być rozumiany zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 18 p. r. d. jako osoba znajdującą się poza pojazdem na drodze i niewykonująca na niej robót lub czynności przewidzianych odrębnymi przepisami; za pieszego uważa się również osobę prowadzącą, ciągnącą lub pchającą rower, motorower, motocykl, hulajnogę elektryczną, urządzenie transportu osobistego, urządzenie wspomagające ruch, wózek dziecięcy, podręczny lub inwalidzki, osobę poruszającą się w wózku inwalidzkim, a także dziecko w wieku do 10 lat kierujące rowerem pod opieką osoby dorosłej. Przejście dla pieszych to z kolei powierzchnia jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska przeznaczona do przekraczania tych części drogi przez pieszych, oznaczona odpowiednimi znakami drogowymi (art. 2 pkt 11 p. r. d.).

Jak wynika z art. 13 ust. 1a p. r. d. pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, natomiast pieszy wchodzący na przejście ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju. Z kolei art. 26 ust. 4 p. r. d. stanowi wprost, że kierujący pojazdem, przejeżdżając przez drogę dla pieszych lub drogę dla pieszych i rowerów jest obowiązany jechać powoli i ustąpić pierwszeństwa pieszemu. Obowiązek ustąpienia pierwszeństwa pieszemu dotyczy zatem tylko pieszych znajdujących się na przejściu i wchodzących na przejście. Zgodnie bowiem z art. 13 ust. 3 p. r. d. przechodzenie przez jezdnię lub drogę dla rowerów poza przejściem dla pieszych, o którym mowa w ust. 2 tegoż artykułu (a więc zasadniczo, gdy przejście dla pieszych jest oddalone o ponad 100 m), jest dozwolone tylko pod warunkiem, że nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub utrudnienia ruchu pojazdów. Pieszy poza przejściem jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdom i do przeciwległej krawędzi jezdni lub drogi dla rowerów iść drogą najkrótszą, prostopadłe do osi jezdni lub drogi dla rowerów. (...) (w: *Bojarski Tadeusz, Michalska-Warias Aneta, Piórkowska-Flieger Joanna, Kodeks wykroczeń. Komentarz aktualizowany, Opublikowano: LEX/el. 2024*).

Pieszy, jako szczególny uczestnik ruchu, wymaga wzmożonej ochrony w miejscach, w których powinien czuć się bezpiecznie (przejścia dla pieszych, drogi dla pieszych). Taką ochronę zapewniają pieszym odpowiednie przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zaś niestosowanie się do nich przez kierujących pojazdami penalizowane jest m.in. mocą komentowanego artykułu. Warto odnotować, że szczególnie newralgicznymi miejscami są przejścia dla pieszych. Ze statystyk wynika, że w 2021 r. doszło do 2586 wypadków w takich miejscach, w których zginęło 159 osób, zaś rannych zostało 2576 osób (*E. Symon, Wypadki drogowe, s. 21*). Oczywiście nie w każdej sytuacji sprawcą był kierujący pojazdem, niemniej w aż 2099 przypadkach przyczyną było nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych (131 osób zginęło, zaś 2095 zostało rannych). Dla porównania omijanie pojazdu przed

przejściem dla pieszych oraz wyprzedzanie pojazdu przed przejściem dla pieszych przyczyniło się łącznie do 42 wypadków drogowych, w których zginęła 1 osoba, zaś 50 osób zostało rannych (E. Symon, *Wypadki drogowe*, s. 28). Potrzeba zapobiegania tego typu zdarzeniom nie budzi wątpliwości. Mając powyższe na względzie, należy stwierdzić, że komentowany artykuł pełni nie tylko funkcję ochronną, ale także profilaktyczną, realizowaną na płaszczyźnie przeciwdziałania wypadkom drogowym.

Lokalizacja przepisu art. 86b w strukturze Kodeksu wykroczeń wskazuje, że dobrami chronionymi w tym przypadku są bezpieczeństwo oraz porządek w komunikacji. Akcenty w zakresie ochrony wskazanych dóbr prawnych są jednak rozłożone i zależne od okoliczności konkretnego przypadku. Jak zauważa A. M., z uwagi na rodzaje stypizowanych w art. 86b k. w. wykroczeń, jako pierwszoplanowy przedmiot ochrony należałoby wskazać bezpieczeństwo w ruchu drogowym, w tym przede wszystkim bezpieczeństwo pieszych, a na drugim dopiero miejscu porządek w komunikacji (A. Michalska-Warias, w: T. Bojarski, *Kodeks wykroczeń. Komentarz aktualizowany, 2023, art. 86b, Nt 2*). Faktycznie jest tak, że w przypadku zachowań określonych w art. 86b § 1 pkt 1, 2 oraz 4 k. w. w grę wchodzi przede wszystkim ochrona bezpieczeństwa pieszego, a to z uwagi na okoliczność, że dla realizacji ich znamion konieczna jest obecność pieszego w trakcie danego zdarzenia – wynika to z natury tych wariantów zachowań zabronionych. W dalszej zaś perspektywie ochronie podlega w tych przypadkach porządek w komunikacji w sferze ruchu drogowego. Natomiast w przypadku zachowań określonych w § 1 pkt 3 oraz 5 komentowanego artykułu nie zawsze dojdzie do godzenia w bezpieczeństwo pieszego (np. wyprzedzanie na przejściu dla pieszych w czasie, gdy w pobliżu nie ma żadnego pieszego, czego kierujący pojazdem jest w pełni świadomy) – chyba że rozumieć je jako zupełnie hipotetyczne. W takim układzie faktycznym na pierwszy plan wysuwa się tym samym ochrona porządku w komunikacji w sferze ruchu drogowego. Generalizując jednak, zważywszy na naturę zachowań stypizowanych, należy sądzić, że art. 86b k. w. udziela ochrony karnoprawnej zarówno bezpieczeństwu pieszych w sferze ruchu drogowego, jak i porządkowi w komunikacji w sferze ruchu drogowego. Przy czym akcenty tej ochrony zależą od konkretnego przypadku, w tym od rodzaju naruszenia i okoliczności, w jakich do niego doszło.

Pojęcie „przejście dla pieszych” oznacza powierzchnię jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska, przeznaczoną do przekraczania tych części drogi przez pieszych, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi (art. 2 pkt 11 p. r. d.). Znakiem pionowym informującym o przejściu dla pieszych jest znak D-6 albo znak D-6b, a dodatkowo znak poziomy P-10 (§ 47 ust. 1 i 3 oraz § 88 ust. 1 ZnakDrogR).

Pieszy wchodzący na jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko albo przechodzący przez te części drogi jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz korzystać z przejścia dla pieszych (art. 13 ust. 1 p. r. d.). Od obowiązku korzystania z przejścia pieszych są jednak przewidziane ustawowo wyjątki. Przechodzenie przez jezdnię lub drogę dla rowerów poza przejściem dla pieszych jest dozwolone na przejściu sugerowanym albo poza przejściem sugerowanym, jeżeli odległość od przejścia dla pieszych przekracza 100 m. Jeżeli jednak skrzyżowanie znajduje się w odległości mniejszej niż 100 m od wyznaczonego przejścia dla pieszych, przechodzenie jest dozwolone również na tym skrzyżowaniu (art. 13 ust. 2 p. r. d.). Należy jednak podkreślić, że przechodzenie przez jezdnię lub drogę dla rowerów poza przejściem dla pieszych jest dozwolone tylko pod warunkiem, że nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub utrudnienia ruchu pojazdów i – co istotne – pieszy jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdom i do przeciwległej krawędzi jezdni lub drogi dla rowerów iść drogą najkrótszą, prostopadle do osi jezdni lub drogi dla rowerów (art. 13 ust. 3 p. r. d.). Jeżeli na drodze znajduje się tunel lub wiadukt dla pieszych albo pieszych i rowerów, pieszy jest obowiązany korzystać z niego (art. 13 ust. 4 p. r. d.). Na obszarze zabudowanym na drodze dwujezdniowej pieszy, przechodząc przez jezdnię, jest obowiązany korzystać tylko z przejścia dla pieszych (art. 13 ust. 5 p. r. d.). Przechodzenie przez torowisko wydzielone z jezdni jest dozwolone na przejściu dla pieszych albo przejściu sugerowanym, przy czym art. 13 ust. 3 p. r. d. stosuje się w tych przypadkach odpowiednio (art. 13 ust. 6 p. r. d.). Oczywiście nieustąpienie przez pieszego pierwszeństwa pojazdowi nie realizuje znamion wykroczenia z art. 86b § 1 lub 2 k. w., niemniej może skutkować odpowiedzialnością wykroczeniową na podstawie innych przepisów (np. 86 k. w. – jeśli pieszy swoim zachowaniem wywołał zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu) lub na podstawie ogólnego art. 97 k. w. w zw. z art. 13 ust. 3 p. r. d.

Samo pojęcie ustąpienia pierwszeństwa ze strony kierującego względem pieszego oznacza powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić pieszego do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku (art. 2 pkt 23 p. r. d.). Obowiązki w zakresie ustąpienia pierwszeństwa pieszemu przez kierujących pojazdami są uregulowane w ustawie – Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z ogólną regułą pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju (art. 13 ust. 1a p. r. d.). Kwestie te precyzuje art. 26 p. r. d. I tak, 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, z zastrzeżeniem ust. 1a (art. 26 ust. 1 p. r. d.). Z kolei 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 (art. 26 ust. 1a p. r. d.). Kierujący pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pieszemu przechodzącemu na skrzyżowaniu przez jezdnię drogi, na którą wjeżdża (art. 26 ust. 2 p. r. d.). Kierujący pojazdem, przejeżdżając przez drogę dla pieszych lub drogę dla pieszych i rowerów, jest obowiązany jechać powoli i ustąpić pierwszeństwa pieszemu (art. 26 ust. 4 p. r. d.). Ponadto przepis art. 26 ust. 4 p. r. d. stosuje się odpowiednio podczas jazdy po placu, na którym, ze względu na brak wyodrębnienia jezdni i dróg dla pieszych lub dróg dla pieszych i rowerów, ruch pieszych i pojazdów odbywa się po tej samej powierzchni (art. 26 ust. 5 p. r. d.). Naruszenie przez prowadzącego pojazd mechaniczny któregoś z wyżej wskazanych obowiązków z zasady wyczerpuje dyspozycję art. 86b § 1 pkt 1 k. w., zaś w przypadku prowadzącego pojazd niemechaniczny w grę wchodzi stosowanie art. 86b § 2 k. w.

Obecnie pieszy ma pierwszeństwo przez pojazdem nie tylko w momencie, gdy już znajduje się na przejściu dla pieszych, ale także gdy na nie wchodzi. W ujęciu słownikowym "wchodzić" to tyle co przekroczyć granicę jakiegoś pomieszczenia lub obszaru, a w kontekście przemieszczania się – nadepnąć na coś nogą. Zgodnie z takim rozumieniem, z momentem wchodzenia mielibyśmy do czynienia w chwili, gdy pieszy dotknie nogą przejścia dla pieszych. Taka koncepcja nie do końca jednak zdaje się odpowiadać rzeczywistości i zamierzeniom ustawodawcy, gdyż *de facto* nic by nie zmieniała w porównaniu do poprzedniego stanu prawnego – wszak dotknięcie nogą przejścia można traktować w kategoriach znajdowania się na przejściu dla pieszych. Należy zatem przyjąć, że "wchodzenie" aktualizujące pierwszeństwo pieszego wobec pojazdów **rozpoczyna się, gdy zachowanie danej osoby można obiektywnie rozpoznać jako zmierzanie do przekroczenia jezdni w obrębie danego przejścia dla pieszych** (*M. Małecki, Pierwszeństwo pieszego, s. 12*).

Choć przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym zapewniają szeroką ochronę pieszego na przejściach dla pieszych w zakresie jego pierwszeństwa przed pojazdami, to należy jednak podkreślić, że pieszy też ma swoje obowiązki. Jak wskazano wyżej, przede wszystkim wchodząc na jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko albo przechodząc przez te części drogi, jest on zobowiązany zachować szczególną ostrożność (art. 13 ust. 1 p. r. d.). Ponadto pieszego na przejściu dla pieszych wiążą także pewne zakazy. Choć obecnie pieszy ma pierwszeństwo, nie

tylko gdy już znajduje się na przejściu dla pieszych, ale także wtedy, gdy na to przejście wchodzi (art. 13 ust. 1a p. r. d.), to jednak wciąż zasadnie zabrania się pieszemu wchodzenia na jezdnię lub drogę dla rowerów bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych (art. 14 pkt 1 lit. a p. r. d.). Trafne jest więc wciąż stanowisko Sądu Najwyższego, że *"nieuprawniona jest teza, że z samego przeznaczenia przejścia dla pieszych wynika, iż nie można mówić o wtargnięciu na to przejście. Wynika to z wyraźnego uregulowania zawartego w art. 13 ust. 1 i art. 14 pkt 1 lit. a ustawy Prawo o ruchu drogowym, które nie tylko obligują pieszego do zachowania szczególnej ostrożności podczas przechodzenia przez jezdnię, ale wręcz zabraniają mu wchodzenia na przejście bezpośrednio przed nadjeżdżającym pojazdem"* (wyrok SN z 15.5.2002 r., IV KKN 149/97, Legalis). Należy także pamiętać, że pieszemu zabrania się korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko, w tym również podczas wchodzenia lub przechodzenia przez przejście dla pieszych – w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, drodze dla rowerów, torowisku lub przejściu dla pieszych (art. 14 pkt 8 p. r. d.). Naruszenie przez pieszego wyżej wskazanych obowiązków może skutkować jego odpowiedzialnością na mocy art. 97 k. w. bądź też, jeśli swoim zachowaniem pieszy spowoduje zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, na mocy art. 86 k. w.

Tak zwana szczególna ostrożność oznacza ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie (art. 2 pkt 22 p. r. d.).

Wtargnięcie pieszego bezpośrednio przed pojazd ma swoje wymierne konsekwencje karnoprawne w kontekście art. 86b § 1 pkt 1 k. w. Jak trafnie podnosi J. J., wejście bezpośrednio przed jadący pojazd jest zachowaniem nagłym, w żaden sposób niesygnalizowanym przez pieszego, niewpisującym się w cykl czynności wchodzenia na przejście *lege artis*. W takiej sytuacji nie można mówić o naruszeniu przez kierującego pojazdem, o ile oczywiście przestrzega on norm prawnych jego dotyczących w tym zakresie, zasad ruchu drogowego i nieustąpieniu pierwszeństwa pieszemu (J. Janikowski, *Wykroczenie nieustąpienia*, s. 267). Można wręcz twierdzić, że pierwszeństwo pieszego na przejściu dla pieszych aktualizuje się *in concreto* pod warunkiem, że jego zachowanie w postaci wchodzenia na to przejście odbywa się bez naruszenia przez niego zakazu wtargnięcia bezpośrednio przed jadący pojazd. Jeśli więc pierwszeństwo to *in concreto* nie zaktualizowało się, to konsekwentnie należy przyjąć, że nie można mówić o jego wymuszeniu przez prowadzącego pojazd. Jeśli jednak prowadzący pojazd, w sytuacji

wtargnięcia pieszego na przejście dla pieszych, również nie zachowa wymaganej przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym szczególnej ostrożności (art. 26 ust. 1 p. r. d.) przy zbliżaniu się do przejścia dla pieszych, to jego zachowanie również może stanowić podstawę odpowiedzialności wykroczeniowej, tyle że na podstawie innych przepisów niż art. 86b § 1 pkt 1 k. w. (w grę mogą wchodzić różne przepisy, w zależności od sytuacji, w tym m.in. art. 86 k. w., jeśli prowadzący pojazd na skutek niezachowania szczególnej ostrożności spowoduje niebezpieczeństwo w ruchu drogowym, czy też art. 97 k. w. w zw. z art. 26 ust. 1 p. r. d. w zakresie, w jakim nakłada on na prowadzącego pojazd obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przy zbliżaniu się do przejścia dla pieszych). Jak wskazuje się w orzecznictwie, pieszy przechodzący przez jezdnię w miejscu oznaczonym powinien mieć zapewnione maksymalne bezpieczeństwo. Wprawdzie przechodzący przez jezdnię obowiązany jest zachować szczególną ostrożność i przed wejściem na jezdnię upewnić się, czy nadjeżdżające pojazdy znajdują się w bezpiecznej odległości, jednak obowiązek tym większej szczególnej ostrożności ciąży na kierowcy, który musi zawsze liczyć się z możliwością pojawienia się na jezdni osoby pieszej, jest więc obowiązany zmniejszyć szybkość do granic pozwalających w razie potrzeby na natychmiastowe zatrzymanie pojazdu. W związku z tym kierowca ma obowiązek obserwowania nie tylko jezdni, ale również przylegającego do jezdni w miejscu przejścia chodnika, aby upewnić się, czy nikt nie wkracza na jezdnię, a jeżeli wkracza – natychmiast hamować, zanim przechodzień znajdzie się na torze jazdy samochodu (wyrok SA w Katowicach z 4.10.2018 r., V ACa 697/17, *Legalis*).

Wszystkie wykroczenia z art. 86b § 1 oraz 2 k. w. mają charakter formalny, bowiem dla ich dokonania nie jest konieczne nastąpienie żadnego skutku – są dokonane w momencie zachowania się sprawcy. W kontekście formy czynu należy wskazać, że nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu (art. 86b § 1 pkt 1 k. w.) może być popełnione zarówno w formie działania (np. kierujący pojazdem rusza sprzed przejścia ponaglając w ten sposób pieszego, aby szybciej z niego zszedł), jak i w formie zaniechania (np. niezatrzymanie się przed przejściem dla pieszych mimo znajdujących się na nim pieszych).

Wykroczenia stypizowane w art. 86b § 1 oraz 2 k. w. mają charakter powszechny, bowiem ich sprawcą może być każda osoba zdolna do ponoszenia odpowiedzialności wykroczeniowej, która w danej sytuacji prowadzi pojazd mechaniczny (art. 86b § 1 k. w.) bądź niemechaniczny (art. 86b § 2 k. w.). Fakt prowadzenia pojazdu mechanicznego lub niemechanicznego nie tworzy cechy czy właściwości charakteryzującej sprawcę, co byłoby konieczne dla uznania tych wykroczeń za indywidualne, ale odnosi się do okoliczności, w jakich

popelniony zostaje czyn zabroniony. Nie ma znaczenia, czy sprawca ma wymagane uprawnienia do prowadzenia danego pojazdu, czy wcześniej je utracił lub nigdy ich nie uzyskał.

Z uwagi na regułę przyjętą w art. 5 k. w., uwzględniając jednocześnie naturę omawianych wykroczeń z art. 86b § 1 oraz 2 k. w., należy przyjąć, że mogą one zostać popelnione zarówno umyślnie (np. sprawca świadomie wyprzedza wbrew zakazowi na przejściu dla pieszych), jak i nieumyślnie (np. sprawca nie zauważa, że inny pojazd zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu i wbrew zakazowi omija ten pojazd). (w: *Art. 86b KW red. Daniluk 2023, wyd. 3/Wala, Legalis*)

W kontekście powyższych rozważań należy uznać, iż Sąd pierwszej instancji w sposób prawidłowy dokonał interpretacji obowiązujących przepisów prawa.

W niniejszej sprawie zachowanie obwinionego Przemysława Przybysza wyczerpało znamiona czynów określonych w z art. 86b § 1 pkt 1 k. w.

W realiach niniejszej sprawy obaj piesi, których obwiniony widział zbliżając się do przejścia dla pieszych, spełniali kryterium bycia pieszym wchodzącym na przejście dla pieszych. Obaj znajdowali się poza tym przejściem, ale w jego pobliżu i swoim zachowaniem jednoznacznie wskazywali na to, że zaraz na nie wkroczą. Przy pieszych nie było żadnych innych osób, nie było też obiektów, do których mogliby ewentualnie wejść, zanim zdecydują się wejść na przejście dla pieszych. Co więcej – trudno o zachowanie bardziej wskazujące na zamiar przejścia przez jezdnię pieszego niż znalezienie się na wysepce rozdzielającej w czasie przechodzenia przez przejście dwuetapowe po przejściu przez pierwszą część tego przejścia i kierowanie się do drugiego przejścia. Zdaniem Sądów obu instancji, taka sytuacja jednoznacznie i bez żadnych wątpliwości wskazuje na zamiar przekroczenia drogi, skoro połowę trasy z jednej jej części na drugą pieszy już pokonał i kontynuuje ruch w tym samym kierunku. Obwiniony zaś widząc pieszych nie zwolnił pojazdu, który prowadził, ignorując tym samym osoby wchodzące na przejście dla pieszych, a w konsekwencji wbrew obowiązkowi nie ustąpił pierwszeństwa pieszym.

Wobec powyższych ustaleń jako chybiony jawi się podniesiony w obu apelacjach zarzut błędu w ustaleniach faktycznych. Zarzut ten byłby bowiem słuszny jedynie wtedy, gdyby Sąd I. instancji oparł wyrok swój na faktach nie znajdujących potwierdzenia w wynikach przeprowadzonego postępowania dowodowego albo też z prawidłowo ustalonych faktów tych wyprowadziłby wnioski niezgodne z zasadami prawidłowego rozumowania, wskazaniem wiedzy lub doświadczenia życiowego.

W niniejszej sprawie materiał dowodowy w postaci wyjaśnień obwinionego, protokołu

ogłędzin, kopii nagrań, opinii (k. 486-509), potwierdził, że obwiniony dopuścił się zarzucanych mu czynów.

P. P. wyjaśniając nie przyznał się do popełnienia zarzucanych mu we wniosku o ukaranie wykroczeń, nie kwestionował jednak, że w obu przypadkach wskazanych we wniosku o ukaranie prowadził samochód osobowy po drodze publicznej (ulica (...) i ulica (...) w S.) i zbliżając się do przejścia dla pieszych nie ustąpił pierwszeństwa pieszym, którzy znajdowali się na wysepce rozdzielającej przejście dwuetapowe i kierowali się do drugiego przejścia dla pieszych na jezdni, którą się poruszał. Wyjaśnił także, że jego zdaniem okoliczności obu zdarzeń oraz zachowanie się pieszych nie wskazywały na to, aby zbliżając się do przejścia dla pieszych miał on obowiązek udzielenia pieszym pierwszeństwa. Tak więc stan faktyczny w niniejszej sprawie nie był sporny i nie był kwestionowany przez obwinionego.

Kontrola instancyjna wykazała, że wyjaśnienia obwinionego są wyrazem jego poglądów i subiektywnej interpretacji znamion czynu z art. 86b § 1 pkt 1 k. w., stanowiąc przy tym przyjętą przez niego linię obrony, zmierzającą do uniknięcia odpowiedzialności za popełnione wykroczenia. W związku z powyższym zarzuty apelacyjne kwestionujące jego winę i sprawstwo należy uznać za chybione. Tym bardziej, że zgromadzony w toku postępowania i ujawniony na rozprawie materiał dowodowy jednoznacznie wskazuje, że obwiniony P. P. w dniu 18 czerwca 2022 r. około godziny 17.04 w S. na ul. (...) kierując samochodem F. o nr rej(...) wbrew obowiązkowi nie udzielił pierwszeństwa pieszemu. Kolejnego takiego czynu dokonał w dniu 2 maja 2023 r. około godziny 11.11 w S., gdzie na ul. (...) prowadząc pojazd mechaniczny marki V. wbrew obowiązkowi nie udzielił pierwszeństwa innemu pieszemu.

Mając powyższe na uwadze jako trafny jawi się wniosek Sądu Rejonowego, że materiał dowodowy potwierdza, iż obwiniony popełnił zarzucane mu wykroczenia. Odnosząc się tym samym do zarzutów podnoszonych w złożonych apelacjach, Sąd Okręgowy zauważył, iż stanowią one *de facto* jedynie polemikę z poczynionymi przez Sąd Rejonowy ustaleniami.

W świetle powyższego zarzut błędu w ustaleniach faktycznych nie mógł zostać uznany za trafny. Zarzut błędu w ustaleniach faktycznych nie może bowiem sprowadzać się do samej polemiki z ustaleniami Sądu wyrażonymi w zaskarżonym wyroku, gdyż sama możliwość przeciwstawienia ustaleniom Sądu orzekającego odmiennego poglądu w kwestii ustaleń faktycznych opartego na innych dowodach od tych na których oparł się Sąd pierwszej instancji, nie może prowadzić do wniosku o popełnieniu przez ten Sąd błędu w ustaleniach faktycznych (wyrok SN z 1 marca 2007 r. WA 8/07 OSN w SK 2007/1/559).

Skoro zatem ustalenia poczynione przez Sąd Rejonowy były prawidłowe, to w pełni właściwe było uznanie, iż obwiniony dopuścił się zarzucanych mu czynów, a tym samym swym zachowaniem wyczerpał znamiona wykroczeń z art. 86b § 1 pkt 1 k. w.

Mając przy tym na uwadze argumentację zaprezentowaną w złożonych apelacjach przypomnieć należy, że zasada tłumaczenia wątpliwości na korzyść obwinionego nie polega na obowiązku automatycznego wyboru najkorzystniejszej wersji wynikającej z wyjaśnień i zeznań o niejednakowej treści. Nie jest sprzeczny z tą zasadą wybór wersji mniej korzystnej, jeżeli w przeciwieństwie do korzystniejszej, właśnie ona pasuje do obrazu zdarzenia jako logiczne i zgodne z doświadczeniem życiowym dopełnienie (*wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 kwietnia 1976 r., sygnatura akt III Kr 86/76; OSN GP z. 2 z 1977 r., poz. 16*). Sąd wyrokujący może bowiem dać wiarę jednej grupie dowodów, nawet odmawiając wiarygodności innym dowodom, jeżeli tylko ostatecznie swoje stanowisko właściwie umotywował (*wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 lutego 1998r. sygnatura akt III KKN 407/96; Prok. i Pr. 1998/11-12/10*). Zważyć również trzeba, że swobodna ocena dowodów jako jedna z zasad prawa procesowego wyrażona w przepisie art. 7 k. p. k. nakazuje, aby sąd oceniał znaczenie, moc i wiarygodność materiału dowodowego w sprawie na podstawie wewnętrznego przekonania z uwzględnieniem jednakowoż wskazań wiedzy oraz doświadczenia życiowego.

Z kolei o zarzucie naruszenia art. 5 § 2 k. p. k. można mówić dopiero wtedy, gdy mimo przeprowadzenia postępowania dowodowego w sposób pełny i wyczerpujący oraz poddania ocenie wszystkich tych dowodów zgodnie z regułami określonymi w art. 7 k. p. k., nadal pozostają wątpliwości, które nie zostały rozstrzygnięte na korzyść oskarżonego. Nadmienić również należy, że gdy z materiału dowodowego wynikają różne wersje zdarzenia, nie jest to tożsame z istnieniem wątpliwości w rozumieniu art. 5 § 2 k. p. k., gdyż w takim wypadku w grę wchodzi zasada swobodnej oceny dowodów określona w art. 7 k. p. k. Tylko bowiem w sytuacji, gdy nie jest możliwe ustalenie w sposób pewny okoliczności faktycznych, a okoliczności korzystne dla oskarżonego/obwinionego konkurują z okolicznościami dla niego niekorzystnymi, zastosowanie znajduje zasada *in dubio pro reo* z art. 5 § 2 k. p. k.

Co do zasady przepisy art. 7 k. p. k. i art. 5 § 2 k. p. k. mają zatem charakter rozłączny, gdyż nie dające się usunąć wątpliwości mogą powstać dopiero wówczas, gdy sąd merytoryczny, po wyczerpaniu wszystkich możliwości dowodowych, oceni materiał dowodowy zgodnie z zasadą swobodnej oceny dowodów (*postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 10 października 2013 r., V KK 119/13, LEX 1400594, wyrok Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu z dnia 20 lipca*

2016 r., II AKa 177/16, LEX 2099920, wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 17 marca 2016 r., II AKa 51/16, LEX 2023560).

W tym stanie rzeczy stwierdzić należało, że apelacje obwinionego i jego obrońcy nie zawierają żadnych argumentów, które czyniłyby zasadnymi stawiane zarzuty i skutkowały zmianą wyroku w postulowanym przez nich kierunku. Nie powtarzając zatem wszystkich wywodów i argumentów Sądu I. instancji, które legły u podstaw zaskarżonego rozstrzygnięcia, Sąd Okręgowy podkreśla, iż w pełni je popiera i się do nich odwołuje.

Co do zarzutów podniesionych przez apelujących wskazać należy, że nie zdołały one podważyć trafności orzeczenia Sądu Rejonowego. Zgodnie z obowiązującym aktualnie stanem prawnym, to na prowadzącym pojazd mechaniczny ciąży obowiązek ustąpienia pierwszeństwa pieszemu. Dokumenty dotyczące procesu legislacyjnego, na które powołuje się apelujący czy też stanowisko Ministra Infrastruktury, zasadnie nie zostały uwzględnione przez Sąd pierwszej instancji.

W realiach niniejszej sprawy nie budzi wątpliwości, że piesi znajdowali się w pobliżu przejścia dla pieszych i swoim zachowaniem jednoznacznie wskazywali, że zaraz na nie wkroczą. Wbrew opinii apelujących, a zgodnie z ogólnie przyjętą zasadą, to pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju (art. 13 ust. 1a p. r. d.). Kwestie te precyzuje art. 26 p. r. d. Tak sformułowane normy prawne jednoznacznie wskazują, że 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, z zastrzeżeniem ust. 1a (art. 26 ust. 1 p. r. d.).

Obecnie pieszy ma pierwszeństwo przed pojazdem nie tylko w momencie, gdy już znajduje się na przejściu dla pieszych, ale także gdy na nie wchodzi.

Koncepcja apelujących, że osobą wchodzącą na przejście dla pieszych jest osoba, która jakkolwiek częścią swojego ciała znajduje się już na przejściu dla pieszych, a resztą ciała poza tym przejściem, nie odpowiada zamierzeniom ustawodawcy, gdyż *de facto* nic by nie zmieniała w porównaniu do poprzedniego stanu prawnego, bowiem dotknięcie nogą (czy inną częścią ciała) przejścia, należy traktować w kategoriach znajdowania się na przejściu dla pieszych. Sąd Okręgowy przyjmuje stanowisko, że "wchodzenie" aktualizujące pierwszeństwo pieszego wobec pojazdów rozpoczyna się, gdy zachowanie danej osoby można obiektywnie rozpoznać jako

zmierzanie do przekroczenia jezdni w obrębie danego przejścia dla pieszych. Taka też sytuacja miała niewątpliwie miejsce w przedmiotowej sprawie.

Faktem jest, że piesi na drodze mają swoje obowiązki, których powinni przestrzegać, ale apelujący zdaje się nie zauważać, że przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym zapewniają mimo to szeroką ochronę pieszego na przejściach dla pieszych w zakresie jego pierwszeństwa przed pojazdami. Przechodzący przez jezdnię obowiązany jest zachować szczególną ostrożność i przed wejściem na jezdnię upewnić się, czy nadjeżdżające pojazdy znajdują się w bezpiecznej odległości, jednak obowiązek tym większej szczególnej ostrożności ciąży na kierowcy, który musi zawsze liczyć się z możliwością pojawienia się na jezdni osoby pieszej, jest więc obowiązany zmniejszyć szybkość do granic pozwalających w razie potrzeby na natychmiastowe zatrzymanie pojazdu. W związku z tym kierowca ma obowiązek obserwowania nie tylko jezdni, ale również przylegającego do jezdni w miejscu przejścia chodnika, aby upewnić się, czy nikt nie wkracza na jezdnię, a jeżeli wkracza – natychmiast hamować, zanim przechodzień znajdzie się na torze jazdy samochodu. Obwiniony w obu przypadkach nie zmniejszył prędkości, mimo że doskonale widział pieszych, którzy zbliżali się do przejścia dla pieszych, a tym samym z pełną premedytacją nie udzielił pierwszeństwa pieszym wchodzącym na to przejście. Odmienność między stanowiskiem Sądu Rejonowego i obwinionego wynika z błędnego założenia przez apelującego, że piesi nie rozpoczęli wchodzenia na przejście, albowiem przebywali całkowicie poza nim. Wielokrotnie Sąd Okręgowy wskazał już, że koncepcja P. P. jest nie do przyjęcia w świetle przyjętego *ratio legis* ustawodawcy. A argumenty podane w apelacjach na poparcie stanowiska skarżących odbiegają od założeń, które legły u podstaw wprowadzonej zmiany legislacyjnej. W szczególności było to zwiększenie bezpieczeństwa i ochrony pieszych na drodze.

Z opinii biegłych z zakresu technicznej rekonstrukcji wypadków i kolizji drogowych, techniki samochodowej wynika, że analiza nagrań z wideorejestratora wskazuje, że gdyby pieszy oraz kierujący samochodem poruszali się ze stałymi, szczegółowo wskazanymi przez biegłych prędkościami, to doszłoby do najścia pieszego na lewy bok samochodu F. / V.. Gdyby kierujący samochodem F./ V. wykonał manewr hamowania w chwili, gdy pieszy wchodziłby na jezdnię, to byłby on również nieskuteczny (k. 508).

Zważywszy powyższe, opinia apelującego, że nie doszło do zagrożenia bezpieczeństwa pieszych przez obwinionego, jest dalece odosobniona, a co za tym idzie można mu przypisać umyślność działania, skoro pieszych wchodzących na jezdnię widział, nie mając w obu przypadkach w żaden sposób ograniczonej czy wyłączonej widoczności. Kierujący pojazdem P.

P. obowiązany był udzielić pierwszeństwa pieszym wchodzącym na przejście dla pieszych, czego nie uczynił.

Wyjaśnienia w tym miejscu wymaga, że ustawodawca, posługując się w art. 13 ust. 1a p. r. d. sformułowaniem „pieszy wchodzący na przejście dla pieszych”, miał na celu zapewnienie pieszemu większego bezpieczeństwa. W uzasadnieniu nowelizacji z 25.02.2021 r. (Dz.U. poz. 463), którą ww. zapisy zostały wprowadzone do Prawa o ruchu drogowym, podkreśla się, że zmiany art. 13 przewidują rozwiązania mające na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym przede wszystkim pieszych przechodzących przez jezdnię drogi po przejściu dla pieszych, przez konsolidację przepisów zawartych dotychczas w Prawie o ruchu drogowym i akcie wykonawczym wydanym na podstawie upoważnienia zawartego w art. 7 ust. 2 tej ustawy (Uzasadnienie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, IX kadencja, druk nr sejm. nr 802). Sposób określenia zachowania pieszego, zapewniającego mu pierwszeństwo przed pojazdem, gdy znajduje się przed przejściem dla pieszych, wywoływał kontrowersje w toku prac legislacyjnych (szerzej na temat przebiegu prac legislacyjnych - *P. 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*, PnD 2021/3, s. 7–34). Sytuacja ta była różnie określana w dwóch poselskich i rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Poselski projekt z 21.11.2019 r. (IX kadencja, druk sejm. nr 48) przewidywał, że pieszy oczekujący na możliwość wejścia na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyjątkiem tramwaju (proj. art. 13 ust. 1a). Według poselskiego projektu z 25.08.2020 r. (IX kadencja, druk sejm. nr 803), pieszy wchodzący na przejście, znajdujący się na przejściu lub oczekujący na wejście na przejście, ma pierwszeństwo przed pojazdem (proj. art. 13 ust. 1). Treść art. 13 ust. 1a p.r.d. jest zgodna z propozycją zawartą w rządowym projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym z 25.11.2020 r. (proj. art. 13 ust. 1a, IX kadencja, druk sejm. nr 802). Taką propozycję zawierał też wcześniejszy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami z 13.09.2013 r. (VII kadencja, druk sejm. nr 1859). Ponadto w toku prac legislacyjnych proponowano:

– dodać do art. 13 p. r. d. ust. 1b: „Przed wejściem na przejście dla pieszych pieszy jest obowiązany upewnić się, czy kierujący pojazdem ustępuje mu pierwszeństwa” (propozycja posła M. L. zgłoszona na posiedzeniu Komisji Infrastruktury w dniu 16.12.2020 r., <https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/biuletyn.xsp?sknr=INF-64>, dostęp 24.05.2024 r.);

– nadać art. 13 ust. 1a p.r.d. 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” (propozycja posłanki A. Dziemianowicz-Bąk zgłoszona na posiedzeniu Komisji Infrastruktury w dniu 16.12.2020 r. <https://www.sejm.gov.pl/Sejm9.nsf/biuletyn.xsp?sknr=INF-64>, dostęp 24.05.2024 r.). Propozycje te nie uzyskały aprobaty Sejmu.

W literaturze występując różne poglądy co do rozumienia wchodzenia na przejście dla pieszych, przyjmuje się, że:

- 1) wchodzenie na przejście obejmuje znajdowanie się pieszego poza przejściem, gdy zmierza do przekroczenia jezdni (M. Małecki, *Pierwszeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych. Analiza prawna*, PnD 2021/4, s. 10; R. A. Stefański, *Obowiązki kierujących pojazdami i pieszych przechodzących przez przejście dla pieszych po nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym*, PnD 2022/1, s. 7–19);
- 2) w świetle definicji słownikowych, pieszym wchodzącym na przejście jest pieszy, który przekracza granicę powierzchni jezdni stanowiącej przejście dla pieszych, następuje na przejście dla pieszych, styka się z przejściem dla pieszych, rozpoczyna poruszanie się po przejściu dla pieszych (przechodzenie przez nie), zaczyna znajdować się na przejściu dla pieszych (P. Krzemień, *Pierwszeństwo pieszego...*, s. 31; P. Krzemień, *Znaczenie pojęcia „pieszy wchodzący” – głos polemiczny*, PnD 2022/4, s. 21). Przemawiać ma za tym wykładnia językowa i taki rezultat należy przyjąć, zgodnie z zasadą *interpretatio cessat in claris* oraz dyrektywą, że do wykładni systemowej lub funkcjonalnej należy sięgać jedynie, gdy wykładnia językowa prowadzi do niedających się usunąć wątpliwości (W. Matejko, *Pierwszeństwo pieszego na przejściu dla pieszych*, PnD 2023/3, s. 13). Jest to zatem osoba, która wkracza nogą na początek przejścia, przekracza umowną granicę strefy, czyli przejścia dla pieszych i chodnika/pobocza (P. Krzemień, *Pierwszeństwo pieszego...*, s. 12). Przepisy prawa muszą być redagowane i interpretowane w taki sposób, by były zrozumiałe dla ich odbiorcy, a odczytywanie norm prawnych niemających charakteru specjalistycznego, adresowanych do przeciętnego uczestnika ruchu, musi być jednoznaczne w odbiorze dla takiego uczestnika ruchu. Nie można od przeciętnego uczestnika ruchu drogowego oczekiwać, aby dokonywał wykładni celowościowej przepisów Prawa o ruchu drogowym pod groźbą kary za niepodporządkowanie się normie, która jest sprzeczna z językowym znaczeniem tych przepisów. Założenie takie byłoby oczywiście nie do pogodzenia z zasadami państwa prawa (P. Krzemień, *Pierwszeństwo pieszego...*, s. 16; W. Matejko, *Pierwszeństwo pieszego...*, s. 14). Argumentuje się, że pieszy oczekujący przed

przejściem na możliwość wejścia na przejście nie może być uznany za pieszego wchodzącego na przejście, gdyż oczekiwanie na jakieś zdarzenie z definicji to zdarzenie poprzedza (W. Matejko, *Pierwszeństwo pieszego...*, s. 14). Wskazuje się, że znaczenie pojęcia wchodzenia także w innych przepisach komentowanej ustawy i ich wykładnia muszą być takie same, skoro niedopuszczalne jest nadawanie temu samemu pojęciu różnych znaczeń w obrębie tego samego aktu prawnego lub tej samej gałęzi prawa (zakaz wykładni homonimicznej). W art. 14 pkt 1 lit. a p. r. d. zabrania się pieszemu wchodzenia na jezdnię lub drogę dla rowerów bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych, w art. 14 pkt 6 p. r. d. – wchodzenia na torowisko, gdy zapory lub półzapory są opuszczone lub opuszczanie ich rozpoczęto. Szeroka interpretacja pojęcia wchodzenia na gruncie tych przepisów prowadziłaby do wniosku, że pieszym wchodzącym bezpośrednio przed jadący pojazd lub na torowisko, gdy zapory lub półzapory są opuszczone lub rozpoczęto ich opuszczanie, jest pieszy znajdujący się na chodniku lub poboczu, zbliżający się do jezdni, a nawet nieruchomo stojący na chodniku albo stojący obok opuszczanej zapory lub półzapór (W. Matejko, *Pierwszeństwo pieszego...*, s. 18). Niewątpliwie w tych sytuacjach pojęcie to ma węższy zakres znaczeniowy, co wynika z kontekstu jego użycia. Reguła konsekwencji terminologicznej, podobnie jak i inne dyrektywy wykładni, dopuszcza wyjątki (L. Morawski, *Wykładnia w orzecznictwie sądów. Komentarz, Toruń 2022*, s. 147; uchwała TK z 9.12.1992 r., W 13/91, OTK 1992/2, poz. 37). Słowo „wchodzenie” użyte w art. 14 pkt 8 p.r.d., dotyczącym korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko, w tym również podczas wchodzenia lub przechodzenia przez przejście dla pieszych – w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, drodze dla rowerów, torowisku lub przejściu dla pieszych, ma – ze względu na tożsamość celowościową – takie znaczenie jak w ust. 13 pkt 1 p. r. d. Nie oznacza to – jak twierdzi się w piśmiennictwie – że tak szeroka interpretacja słowa „wchodzenie” byłaby równoznaczna ze stwierdzeniem, że pieszemu zabronione jest korzystanie z telefonu komórkowego na chodniku. Pieszy zmierzający bezpośrednio do przejścia dla pieszych jest objęty tym zakazem także wówczas, gdy jeszcze znajduje się na chodniku;

**3)** wchodzącym nie jest pieszy stojący przy krawędzi jezdni na chodniku i oczekujący na wejście na przejście dla pieszych, nawet jeśli „ma zamiar”, „zdradza zamiar” czy też „zamierza” przejść przez jezdnię, gdyż byłoby to sprzeczne z treścią przepisu i zasadami logiki (M. Burtowy, *Prawo...*, s. 130; W. Matejko, *Glosa do wyroku Sądu Rejonowego w Piotrkowie Trybunalskim z 26.05.2022 r., VII W 135/22, PnD 2022/4*, s. 12);

4) wchodzenie jest obiektywnym procesem, który w powiązaniu z obowiązkiem zachowania szczególnej ostrożności powinien być przez kierującego rozpoznany jeszcze przed fizycznym znajdowaniem się pieszego nad krawędzią jezdni. W przypadku, gdy pieszy zatrzymał się przed przejściem dla pieszych, trzeba przyjąć, że zrezygnował z wejścia na przejście (Ł. Trzeciak, *Bezpieczeństwo na przejściu dla pieszych w świetle znowelizowanych przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym*, PnD 2023/1, s. 35 i 38–39);

5) pieszym wchodzącym na przejście dla pieszych jest pieszy, który rozpoczął czynność wchodzenia na to przejście, czyli jest w trakcie przekraczania granicy pomiędzy chodnikiem lub poboczem a przejściem dla pieszych. Pieszy taki w praktyce znajduje się częściowo na (lub co najmniej nad) każdej (każdą) z tych powierzchni, za czym ma przemawiać wykładnia językowa słowa „wchodzi” w odróżnieniu od pieszego „znajdującego się” na przejściu, którym staje się w momencie zakończenia czynności wchodzenia i znajduje się na przejściu dla pieszych, natomiast nie znajduje się, nawet częściowo, na powierzchni poza jezdnią (chodnikiem lub poboczem) lub nad tą powierzchnią (W. Matejko, *Pierwszeństwo pieszego...*, s. 22).

Żadnej z tych wykładni nie można podzielić. Zbyt szeroki zakres nadaje się temu pojęciu, twierdząc, że wchodzenie na przejście rozpoczyna się w momencie, gdy zachowanie danej osoby będzie można obiektywnie rozpoznać i potraktować jako zmierzanie do przekroczenia jezdni w obrębie danego przejścia, które może znajdować się nawet 5 m od jezdni (M. Malecki, *Pierwszeństwo pieszego...*, s. 12). Za tak szerokim rozumieniem „wchodzenia” nie przemawia – powołana na uzasadnienie tego poglądu – spójność wykładni tego pojęcia z użytym także w art. 14 pkt 8 p. r. d., według którego zabrania się korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego m.in. podczas wchodzenia lub przechodzenia przez przejście dla pieszych w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, torowisku lub przejściu dla pieszych. Argumentuje się, że skoro zakaz korzystania z telefonu obowiązuje także podczas „wchodzenia” na przejście, sensownie jest wymagać, by obejmował proces wchodzenia polegający na zbliżaniu się do danego przejścia, gdyż pieszy zawczasu powinien ocenić, czy może bezpiecznie przejść przez jezdnię (M. Malecki, *Pierwszeństwo pieszego...*, s. 12). Wymaganie, by osoba zamierzająca przejść przez przejście dla pieszych nie korzystała z telefonu w odległości 5 m od przejścia, jest zbyt daleko idące, ponieważ na tym etapie nie stwarza ona żadnego zagrożenia, gdyż może zaniechać korzystania z niego przed samym przejściem. Trafnie zauważa się, że może ona zatrzymać się przed przejściem, schować telefon lub też oderwać od niego wzrok, co trwa tylko ułamek sekundy (P. Krzemień, *Pierwszeństwo pieszego...*, s. 15–16). Argument zaś, że wąskie rozumienie

„wchodzenia” sprawiałoby, że omawiana nowelizacja okazałaby się całkowicie zbędna, gdyż od dawna zakazane jest wchodzenie na jezdnię lub przejście dla pieszych bez upewnienia się, że można bezpiecznie pokonać jezdnię, bez wymuszania pierwszeństwa wobec innych uczestników ruchu (*M. Malecki, Pierwszeństwo pieszego...*, s. 14), jest o tyle nieprzekonujący, że przy węższym rozumieniu tego pojęcia pozostaje zapewniona ochrona takiemu pieszemu.

Nie znajduje też uzasadnienia rozumienie tego pojęcia jako wkroczenia jedną nogą na przejście, bowiem taka osoba nie jest wchodzącą na przejście, ale już się na nim częściowo znajduje, a zatem w rozumieniu art. 13 ust. 1a p. r. d. jest pieszym znajdującym się na przejściu dla pieszych. Słusznie w piśmiennictwie zauważa się, że 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 (*M. Malecki, Pierwszeństwo pieszego...*, s. 10). Takie rozumienie tego pojęcia powodowałoby, że zwrot „pieszy wchodzący” byłby zbędny, co naruszałoby zakaz interpretowania przepisów prawnych tak, by pewne ich fragmenty okazały się zbędne (zakaz wykładni *per non est*) (*L. Morawski, Wstęp do prawoznawstwa, Toruń 2014, s. 148; uchwała TK z 14.06.1995 r., W 19/94, OTK 1995/1, poz. 23*). Byłoby to także sprzeczne z *ratio legis* art. 13 ust. 1a p. r. d., którego celem jest zapewnienie daleko idącej ochrony pieszemu. Ponadto dla kierującego pojazdem zbliżającego się do przejścia dla pieszych dostrzeżenie momentu oderwania od podłoża nogi pieszego, biorąc pod uwagę dynamikę sytuacji, byłoby często trudne lub wręcz niemożliwe, a nie można wymagać od kierującego, by dostosował się do normy, której nie jest w stanie spełnić (*M. Malecki, Pierwszeństwo pieszego...*, s. 10).

Słowo „wchodzić” oznacza „iść, przesuwać się, dostać się do środka, wnętrza czegoś, wstępować, wkraczać, stawać się częścią składową czegoś” (*Praktyczny słownik współczesnej polszczyzny, red. H. Zgólkowa, t. 45, Poznań 2004, s. 74*), „zaczynać jakieś działania, przystąpić do czegoś, wdawać się w coś, dostawać się w jakieś położone, osiągnąć jakiś stan” (*Nowy słownik języka polskiego, red. B. Dunaj, Warszawa 2007, s. 766*). Jest to czasownik niedokonany (*Praktyczny słownik...*, t. 45, s. 74). *Prima vista* mogłoby się wydawać, że znaczenie językowe tego czasownika jest nieprzydatne dla interpretacji art. 13 ust. 1a zdanie drugie p. r. d., gdyż jest w nim mowa nie o wchodzeniu na przejście dla pieszych, a wchodzącym na przejście dla pieszych. Wniosek taki jest nieuzasadniony, gdyż wyraz „wchodzący” jest imiesłowem przymiotnikowym, będącym formą czasownika. Jako imiesłów przymiotnikowy czynny wskazuje cechę osoby, która wykonuje czynność (*Imiesłowy i ich rodzaje, Zintegrowana*

Platforma Edukacyjna, <https://zpe.gov.pl/a/imieslowy-i-ich-rodzaje/DN28lvu36>, dostęp: 24.05.2024 r.).

Uwzględniając znaczenie językowe czasownika „wchodzić”, należy przyjąć, że wchodzącym na przejście dla pieszych jest pieszy znajdujący się poza przejściem, tj. na chodniku lub poboczu, który zaraz wkroczy na przejście. Ma być blisko przejścia dla pieszych; orientacyjnie może wchodzić w grę odległość w granicach do 1,5 m. Poza tym jego zachowanie musi wskazywać, że rzeczywiście przemieszcza się na przejście dla pieszych i za moment się na nim znajdzie, np. wykonuje kroki, by na nie wejść, ale jeszcze nie postawił na nim nogi. Pojęcie to doznaje ograniczenia zarówno w aspekcie przestrzennym (znajdowanie się przy przejściu), jak i czasowym (wejście na przejście w danej chwili). Nie jest pieszym wchodzącym na przejście dla pieszych osoba, która wprawdzie zamierza wejść na nie, lecz znajduje się kilka metrów przed przejściem, bowiem zrealizowanie tego zamiaru nie jest możliwe w danej chwili.

Ze znaczenia językowego czasownika „wchodzić” wynika, że zachowanie pieszego jest intencjonalne; jego celem jest przejście jezdni po przejściu dla pieszych. Warunkowanie jednak przyznania statusu pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych od jego zamiaru prowadziłoby w wielu wypadkach do niemożności wykazania, że z zachowania pieszego wynikał taki zamiar, a tym samym byłby niezasadnie pozbawiony wzmożonej ochrony. Trafnie w literaturze przyjmuje się, że chodzi o obiektywne odczytanie zachowania pieszego jako zmierzającego do przejścia przez jezdnię, a tym samym wchodzącym na przejście jest zarówno ten, kto ma zamiar przejść po przejściu, jak i ten, kto zapatrzył się w telefon i nie widzi, że chodnik, po którym idzie, kończy się przejściem (*M. Malecki, Pierwszeństwo pieszego..., s. 11*). Niezrozumiałe byłoby odmienne traktowanie w aspekcie prawnej ochrony osoby wchodzącej na przejście dla pieszych z takim zamiarem od tej, która czyni to niechcący.

Treść art. 13 ust. 1a p. r. d. wskazuje, że pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma bezwzględne pierwszeństwo przed pojazdem, gdyż przepis ten nie zawiera w tym względzie żadnych ograniczeń. Takie ograniczenia jednak wynikają z innych przepisów, które stanowią, że:

- 1) pieszy wchodzący na jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko albo przechodzący przez te części drogi jest obowiązany zachować szczególną ostrożność (art. 13 ust. 1 p.r.d.);
- 2) zabrania się pieszemu wchodzenia na jezdnię lub drogę dla rowerów bezpośrednio przed jadącym pojazdem, w tym również na przejściu dla pieszych (art. 14 pkt 1 lit. a p.r.d.);
- 3) zabrania się pieszemu korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko, w tym również

podczas wchodzenia lub przechodzenia przez przejście dla pieszych – w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, drodze dla rowerów, torowisku lub przejściu dla pieszych, torowisku lub przejściu dla pieszych (art. 14 pkt 8 p.r.d.).

Ograniczenia te nadają pierwszeństwu pieszego przed pojazdem charakter względny. Wobec tego trudno podzielić pogląd, że takiemu pieszemu przysługuje bezwzględne pierwszeństwo (*K. Pawelec, Zarys metodyki...*, s. 127).

W art. 13 ust. 1 p.r.d. jest mowa o obowiązku zachowania szczególnej ostrożności m.in. przez pieszego wchodzącego na jezdnię. Obowiązek ten dotyczy pieszego, który przechodzi przez jezdnię poza przejściem dla pieszych oraz pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych lub znajdującego się na nim. Obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przez pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych jest uzasadniony tym, że wchodzi na jezdnię, a przecież przejście dla pieszych jest ulokowane na jezdni (*arg. ex art. 2 pkt 11 p.r.d., wyrok SN z 15.05.2002 r., IV KKN 149/97, LEX nr 53908*). Pierwszeństwo pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych przed pojazdem nie zwalnia go z obowiązku zachowania szczególnej ostrożności (*J. Kochanowski [w:] Kodeks drogowy..., red. J. Bafia, s. 68*). Przestrzeganie tej zasady przez pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych polega przede wszystkim na tym, że powinien się upewnić, czy może bezpiecznie wejść na przejście i czy nie zmusi kierujących pojazdami do gwałtownego hamowania (*R. A. Stefański, Glosa do wyroku SN z 19.10.2005 r., IV KK 244/05, s. 158*). Powinien ocenić odległość i prędkość jadących pojazdów oraz istniejące ograniczenie widoczności spowodowane przez pojazdy lub przedmioty, a nadto – na co słusznie zwraca się uwagę w doktrynie – wchodzić na jezdnię spokojnie, aby kierujący pojazdem mógł zorientować się w zamiarach pieszego i dostosować do niego sposób jazdy (*J. Kochanowski [w:] Kodeks drogowy..., red. J. Bafia, s. 66–67*). Pieszy musi ocenić prędkość pojazdu zbliżającego się do przejścia i nie może wchodzić na przejście w sytuacji, gdy z powodu zbliżania się pojazdu nawet z nadmierną prędkością zmusi go do gwałtownego hamowania. Nietrafny jest pogląd, że nie narusza zasady szczególnej ostrożności pieszy, który zmusi do hamowania kierującego pojazdem z taką prędkością (*J. Brylak, Ochrona prawna..., s. 68*).

Uprawnieniom pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych lub znajdującego się na nim odpowiadają obowiązki kierującego pojazdem zbliżającego się do przejścia dla pieszych. Zgodnie z art. 26 ust. 1 p.r.d. 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. (w: *Stefański Ryszard A., Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, Opublikowano: WKP 2024*).

Zachowanie szczególnej ostrożności polega na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu się do warunków i sytuacji na drodze w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Kierujący pojazdem musi być szczególnie czujny i bacznie obserwować przejście dla pieszych i jego okolice, by gdy zajdzie taka potrzeba, zatrzymać pojazd przed przejściem i przepuścić pieszego. Jest obowiązany upewnić się co do możliwości bezpiecznego przejechania przez przejście dla pieszych (*postanowienie SN z 20.11.2012 r., V KK 110/12*). Jak podkreśla Sąd Najwyższy: „na czynności wykonawcze, definiujące ten kwalifikowany rodzaj ostrożności może składać się wiele różnych zachowań kierującego pojazdem, adekwatnych do konkretnych warunków drogowych” (*postanowienie SN z 21.07.2021 r., II KK 191/21, LEX nr 3392552; wyrok SN z 20.10.2009 r., SND 1/09, LEX nr 1288773*). Rację ma Sąd Najwyższy, że: „zachowanie szczególnej ostrożności przy dojeżdżaniu do przejścia dla pieszych ma umożliwić kierującemu odpowiednio szybkie reagowanie na sytuację na drodze. Trudno przyjąć, że zachowana została w wystarczającym stopniu szczególna ostrożność, skoro reakcja na sytuację na drodze w postaci hamowania nastąpiła dopiero po potrąceniu pieszego. O niezachowaniu szczególnej ostrożności w wymaganym stopniu może świadczyć także skupienie uwagi na jednym z pieszych przechodzących w przeciwnym do pokrzywdzonego kierunku. Jeśli nie udało się dostrzec pokrzywdzonego ani zareagować w jakikolwiek sposób (nawet rozpocząć manewr hamowania), to istnieją wątpliwości, czy prędkość nie była zbyt duża jak na możliwości spostrzegania kierującego” (*uchwała SN z 22.01.2010 r., SNO 99/09, LEX nr 1289044*).

Brzmienie art. 26 ust. 1 p.r.d. wskazuje, że kierujący pojazdem zbliżając się do przejścia dla pieszych, ma bezwzględny obowiązek zmniejszenia prędkości, niezależnie od tego, z jaką porusza się prędkością. Za takim jego rozumieniem przemawia wskazanie w tym przepisie, że kierujący pojazdem *verba legis* „jest obowiązany (...) zmniejszyć prędkość”. Wymaganie zmniejszenia prędkości niezależnie od jej wielkości metrycznej przed zbliżaniem się do przejścia dla pieszych prowadzi *ad absurdum*, dlatego też przy interpretacji tego przepisu trzeba nadać priorytetowe znaczenie warunkowi, by prędkość była taka, „aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu albo na nie wchodzącego”. Chodzi zatem o taką prędkość pojazdu, która umożliwia zatrzymanie pojazdu przed przejściem, a wobec tego nie ma konieczności jej zmniejszenia, gdyż pozwala ona na zrealizowanie tego celu. Ustąpienie pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście – zgodnie z ustawową definicją ustąpienia pierwszeństwa (art. 2 pkt 23 p.r.d.) – polega na powstrzymaniu się od ruchu,

jeżeli ruch mógłby zmusić pieszego do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku. By wymogi te były spełnione, kierujący pojazdem musi jechać z prędkością umożliwiającą zatrzymanie się przed przejściem. Ustąpienie pierwszeństwa oznacza powstrzymanie się od jazdy w sytuacji, gdy kontynuowanie jazdy mogłoby zmusić pieszego do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku. Niedopuszczalne jest ponaglanie pieszego, np. sygnałem, by szybciej przeszedł przez przejście.

W kontekście szerokiego rozumienia pojęcia wchodzącego na przejście nietrafny jest pogląd, że kierujący pojazdem nie ma obowiązku ustąpienia pierwszeństwa, choćby nawet pieszy zbliżający się do przejścia lub mający zamiar przejścia, lecz znajdujący się na chodniku lub poboczu został zmuszony do zatrzymania się lub zwolnienia (powstrzymania się od wejścia na przejście), gdyż pieszy w ogóle jeszcze nie uzyskał pierwszeństwa (W. Matejko, *Pierwszeństwo pieszego...*, s. 20). (w: Stefański Ryszard A., *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*, Opublikowano: WKP 2024).

Powyższe poglądy Sąd Okręgowy w pełni podziela. To na kierującym pojazdem ciąży obowiązek ustąpienia pierwszeństwa pieszemu, zwolnienia przed przejściem dla pieszych, żeby ci uczestnicy ruchu drogowego mogli bezpieczne przejść na drugą stronę. W niniejszej sprawie obwiniony żadnego z wymienionych obowiązków nie spełnił, gdyż nie było to zgodne z przyjętym przez niego stanowiskiem, które *de facto* nie zostało przyjęte w obowiązującym systemie prawnym. Chybione są przy tym twierdzenia obrońcy obwinionego, w których próbuje on dowieść, że w rzeczywistości w obu stanach faktycznych nie występował pies wchodzący na przejście lub znajdujący się na nim. Stanowisku temu przeczą filmy załączone do akt sprawy, które w sposób pewny potwierdzają ten fakt.

Wobec nietrafności wszystkich podniesionych zarzutów, których zasadniczym celem było przekonanie Sądu do przyjęcia odmiennej interpretacji i wykładni znamion czynu zabronionego z art. 86b § 1 pkt 1 k. w. obie apelacje uznano za nieskuteczne.

W ocenie Sądu Odwoławczego również wymierzona obwinionemu kara w pełnym zakresie uwzględnia wszelkie okoliczności wskazane w art. 33 k. w. Orzeczona wobec obwinionego kara grzywny w wysokości 2.000 zł jest bowiem adekwatna do stopnia winy P. P..

Wobec powyższego, Sąd Okręgowy na podstawie art. 437 § 1 k. p. k. w zw. z art. 109 § 2 k. p. w. zaskarżony wyrok utrzymał w mocy, nie znajdując podstaw do uwzględnienia wniosków zawartych w apelacjach.

O kosztach postępowania odwoławczego orzeczono w punkcie II. wyroku zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik postępowania odwoławczego, w związku z faktem, że

apelacja obwinionego nie została uwzględniona, na podstawie art. 636 § 1 k. p. k. w zw. z art. 119 k. p. w. Sąd Okręgowy zasądził od obwinionego na rzecz Skarbu Państwa kwotę 200 złotych tytułem opłaty oraz koszty sądowe za postępowanie odwoławcze.

