

PIOTR KRZEMIEŃ^a, MICHAŁ BURTOWY^b

ZAKAZY KORZYSTANIA Z PRZEDMIOTÓW I URZĄDZEŃ W SPOSÓB PROWADZĄCY DO OSŁABIENIA PERCEPCJI UCZESTNIKÓW RUCHU DROGOWEGO: PROPOZYCJA *DE LEGE FERENDA*

PROHIBITIONS ON USING OBJECTS AND DEVICES IN A MANNER THAT IMPAIRS THE PERCEPTION OF ROAD PARTICIPANTS: A *DE LEGE FERENDA* PROPOSAL

The authors argue that the current wording of the provisions of the Polish Road Traffic Code regarding the use of electronic devices while driving or while entering or crossing the road is flawed, which makes their enforcement difficult and, above all, undermines the purpose for which they were created. Applying successive stages of interpretation (linguistic, systemic, functional), the authors decode the legal norm and then analyse the literature on the issue, concluding that this norm has not been correctly formulated. For reasons that remain unclear, in the case of drivers, the legislator limited the prohibitions exclusively to mobile phones; in the case of pedestrians, they were further limited to electronic devices. Yet in reality, there are many other objects whose use may impair the perception of road traffic. Therefore, the authors offer a proposed wording of the provisions discussed. Finally, they draw attention to the drawbacks of regulations penalizing the discussed behaviours, because the inability to adjust the penalty to the circumstances of the misdemeanour violates the principle of proportionality of the penal response.

Keywords: ban on using a telephone or other electronic device; holding the handset; perception; stopping the vehicle; waiting at the traffic light

Autorzy stawiają tezę, że obecne brzmienie przepisów polskiego Prawa o ruchu drogowym, dotyczących korzystania z urządzeń elektronicznych podczas prowadzenia pojazdu oraz wchodzenia i przechodzenia przez jezdnię jest wadliwe, co utrudnia ich egzekwowanie, a przede wszystkim wypacza cel, dla którego powstały. Przechodząc przez kolejne etapy wykładni (językową, systemową, funkcjonalną), odkodowują normę prawną, po czym dokonują analizy literatury zagadnienia i dochodzą do wniosku, iż norma ta nie została prawidłowo wysłowiona. Z niezrozumiałych względów ustawodawca w przypadku kierujących ograniczył przedmiotowe zakazy wyłącznie do telefonu komórkowego, a w sytuacji pieszych – dodatkowo jedynie do urządzeń elektronicznych, a faktycznie istnieje wiele innych przedmiotów, z których korzystanie może spowodować ograni-

^a Koszalin University of Technology, Poland / Politechnika Koszalińska, Polska
piotr.krzemien@tu.koszalin.pl, <https://orcid.org/0000-0003-4757-0708>

^b Independent researcher, Poznań, Poland / Niezależny badacz, Poznań, Polska
michal@burtowy.pl, <https://orcid.org/0009-0002-7434-9275>

czenie percepcji ruchu drogowego. Autorzy proponują więc nowe przykładowe brzmienie omawianych przepisów, a także zwracają uwagę na wadę regulacji penalizujących omawiane zachowania, gdyż brak możliwości dostosowania kary do okoliczności wykroczenia narusza zasadę proporcjonalności reakcji karnej.

Słowa kluczowe: zakaz korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego; trzymanie słuchawki w rękę; percepcja; zatrzymanie pojazdu; oczekiwanie przed sygnalizatorem

I. WSTĘP

W dobie rozwoju technologii informatycznych oraz elektroniki uczestnicy ruchu coraz częściej korzystają z telefonów komórkowych, tabletów, a nawet laptopów. Urządzenia te służą nie tylko do wykonywania połączeń telefonicznych, lecz także do słuchania muzyki, oglądania filmów, przeglądania portali bądź czytania książek. Nie ma w tym nic złego, gdy odbywa się to w warunkach niestwarzających zbyt dużego ryzyka (niemniej ryzyko istnieje zawsze; Pawelec, 2020, s. 14–28, 77–79, 321–322)¹ spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, także w postaci spóźnionej reakcji na zagrożenie wywołane przez innego uczestnika ruchu. Być może nawet zaniechanie jako formy zachowania lub niezachowania ostrożności jest pierwszoplanowe w odniesieniu do kwestii korzystania z urządzeń informatycznych. Należy więc zaznaczyć, że art. 3 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym² zaniechanie traktuje jako działanie, nakładając zarazem na każdego uczestnika ruchu – kierującego pojazdem oraz niechronionego uczestnika ruchu drogowego – obowiązek unikania wszelkiego działania (a więc również zaniechania), które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę³. Trzeba więc podkreślić, że zachowanie należytej uwagi przez kierującego oraz niechronionego uczestnika ruchu jest elementem zachowania przez niego ostrożności w ruchu drogowym (oraz oczywiście tym bardziej szczególnej ostrożności, jak i wypełnienia obo-

¹ Ponadto w nowszym orzecznictwie np. wyrok SN – Izba Karna z 20 października 2022 r. IV KK 341/21, w którym trzeba było podkreślać się, że: „w perspektywie spojrzenia na sam ruch drogowy zawsze można powiedzieć, że kierujący mógł być bardziej ostrożny, ale od pewnego poziomu tego coraz bezpieczniejszego zachowania dochodziłoby do stawiania mu wymogów nieracjonalnych z punktu widzenia społecznego znaczenia i sensu ruchu pojazdów”, ponieważ „w pewnych dziedzinach życia toleruje się pewien poziom ryzyka wystąpienia niepożądanych następstw, bo wprowadzenie zasad wykluczających wszelkie ryzyko sparaliżowałoby tę sferę życia społecznego. Jedną z takich dziedzin nierozłącznie powiązanych z ryzykiem, jest ruch drogowy. [Oznacza to, że] udział w ruchu drogowym, co do zasady dopuszczalny i stanowiący normalny element życia społecznego, nie może być obciążony nadmiernym ryzykiem pociągnięcia do odpowiedzialności karnej dla osób w nim uczestniczących”.

² Ustawa z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, t.jedn.: Dz. U. 2023, poz. 1047 (dalej jako: Prd).

³ Wyrok SN – Izba Karna z 4 października 2021 r., III KK 70/21.

wiązku upewnienia się co do bezpiecznego wykonania manewru), a unikanie nadmiernego rozpraszania uwagi, niezależnie od sposobu tego rozpraszania, jest elementem unikania ryzyka niezachowania należytej ostrożności w rozumieniu art. 3 ust. 1 Prd.

Urządzeniami, które mogą rozpraszać uwagę, są również nawigacje GPS, choć ułatwiają one prowadzenie pojazdu, gdyż po uruchomieniu nawigacji kierujący jest mniej zaabsorbowany poszukiwaniem na przykład numeru drogi i adresu, co bezpieczeństwo poprawia. Można powiedzieć, że w przypadku nawigacji satelitarnych działanie rozpraszające jest równoważone pozytywnymi czynnikami, lecz wszystko zależy od sposobu i chwili korzystania z nich, co również wynika z zasady ostrożności zawartej w art. 3 Prd i stanowić może element interpretacji stopnia zachowania lub niezachowania tej ostrożności przez kierującego. Analogiczne rozumowanie można przeprowadzić odnośnie do innych uczestników ruchu drogowego, mając na względzie adresowane do nich przepisy i typowe ich zachowania.

Ze względu na rozpowszechnienie tego zjawiska i jego znaczenie masowe ustawodawca wprowadził normy prawne, które w teorii mają zapobiegać niepożądanym zachowaniom w postaci nadmiernego rozpraszania uwagi kierujących. Czy jednak są one adekwatne do szybko zmieniającej się rzeczywistości? Czy formułując art. 14 pkt 8 oraz art. 45 ust. 2 pkt 1 Prd, prawidłowo wyważono płynące z nich ograniczenia i prawa człowieka do swobody zachowania, a tym samym czy nie są one zbyt mało lub silnie restrykcyjne? Na te pytania staramy się udzielić odpowiedzi, niemniej już pobieżna lektura przepisów i piśmiennictwa oraz orzecznictwa prowadzi do wniosku, że przepisy te są wadliwie skonstruowane, zwłaszcza przez ograniczenie znamion czynu do telefonu i innego urządzenia elektronicznego. Z tego powodu proponujemy ich inne brzmienie.

II. CEL USTAWODAWCY

W polskim prawodawstwie od wielu lat istnieje regulacja zabraniająca kierującym „podczas jazdy” korzystania z telefonów komórkowych w sposób „wymagający trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku” (art. 45 ust. 2 pkt 1 Prd), o czym szerzej w dalszej części artykułu. Warto wspomnieć, że brakuje analogicznej regulacji w ratyfikowanej przez Polskę wersji Konwencji o ruchu drogowym⁴. Natomiast w polskim prawie nowością jest podobna

⁴ Konwencja o ruchu drogowym, sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. Dz. U. 1988, Nr 5, poz. 40 (dalej jako: Konwencja). W najnowszej wersji Konwencji (nieratyfikowanej przez Polskę), w art. 8 ust. 6, znajduje się regulacja odnosząca się tylko do kierujących: „A driver of a vehicle shall at all times minimize any activity other than driving. Domestic legislation should lay down rules on the use of phones by drivers of vehicles. In any case, legislation shall prohibit the use by a driver of a motor vehicle or moped of a hand-held phone while the vehicle is in motion. [Kierowca pojazdu powinien zawsze minimalizować jakąkolwiek aktywność inną niż prowadzenie pojazdu. Ustawodawstwo krajowe powinno określać zasady korzystania z telefonów przez kierowców pojazdów. W każdym przypadku ustawodawstwo zabrania kierowcy pojazdu mechanicznego

regulacja z 2021 r. dotycząca pieszych wchodzących i przechodzących przez jezdnię, w tym przejście dla pieszych lub torowisko (art. 14 pkt 8 Prd). Jej cel jest oczywisty: zapobieganie ograniczeniom w obserwacji jezdni, do czego pieszy i tak jest obowiązany w drodze realizacji wymogów zarówno Konwencji (nakaz oceny prędkości i odległości nadjeżdżającego pojazdu – art. 20 ust. 6 lit. b tir. iii), jak i Prawa o ruchu drogowym (szczególna ostrożność, gdy ustawa jej wymaga, oraz ocena, tu przez pieszego, tego, czy kierujący zachowuje się poprawnie, i zakaz wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd – art. 3, 4 i 14 Prd). Decyzja ustawodawcy odnośnie do dodania regulacji dotyczących pieszych jest trafna, albowiem ostatnie badania wskazują, że zjawisko korzystania z urządzeń rozpraszających uwagę i ograniczających percepcję nasila się (zob. np. Frej i in., 2025).

Dookreślenie wymogu art. 3 Prd w dodatkowej jednostce redakcyjnej jest słuszne, choćby z uwagi na ich odległe umiejscowienie od siebie (część ogólna i szczególna), a przede wszystkim dlatego, że Prd jest kierowane do „przeciętnego” uczestnika ruchu oraz innej osoby znajdującej się na drodze. Problem polega na tym, że owo dookreślenie jest zbyt wąskie pojęciowo, a zatem może nie spełniać w całości celu ustawodawcy. Odnosi się to zarówno do regulacji dotyczących kierujących pojazdami, jak i pieszych. Co prawda oczywista jest zasada (Zieliński, 2017), że prawo nie może być nazbyt ogólne, zwłaszcza w przypadku regulacji szczegółowych, ale i nie może być zbyt ciasne pojęciowo, ponieważ nie realizuje w pełni normy ogólnej⁵, a wręcz przeciwnie, niezorientowanego w interpretacji adresata może wprowadzać w błąd. Ponadto zbyt szczegółowa regulacja o charakterze technicznym (jak w tym przypadku) może nie nadążać za postępem technologicznym i po pewnym czasie stracić walor kompleksowości.

Nie ma tu większego znaczenia kwestia karania za wykroczenie, ponieważ uniknięcie mandatu przez pieszego lub kierującego spowoduje, że określone postępowanie, które jest dla nich zbyt ryzykowne, odbierze jako prawidłowe.

III. PIESI

Przepis art. 14 pkt 8 Prd, odnoszący się do zachowania pieszego brzmi: „Zabrania się: [...] 8) 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

lub motoroweru używania telefonu komórkowego, gdy pojazd jest w ruchu; tłum. własnej” (Convention on Road Traffic as amended [MS No.1/2018] (<https://www.gov.uk/government/publications/ms-no12018-convention-on-road-traffic-as-amended>). Warto dodać, że słowo „motion” odnosi się do ruchu fizycznego, a nie do definicji legalnej uczestniczenia w ruchu.

⁵ Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej”, t.jedn.: Dz. U. 2016, poz. 283.

pieszych”. Na temat nowej regulacji zawartej w art. 14 Prd wypowiedział się Ryszard A. Stefański (2022). Należy zasadniczo podzielić jego wykładnię tego przepisu, Stefański bowiem stwierdził:

Wyrażony w art. 14 pkt 8 p.r.d. zakaz korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego także podczas wchodzenia lub przechodzenia po przejściu dla pieszych nie ma charakteru bezwzględny, a dotyczy tylko sytuacji, gdy korzysta z niego w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni lub przejściu dla pieszych. [...] Zakaz ten obowiązuje także w sytuacji, gdy na jezdni, na której znajduje się przejście dla pieszych w danym momencie nie odbywa się jakiegokolwiek ruchu drogowy. [...] Dopuszczalna jest rozmowa przez telefon z funkcją głośnomówiącą, gdyż pieszy ma pełną możliwość rozeznania sytuacji na przejściu dla pieszych i jezdni. Taki sposób korzystania z urządzenia nie prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni lub przejściu dla pieszych. (s. 15)

Pogląd powyższy jest w zasadzie słuszny, niemniej przepis ten jest wadliwie skonstruowany. O ile pojęcie pieszego „wchodzącego” jest dla autorów niniejszego opracowania jasne, co wynika ze stanowisk zaprezentowanych w literaturze (Krzemiń, 2023a, 2023b, 2023c; Matejko, 2023a; Przybysz, 2023), to niedookreśloność (wyrażająca się w brzmieniu „w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji”, bez użycia słowa „prawidłowej” i wyeliminowania słowa „możliwości”) powyższej regulacji czyni ją jałową, a ponadto będzie prowadzić do niewłaściwej interpretacji przyczyn zdarzeń z pieszymi.

Zagrożeniem jest bowiem niestety nierzadko spotykane rozumowanie organów procesowych „ze skutku na przyczynę” (Pawelec i Krzemiń, 2023, s. 151, 157, 586 589, 638). Można mieć pełną możliwość obserwacji i czynić to nieprawidłowo na skutek rozproszenia uwagi, a także można mieć tę możliwość ograniczoną, ale dzięki wystarczającemu skupieniu uwagi obserwować prawidłowo.

Należy stwierdzić, że w razie zaistnienia zdarzenia drogowego nie będzie najczęściej możliwości ustalenia, czy korzystanie przez pieszego z urządzenia elektronicznego w jakiegokolwiek sposób ograniczyło mu możliwość obserwacji, a jeśli tak, to w jakim stopniu. Tym samym związek przyczynowy zdarzenia na tle ustaleń faktycznych będzie niezmiernie trudny do ustalenia, o ile w ogóle możliwy. Mamy świadomość, że ustawodawca, pisząc o „możliwości”, chciał niejako wyeliminować nawet zbyt duże ryzyko, jednak stworzył inne ryzyko: wadliwego, automatycznego wnioskowania, że skoro pieszy korzystał z telefonu, to jego postępowanie stanowi co najmniej zasadniczą przyczynę wypadku. Tymczasem takie aprioryczne ujęcie sprawy jest niedopuszczalne⁶, krzywdzące dla pieszego, tak samo jak automatyzm w karaniu kierujących.

Nikt, nawet sąd, nie odtworzy obrazu, który widział pieszy w krytycznych chwilach, a pojazd można rozpoznać w obszarze peryferyjnym pola widzenia, mając głowę usytuowaną niemal na wprost przejścia, następnie

⁶ Zwłaszcza bez zbadania, czy doszło do wejścia pieszego bezpośrednio przed jadący pojazd, co oznacza zmuszenie prawidłowo reagującego kierującego do gwałtownego hamowania z intensywnością większą niż połowa dostępnej w danych warunkach drogowych.

kierując nań wzrok w celu oszacowania odległości i prędkości, ewentualnie nieznacznie obracając głowę. Nawet jeśli pieszy nie miał odwróconej głowy w kierunku przeciwnym do nadjeżdżającego pojazdu przez określony czas, to wnioskowanie o braku obserwacji albo jej możliwości będzie nie do udowodnienia. Dlatego sam fakt wejścia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd (samo w sobie niedopuszczalne i zabronione) nie świadczy o tym, że przyczyną nieostrożności było korzystanie np. z telefonu – ludzie niekorzystający z telefonów i innych urządzeń elektronicznych też tak robią, powodując zdarzenia drogowe. Czynność „wchodzenia” pieszego nie jest jednak na tyle długotrwała – stanowi jedynie moment przekraczania krawędzi jezdni (por. Krzemień, 2023a, 2023b, 2023c; Matejko, 2023a; Przybysz, 2023), jest zbyt krótka, aby rozpatrywać ją, poszukując przyczyny przez analizę modus operandi jak w przypadku innych przestępstw.

Ponadto regulacja art. 14 pkt 8 Prd „zezwała” na korzystanie z innych rzeczy, urządzeń, które w takim samym stopniu upośledzają percepcję człowieka. Przykładowo, wchodząc i przekraczając przejście, można, według tego kazuistycznego przepisu, czytać papierową książkę, układać kostkę Rubika itp. Ponadto rozmowa przez telefon za pomocą zestawu głośnomówiącego niczym nie różni się od rozmowy wymagającej trzymania go przy uchu, gdyż w taki sam sposób absorbuje uwagę pieszego⁷. Dodatkowo w nasilonym ruchu ulicznym zestaw głośnomówiący może okazać się za cichy, a przerwy w odbiorze głosu rozmówcy mogą dodatkowo dekoncentrować pieszego, podobnie jak powszechne obecnie w smartfonach i komunikatorach internetowych dyktowanie głosowe. W przypadku kierujących pojazdami, o czym dalej, ów zakaz ma sens, ponieważ powoduje, że kierowca może trzymać nadal obie ręce na kierownicy, a w przypadku pieszych fakt ewentualnego zajęcia ich rąk nie ma znaczenia dla bezpieczeństwa ruchu. Nie w tym więc rzecz, albowiem nawet korzystanie ze słuchawek nausznych/dousznych upośledza odbiór sygnałów z zewnątrz, mimo że najnowsze rozwiązania technologiczne potrafią zarówno usuwać szum tła, jak i go przekazywać. Korzystanie ze słuchawek nie jest zabronione, lecz z bezpieczeństwem ma niewiele wspólnego (Dworzecki, 2020).

Stefański (2022) stwierdza, iż popełnienie omawianego wykroczenia wymaga wyłącznie *możliwości* ograniczenia obserwacji, o czym już wspomniano powyżej. Choć przepis co do istoty ma cel zapobiegawczy, to odmienna interpretacja również wydaje się słuszna, ustawodawca bowiem rzeczywiście mówi o zdarzeniu przyszłym, ale używa wyrażenia „w sposób, który prowadzi”. Wskazuje to na jasną intencję, że do takiego ograniczenia zaczyna dochodzić i skutek może być tylko jeden, czyli ograniczenie możliwości obserwacji, które niewątpliwie nastąpi – *Słownik języka polskiego PWN* (b.d.) podaje adekwatną definicję słowa *prowadzić*: „być przyczyną czegoś”. Ustawodawca nie wskazał, że chodzi o sposób, który *może* prowadzić do wspomnianego ograniczenia, tylko o „możliwość obserwacji”. Równie dobrze ustawodawca mógł użyć określenia: „w sposób prowadzący” jako imiesłowu przymiotnikowego, określającego trwającą czynność. W ocenie autorów niniejszego artykułu właśnie z powodu

⁷ Dlatego co do tej części wykładni nie można zgodzić się z Stefańskim (2022).

niejednoznaczności użytych przez ustawodawcę określeń należy wyeliminować wspomniane niedookreśloności przez usunięcie zwrotów zbędnych i rozywajających brzmienie przepisu, który nie bardzo daje się pogodzić z normami nadrzędnymi dotyczącymi szczególnej ostrożności.

Na uwagę zasługuje pojęcie zastosowane przez Monikę Nowikowską (2022) w komentarzu do art. 14 Prd: „wprowadzono zakaz korzystania [...] z telefonów komórkowych oraz innych urządzeń *upośledzających prawidłową percepcję* [wyróż. – aut.], zwłaszcza wzrokową” (s. 77), co jest zgodne z zapatrywaniami autorów. Choć Nowikowska nie proponuje zmiany brzmienia przepisu, to w wykładni niewątpliwie nie powieli wadliwego jego brzmienia.

Jeśli już ustawodawca uznał za stosowne wprowadzenie w art. 14 pkt 8 Prd dodatkowej (poza art. 3 ust. 1 Prd oraz art. 13 ust. 1 Prd) regulacji przeciwdziałającej nieostrożności pieszych, to przyjmując wersję najmniej represyjną, należało sformułować ją np. następująco:

Zabrania się wykonywania czynności ograniczających prawidłową percepcję sytuacji drogowej podczas wchodzenia na jezdnię, drogę dla rowerów, torowisko lub przejście dla pieszych. Zakaz dotyczy również przechodzenia w tych miejscach.

Celowo nie użyto tu określenia „znajdować się” w tych miejscach (jak to jest w Prd i polskim tłumaczeniu Konwencji), albowiem prawidłowe tłumaczenie mówi o takich, którzy „wchodzą” albo „weszli”⁸. Oczywiście dyskutować można, czy całkowicie nie zabronić czynności, których wchodzenie i przechodzenie nie wymagają⁹ (nie są z nimi nieodłącznie związane). Takiego bardziej wymagającego i jednoznacznego pojęciowo rozwiązania odnośnie do telefonów komórkowych oczekiwał Marek Konkolewski (2021), który krytykuje obecne brzmienie przepisu jako zbyt wybiórcze. Jeśliby zastosować zaproponowane rozwiązanie, należałoby jednak wówczas w drodze wykładni ustalić granice stosowania przepisu w kontekście zakresu obowiązku zachowania szczególnej ostrożności przez pieszego przy wchodzeniu na jezdnię, drogę dla rowerów lub torowisko albo przechodzeniu przez te części drogi, gdyż trudno byłoby karać np. za podrapanie się po głowie, natomiast np. wiązanie sobie szalika, regulowanie szelek plecaka, jedzenie hamburgera (dodatkowo widelcem z baczeniem, aby się nie pobrudzić), szukanie czegoś w reklamówce itp. niewątpliwie szczególnej ostrożności by nie spełniało. Uprzedzając ewentualne zarzuty o samo istnienie przepisu, sugerujące uznanie go za *superfluum* ustawowe wobec obowiązku określonego w art. 13 ust. 1 Prd, należy zauważyć, że w orzecznictwie uznaje się korelację obu uregulowań, wskazując, że art. 14 Prd, który wyraża zasadę szczególnej ostrożności od strony negatywnej (tj. w formie zakazów), wykazuje ścisły związek z zasadami wyrażonymi w art. 13 Prd¹⁰.

⁸ Niestety niewłaściwe tłumaczenie prowadzi do zbędnych sporów, czy „wchodzący” to już „znajdujący się”, co i tak nie ma znaczenia, ponieważ „wchodzący” to „znajdujący się częściowo” na przejściu i częściowo przed nim.

⁹ Tu użycie tego słowa wydaje się poprawne.

¹⁰ Wyrok SR Poznań-Nowe Miasto i Wilda w Poznaniu z 31 marca 2021 r., VI W 1895/19.

Można dodać, że wdrożenie propozycji spowodowałoby, iż oprócz korzystania z wszelkich przedmiotów i urządzeń zabronione byłoby dodatkowo np. niesienie dużego kartonu ograniczającego pole widzenia pieszego w chwili wchodzenia na przejście lub przechodzenia przez nie. Ale już dozwolone byłoby, w ramach racjonalnej wykładni, niesienie takiego przedmiotu, gdy jest się asekurowanym przez inną osobę, albo korzystanie z parasola, jeśli nie zasłania się nim sobie widoczności. Oczywiście nad doбором konkretnych słów można dyskutować, chodzi jedynie o zaprezentowanie idei zmian – zdaniem autorów – pożądanym¹¹.

IV. KIERUJĄCY

Z natury rzeczy kierujący pojazdem samochodowym dysponuje większą swobodą w korzystaniu z wszelkich przedmiotów i urządzeń rozpraszających uwagę, choćby z powodu bardziej komfortowych warunków i możliwości przymocowania ich w kabinie oraz dobrego wygłoszenia nowoczesnych pojazdów (słuchawki w obu uszach stają się zbędne). Nieco inaczej wygląda sytuacja kierujących urządzeniami transportu osobistego i rowerami, ale niekiedy kreatywność ich użytkowników nie doznaje istotnych ograniczeń. Regulacje dotyczące tej grupy użytkowników dróg powinny dodatkowo uwzględniać konieczność zapewnienia właściwej techniki prowadzenia pojazdu, tj. trzymania rąk na kierownicy, nóg w odpowiednim miejscu, prawidłowej pozycji kierującego itp.¹² Nie należy jednak lekceważyć istotnej roli słuchu jako elementu zachowania ostrożności – a zwłaszcza szczególnej ostrożności – przez kierujących mikropojazdami w ruchu drogowym, przede wszystkim w kontekście naturalnej dla tych urządzeń zrywności i związanej z nią tendencji do dynamicznego poruszania się tymi pojazdami w ruchu, często bez należytego zmniejszenia prędkości i obserwacji przedpola jazdy przy zmianie kierunku bądź dojeżdżaniu do skrzyżowania.

Analogicznie do propozycji dotyczącej pieszych, choć nieco inaczej, mógłby wyglądać przepis dotyczący kierujących:

Zabrania się wykonywania czynności ograniczających prawidłową percepcję sytuacji drogowej podczas prowadzenia jadącego pojazdu w ruchu drogowym, w tym korzystania z urządzeń komunikacyjnych poprzez trzymanie urządzenia w ręku.

Propozycja ta wiązałaby się zatem także z zakazem trzymania w ręku mikrofonu (w tym od radia CB), o czym ustawodawca zdaje się zapomnieć, a co w kontekście istniejących obecnie zestawów głośnomówiących jest niezrozumiałe.

¹¹ Dodatkowo należy pamiętać, że dopiero przy analizie konkretnego zdarzenia drogowego następuje rozważenie doniosłości kwestii naruszenia obowiązków uczestnika ruchu dla przypisania mu spowodowania wypadku komunikacyjnego (wyrok SN – Izba Karna z 10 maja 2022 r., IV KK 46/22).

¹² Dlatego też, w ocenie autorów, przepis art. 22 ust. 5a Prd nie powinien dotyczyć elektrycznych hulajnóg, które powinny obowiązkowo posiadać kierunkowskazy.

miale. Dozwolone byłoby natomiast korzystanie z telefonu podczas unieruchomienia wynikającego z warunków ruchu (np. w korku), gdyż co do istoty stojący prawidłowo pojazd nikomu nie może zagrozić, choć jeśliby przyjąć nerwowe zachowania innych zniecierpliwionych kierujących, to ryzyko zdarzenia drogowego związane z opóźnieniem ruszenia ze skrzyżowania wzrasta¹³.

Odrębną kwestią jest to, czy takie znaczne opóźnienie jest w ogóle realne, a jeśli tak, to czy może być spowodowane np. korzystaniem z trzymanego w ręce telefonu, skoro nie wyłącza to słuchu i możliwości percepcji np. sygnału dźwiękowego zniecierpliwionego innego kierującego. Kwestie te poruszył w swoich pracach Witold Matejko (2023c, 2023d), słusznie uznając, że kontekst użytego w tym miejscu ustawy pojęcia „podczas jazdy” niewątpliwie dotyczy pojazdu przemieszczającego się, a nie stojącego np. przed sygnalizatorem. Matejko (2023d), zwracając uwagę na zasady wykładni przepisów o restrykcyjnym charakterze, z których można wywodzić skutki wykroczeniowe i karne, pisze:

Istotne rozbieżności pojawiają się już przy interpretacji pojęcia „korzystania telefonu”. Dominuje pogląd, że „korzystaniem” jest nie tylko prowadzenie rozmowy, ale każdy sposób korzystania z funkcji urządzenia, w tym np. pisanie SMS-ów, przeglądanie Internetu bądź innej treści na ekranie, robienie zdjęć itd. [...] W judykaturze pojawiła się jednak, m.in. w wyroku Sądu Rejonowego w Olsztynie z 1 kwietnia 2015 r., sygn. IX W 733/15, teza, że zakaz ten ma szersze zastosowanie i objęte nim jest nawet „drapanie się telefonem po głowie”. W praktyce prowadzi to do uznania, że zakazane jest samo tylko trzymanie telefonu w ręku. Pogląd taki wprost odrzucił natomiast Sąd Rejonowy w Wągrowcu w wyroku z 29 grudnia 2015 r., sygn. II K 672/15 [...] Zdecydowanie należy przyznać słusność tej drugiej wykładni, gdyż uznanie, że zakazane jest samo trzymanie telefonu w ręku nie ma żadnego uzasadnienia w treści art. 45 ust. 2 pkt 1 p.r.d. Trzymanie w ręku jakiegoś przedmiotu nie oznacza korzystania z niego. [...] Korzystanie z telefonu” zabronione jest tylko, jeżeli „wymaga” trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku. [...] Niezrozumiałe wątpliwości wzbudza wykładnia pojęcia „podczas jazdy”. Stwierdzenie, że pojazd który zatrzymał się na czerwonym świetle znajduje się „w ruchu” jest pozbawione znaczenia, gdyż art. 45 ust. 2 pkt 1 p.r.d. nie zakazuje używania telefonu kierującemu pojazdowi znajdującemu się w „ruchu”, tylko „podczas jazdy”, a to z całą pewnością nie jest to samo („w ruchu” znajduje również pieszy, vide definicja „uczestnika ruchu” z art. 2 pkt 17 p.r.d. – niemniej pieszy z pewnością nie znajduje się podczas jazdy). (akapit 3–7)

Podobne zapatrywanie wyraził Mikołaj Małecki (2018, akapit 2–3), jasno rozgraniczając „znajdowanie się w ruchu”, w myśl definicji legalnej Prd, i „podczas jazdy”, która jest czynnością fizyczną, interpretując, że zatrzymanie się na czerwonym świetle nie jest jazdą, o której mowa w omawianym przepisie.

Odnosnie do kierującego pojazdem wypowiedział się także Stefański (2017, s. 47–57), który stwierdził, że co prawda w znaczeniu językowym „zatrzymanie się” nie jest jazdą, jednakże przyjęcie odmiennej wykładni jest uzasadnione „koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego” (s. 54). W jaki sposób, nie wyjaśnił, choć już we wstępie przyznał, że regulacja

¹³ Nie da się wykluczyć sytuacji, gdy inni kierujący zaczynają omijać taki stojący pojazd i odsłaniać jego sylwetkę w ostatniej chwili, co dla już rozpędzonych pojazdów nadążających kierujących niesie ryzyko uderzenia w tył stojącego. Wynika to z tego, że nawet zachowując prawidłowy odstęp, który dostosowuje się do pojazdów jadących, nagle dojdzie do odsłonięcia przeszkody stojącej, a wówczas jazda z prawidłowym odstępem nie pozwala na uniknięcie zderzenia.

ta nasuwa pewne wątpliwości. Stwierdzenie: „Chodzi bowiem o to, by uwa- ga kierującego była skoncentrowana na prowadzeniu pojazdu, a tę rozprasza korzystanie z telefonu, a zwłaszcza prowadzenie za jego pośrednictwem roz- mowy. Nie trzeba posiadać szczególnej wyobraźni, by uzmysłwić sobie, że korzystanie z telefonu przez kierującego pojazdem, który zatrzymał się przez sygnalizatorem świetlnym lub w tzw. korku, jest niebezpieczne, gdyż w każdej chwili sytuacja może się zmienić i kierujący pojazdem powinien kontynuować jazdę” (s. 54) w żaden sposób nie wskazuje, jakie to zagrożenie może wywołać omawiana czynność, odnosi się zaś do sytuacji przyszłej, która może zaistnieć np. za 1-2 minuty (biorąc pod uwagę cykle sygnalizacji świetlnych), a nawet zdecydowanie dłużej, jeśli czekamy przed opuszczonymi zaporami np. na prze- jazd pociągu, czyli *de facto* innej niż omawiana (gdzie z kolei w zwyczaju jest swoiste „rozluźnienie” zasad ruchu i nie do rzadkości należy nawet krótko- trwale wysiadanie kierujących z pojazdów oczekujących na ponowne otwarcie zapor). Następnie Stefański, argumentując za inną, pozytywną oceną zatrzy- mania niewynikającego z warunków ruchu drogowego i trwającego nie dłużej niż 1 minutę oraz związaną z tym legalną możliwością korzystania z telefonu, pisze, że kierujący nie zatrzymuje się na pasie ruchu, lecz w miejscu i wa- runkach zapewniających dostateczną widoczność dla innych kierujących, nie powodując tym samym utrudnienia ruchu i zagrożenia bezpieczeństwa, robi to jak najbliżej prawej krawędzi jezdni, w sposób wskazany znakami drogo- wymi, na chodniku (obecnie drodze dla pieszych), z uwzględnieniem zakazu zatrzymania.

Uzasadnienie powyższe nie wydaje się trafne, albowiem – jak sam Stefański (2017, s. 54), cytując przepisy Prd, stwierdził – owo zatrzymanie może od- bywać się na „pasie ruchu”, tyle że pod pewnymi warunkami. Trudno przyjąć, że zatrzymanie takie, np. przed sygnalizatorem lub zaporami kolejowymi, nie może się zdarzyć na „pasie ruchu” (jest on wyznaczony na jezdni)¹⁴ i obligato- ryjnie następuje w miejscu o ograniczonej widoczności, co stwarza zagrożenie. Pogląd ten nie jest więc słuszny na gruncie aksjologicznym.

Oczywiście Stefański (2017) podał przykłady niebezpieczeństwa wynikają- ce z wyłączenia jednej ręki i osłabienia koncentracji – tzw. ślepotą z nieuwagi, które jednak tracą na znaczeniu, gdy pojazd stoi. Stefański słusznie stwier- dza, że rozproszenie uwagi „odzwierciedla się w długości drogi hamowania” (s. 48)¹⁵. Podzielić należy także jego opinię, że „korzystanie przez kierującego pojazdem z telefonu może powodować utrudnienia w ruchu, np. z powodu jazdy ze zbyt małą prędkością, wynikającą z rozmowy przez telefon” (s. 48), dodając, iż stanowi to wykroczenie (art. 19 ust. 2 pkt 1 Prd). Również podzielić należy pogląd Stefańskiego, choć odnoszący się do zaniedbania ustawodawcy, że: „Nie

¹⁴ Odnośnie do wykładni pojęcia *zatrzymanie pojazdu*, zdefiniowanego w art. 2 pkt 29 Prd, zob. np. wyrok SO w Jeleniej Górze – VI Wydział Karny Odwoławczy z 26 czerwca 2018 r., VI Ka 283/18.

¹⁵ Tu jednak wkraśl się autorowi błąd pojęciowy, albowiem chodzi o drogę zatrzymania, któ- ra składa się z drogi przejechanej w czasie reakcji oraz w czasie hamowania. Spóźnienie z reakcją nie wpływa na drogę hamowania, gdyż ta występuje już po czasie reakcji. Intencja autora jest jednak oczywiście zrozumiała.

dotyczy ten zakaz jadącego wierzchem, gdyż koń nie jest pojazdem” (s. 49). Skoro jednak przyczepa jest pojazdem, to ów zakaz dotyczy woźnicy, podobnie jak kierującego pojazdem holowanym, a także instruktora nauki jazdy i egzaminatora. Trudno jednak podzielić pogląd, jakoby korzystanie z radia CB nie absorbowało rąk kierującego, albowiem co prawda, jak zauważa Stefański, samego radia nie bierze się do ręki, jednak w rękę trzyma się często mikrofon, tzw. szczekaczkę. Jak już wspomniano, trudno znaleźć uzasadnienie, dlaczego taki sposób korzystania z CB radia został przez ustawodawcę niedostrzeżony, zwłaszcza że urządzenia te obecnie mogą pracować w trybie głośnomówiącym. Odwołanie się ustawodawcy jedynie do słuchawki lub telefonu tworzy sprzeczność z celem regulacji.

Warto więc przytoczyć pogląd jednego z autorów niniejszego artykułu (Burtowy, 2023): „Nie jest jednak wykroczeniem jednorazowe wzięcie do ręki telefonu (np. w celu odebrania, sprawdzenia lub zakończenia połączenia w trakcie kierowania pojazdem), gdy poza tym rozmowa jest prowadzona przy użyciu zestawu głośnomówiącego [...]. *Zakaz ten należy bowiem interpretować zdroworozsądkowo, ale i z uwzględnieniem zasady ostrożności z art. 3 p.r.d.* [wyróż. – aut.]. Dotyczy to nie tylko korzystania z telefonu, ale i innych zakazów oraz zachowań potencjalnie ryzykownych” (s. 190). Podobnie na sprawę zapatruje się Nowikowska (2022), która powołując się na orzecznictwo¹⁶, stwierdza: „Jednorazowe wzięcie do ręki telefonu w celu odebrania połączenia lub zakończenia go w trakcie kierowania pojazdem nie jest objęte zakazem z art. 45 ust. 2 pkt 1 PrDrog, gdy poza tym rozmowa jest prowadzona przy użyciu zestawu głośnomówiącego” (s. 138). Autorka nie podejmuje jednak problemu tego, czym jest „jazda” w rozumieniu komentowanego przepisu.

W pragmatyce sądowej pojawiają się zarzuty, stawiane przez obrońców obwinionych w postępowaniach wykroczeniowych, że sam fakt, iż kierujący pojazdem podczas jazdy trzyma w ręku telefon komórkowy, nie stanowi dowodu wypełnienia znamion strony przedmiotowej, gdyż telefon taki właściwie nie jest telefonem, lecz urządzeniem wielofunkcyjnym, a organ kontroli ruchu drogowego nie jest w stanie udowodnić, z jakiej funkcji tego urządzenia kierujący właśnie korzystał. Taką linię obrony zaprezentowano między innymi w sprawie o sygnaturze II W 1611/12, prowadzonej przez Sąd Rejonowy w Grójcu. Sąd, niestety, nie odniósł się do tej argumentacji, gdyż sprawa zdążyła się przedawnić.

Nie sposób więc zaakceptować tak rygorystycznego poglądu wyrażonego dodatkowo w pracy doświadczalnej Sieklickiej i in. (2022), aby korzystanie z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas postoju pojazdu będącego uczestnikiem ruchu drogowego stanowiło wykroczenie (autorzy przywołanego opracowania nie dokonali analizy prawnej i ograniczyli się do arbitralnego stwierdzenia).

Na poparcie poglądów Matejki (2023b) i Małeckiego (2018) można wykonać test dotyczący zakazu wykładni homo- i synonimicznej, który tylko na pozór rodzi wątpliwości. Słowo „jazda/y” pojawia się w ustawie Prd wielokrotnie,

¹⁶ Wyrok SO w Tarnowie z 16 kwietnia 2008 r., II Waz 32/08.

np.: kierunek jazdy – art. 2, jazda wierzchem – art. 2, prędkość jazdy – art. 2, rozpoczynanie jazdy po postoju lub zatrzymaniu – art. 17, nieutrudnianie jazdy – art. 19, kontynuowanie jazdy – art. 22, jazda w warunkach – art. 29.1, odcięcie się przyczepy w czasie jazdy – art. 31, jazda w kolumnie – art. 32.1, jazda bez trzymania co najmniej jednej ręki na kierownicy – art. 33, zabrania się jazdy – art. 33a, jazda testowa – art. 38, korzystanie z pasów, kasku podczas jazdy – art. 39 i 40, używanie świateł mijania podczas jazdy – art. 51, podczas jazdy i postoju – art. 66, uniemożliwienie jazdy – art. 129b. Dostrzec więc tu można niekonsekwencję ustawodawcy, albowiem co najmniej w kilku przypadkach dałoby się użyć innych sformułowań, np.: „uczestniczenie w ruchu”, „bycie w ruchu”. Jednakże dodanie znamienia „podczas” całkowicie zmienia kontekst zwrotu, jednoznacznie wskazując na przemieszczanie się pojazdu. Nie chodzi tu więc ustawodawcy o jazdę rozumianą w sensie podróży uwzględniającej zatrzymanie oraz postoje. Podobnie wspiera tezę autorów niniejszego artykułu dodanie przez ustawodawcę w przepisie dotyczącym używania świateł pojazdu dodatkowej jednostki redakcyjnej przez dookreślenie, że obowiązuje także po zatrzymaniu wynikającym z warunków ruchu drogowego. Nie budzi więc wątpliwości, że ustawodawca pojęcie jazdy rozumie dwójako, w zależności od sytuacji (inaczej niż np. korzystanie z pasów bezpieczeństwa, gdzie chodzi o uczestniczenie w ruchu drogowym).

Przyjęcie zaproponowanego w niniejszym artykule brzmienia przepisu art. 45 ust. 2 pkt 1 Prd usunęłoby problemy dotyczące jego wykładni, takie jak rozstrzyganie np., czym jest „korzystanie” i czy było „wymagane”, tym samym kładąc nacisk na ocenę faktycznego postępowania kierującego wyrażającego się w braku zachowania ostrożności lub ostrożności szczególnej. Nie byłoby też wątpliwości, że sam fakt uczestniczenia w ruchu drogowym jest warunkiem niewystarczającym i musi zostać uzupełniony o jazdę rozumianą jako aktualne przemieszczanie się pojazdu.

Według tej propozycji także np. czytanie papierowej książki i gazety, czy też dokonywanie czynności seksualnych (zjawisko coraz bardziej powszechne) oraz oglądanie filmów przez kierującego w czasie jazdy byłyby jednoznacznie zabronione, ponieważ czynności te oczywiście wykraczają poza pojęcie nawet zwykłej ostrożności.

Należałoby jednak precyzyjnie określić granice obowiązywania przepisu, również z uwzględnieniem szerokiej interpretacji pojęć „jazda” i „ruch”, a zarazem definicji legalnych zatrzymania pojazdu i postoju pojazdu, zdefiniowanych w art. 2 pkt 29 Prd oraz art. 2 pkt 30 Prd.

V. ZAKOŃCZENIE

Wobec ostatnich zmian dotyczących penalizacji korzystania z telefonów komórkowych oraz innych urządzeń jako naruszające zasadę proporcjonalności jawią się wysokości mandatów karnych za omawiane wykroczenia, i to bez możliwości stosowania tzw. widełek. Podobnie wadliwe jest stosowanie

sztywnej liczby punktów karnych, gdyż z doświadczenia życiowego wynika, że nawet gdy pojazd jedzie, to możliwe są sytuacje o diametralnie różnych okolicznościach.

Po pierwsze, wysokość sankcji finansowej stosowanej wobec pieszych (tu brak możliwości przyznawania punktów karnych) względem wysokości kwot dotyczących kierujących z niezrozumiałego powodu jest uzależniona od „masy” uczestnika ruchu, podczas gdy czyn jest ten sam i stwarza tożsame ryzyko spowodowania zdarzenia drogowego. Przyjmowanie, że skoro pojazd jest w stanie wyrządzić znacznie większą krzywdę pieszemu niż pieszy „pojazdowi” (kierującemu), jest z gruntu niewłaściwe. Wszak rezultatem nieostrożności niechronionego uczestnika ruchu także może być śmierć kierującego albo postronnej osoby na skutek wykonania manewru obronnego i zjechania z jezdni, i to w sytuacji gdy np. kierującemu nie będzie można zarzucić naruszenia zasad ostrożności lub jej kwalifikowanej formy. Wywołanie niebezpieczeństwa zaistnienia określonego zdarzenia jest rezultatem decyzji sprawcy, które mają charakter psychologiczny i realizują się m.in. w formie przypisania winy.

Na problem zbytniego przywiązania ustawodawcy do skutku (także powiązanego ze sposobem przemieszczania się) zamiast do samego czynu, zwracają słuszenie uwagę Kazimierz J. Pawelec i Piotr Krzemień (2023, s. 42, 679). Oceniana powinna być przede wszystkim kwestia świadomości wystąpienia czynu i ewentualnego skutku. Jakie bowiem znaczenie w ustaleniu winy jako stosunku psychicznego sprawcy do czynu ma to, czy np. podczas wjechania samochodem w przystanek autobusowy na skutek błędów kierującego piesi (gdy znajdują się tam np. trzy osoby) zdołają odskoczyć lub nie? W pierwszej sytuacji dojdzie do wykroczenia, w drugiej zaś – przy zaistnieniu obrażeń naruszających czynności ciała powyżej dni siedmiu – do przestępstwa, podczas gdy czyn pozostaje jeden, a skutek jest losowy. Można sobie wyobrazić dodatkowo większą liczbę pieszych i różne kategorie obrażeń, co będzie zmierzało w kierunku katastrofy.

Podobnie będzie w sytuacji, gdy w niezabezpieczony wykop wjedzie inny pojazd, a nie będzie możliwości wykazania nieprawidłowości kierującemu tym pojazdem, i albo nikt nie dozna obrażeń, albo one nastąpią, albo wystąpią u wielu osób (ze zgonem włącznie) – rozpiętość karania tego samego czynu będzie szeroka: od wykroczenia, poprzez przestępstwo spowodowania wypadku, dalej zagrożenia katastrofą w ruchu drogowym, aż po katastrofę „zwykłą”, a nawet kwalifikowaną. Przykłady takiej nieracjonalności ustawodawcy można mnożyć.

Celem niniejszej publikacji jest więc wywołanie dyskusji dotyczącej problemu i tego, czy zaproponowane rozwiązania nie są zbyt restrykcyjne, a zarazem czy w pełni odzwierciedlają potrzeby bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zdaniem autorów propozycje zmian przepisów są potrzebne, a zarazem akceptowalne społecznie, nie naruszają praw człowieka i lepiej wypełniają cel ustawodawcy niż aktualnie obowiązujące, omówione w artykule regulacje związane z rozproszeniem uwagi uczestników ruchu.

Author contributions / Indywidualny wkład autora (CRediT): Piotr Krzemień – 70% (Conceptualization / Konceptualizacja; Investigation / Przeprowadzenie badań; Writing – original draft / Pisanie – pierwszy szkic; Writing – review & editing / Pisanie – recenzja i edycja). Michał Burtowy – 30% (Conceptualization / Konceptualizacja; Investigation / Przeprowadzenie badań; Writing – original draft / Pisanie – pierwszy szkic; Writing – review & editing / Pisanie – recenzja i edycja).

Conflict of interest / Konflikt interesów: The authors declare no conflict of interest. / Autorzy nie zgłosili konfliktu interesów.

Funding / Finansowanie: The authors declare no institutional funding. / Autorzy oświadczyli, że nie korzystali z finansowania instytucjonalnego.

The use of AI tools / Wykorzystanie narzędzi AI: The authors declare no use of AI tools. / Autorzy oświadczyli, że nie korzystali z narzędzi AI.

Data availability / Dostępność danych: Not applicable. / Nie dotyczy.

References / Bibliografia

- Burtowy, M. (2023). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz*. Wolters Kluwer.
- Dworzecki, M. (2020). Deprywacja sensoryczna w ruchu drogowym niebezpieczna redukcja bodźców działających na zmysły. *L-Instruktor*. Pobrane 6 stycznia 2024, z: <https://www.l-instruktor.pl/aktualnosci/marek-dworzecki-deprywacja-sensoryczna-w-ruchu-drogowym.html>
- Frej, D., Poliak, M., i Krzemień, P. (2025). Increasing Danger at Pedestrian Crossings: The Impact of Mobile Phones on Pedestrian Safety. *The Archives of Automotive Engineering*, 108(2), 59–84. <https://doi.org/10.14669/AM/200411>
- Konkolewski, M. (2021, 31 maja). Kociński – Konkolewski. Wywiad. *YOTV*. Pobrano 6 stycznia 2024, z: <https://www.facebook.com/watch/?v=3831938040262060>
- Krzemień, P. (2023a). Pieszy stojący nie jest „wchodzącym” – wyniki kontroli NIK. *Strefa BRD*. Pobrano 6 stycznia 2024, z: <https://strefabrd.pl/2023/09/11/pieszy-stojacy-nie-jest-wchodzacy-wyniki-kontroli-nik/>
- Krzemień, P. (2023b). Pieszy „wchodzący” – zgodne wykładnie: prof. M. Matczaka, glosa mec. W. Matejko i wykład mec. T. Wolfowicza. *Strefa BRD*. Pobrane 6 stycznia 2024, z: <https://strefabrd.pl/2023/04/30/pieszy-wchodzacy-krotka-wykladnia-prof-marcina-maczaka>
- Krzemień, P. (2023c). Pieszy zbliżający się i zatrzymujący się przed przejściem nie ma pierwszeństwa – wyrok WSA III SA/Łd 75/23 w Łodzi. *Strefa BRD*. Pobrane 6 stycznia 2024, z: <https://strefabrd.pl/2023/09/07/pieszy-zatrzymujacy-sie-przed-przejsciem-nie-ma-pierwszenstwa-wyrok-wsa-iii-sa-ld-75-23-w-lodzi/>
- Małecki, M. (2018). Jedziesz autem... *Dogmaty Karnisty* [Blog]. Pobrano 2 grudnia 2024, z: <https://www.facebook.com/dogmatykarnisty/posts/906857652828932>
- Matejko, W. (2023a). Pierwszeństwo pieszego na przejściu dla pieszych. *Paragraf na Drodze*, 3, 7–35. <https://doi.org/10.4467/15053520PnD.23.012.18936>
- Matejko, W. (2023b). Pierwszeństwo pieszego na przejściu dla pieszych – nowa publikacja W. Matejko. *Strefa BRD*. Pobrane 6 stycznia 2024, z: <https://strefabrd.pl/2023/12/23/pierwszenstwo-pieszego-na-przejsciu-dla-pieszych-nowa-publicacja-w-matejko/>
- Matejko, W. (2023c). Zakaz korzystania z telefonu podczas jazdy. Analiza art. 45 ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym. *Paragraf na Drodze*, 1, 7–28. <https://doi.org/10.4467/15053520PnD.23.015.19422>
- Matejko, W. (2023d). Zakaz korzystania z telefonu przez kierującego pojazdem. *Strefa BRD*. Pobrano 6 stycznia 2024, z: <https://strefabrd.pl/2023/12/16/zakaz-korzystania-z-telefonu-przez-kierujacego-pojazdem/>
- Morawski, L. (2010). *Zasady wykładni prawa*. Towarzystwo Naukowe Organizacji i Kierownictwa.
- Nowikowska, M. (2022). Komentarz do art. 14. W: A. Mezglewski, M. Nowikowska i J. Kurek (2022). *Prawo o ruchu drogowym. Komentarz* (s. 79–77). C. H. Beck.

- Pawelec, K. J. (2020). *Bezpieczeństwo i ryzyko w ruchu drogowym*. Difin.
- Pawelec, K. J., i Krzemień, P. (red). (2023). *Opiniowanie w sprawach przestępstw i wykroczeń drogowych*. Wolters Kluwer.
- Przybysz, P. (2023). Ministerstwo Infrastruktury zaprzecza pierwszeństwu pieszego przed wejściem na przejście dla pieszych. *Strefa BRD*. Pobrane 6 stycznia 2024, z: <https://strefabrd.pl/2023/04/14/ministerstwo-infrastruktury-zaprzecza-pierwszenstwu-pieszego-przed-wejsciem-na-przejscie-dla-pieszonych/>
- Sieklicka, A., Chądzyńska, P., i Iwanowicz, D. (2022). Analiza zachowania kierujących pojazdami na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną w oczekiwaniu na sygnał zielony – studium przypadku w Polsce. *Applied Sciences*, 12(19), 10133. <https://doi.org/10.3390/app121910133>
- Słownik języka polskiego PWN*. (b.d.). Prowadzić. Pobrane 6 stycznia 2024, z: <https://sjp.pwn.pl/slowniki/prowadzic.html>
- Stefański, R. A. (2017). Zakaz korzystania z telefonu komórkowego podczas kierowania pojazdem. *Paragraf na Drodze*, 1, 47–57.
- Stefański, R. A. (2022). Obowiązki kierujących pojazdami i pieszych przechodzących przez przejście dla pieszych po nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym. *Paragraf na Drodze*, 1, 7–19. <https://doi.org/10.4467/15053520PnD.22.001.16237>
- Wronkowska, S. (2003). *Podstawowe pojęcia prawa i prawoznawstwa*. Ars boni et aequi.
- Zieliński, M. (2017). *Wykładnia prawa. Zasady – reguły – wskazówki*. Wolters Kluwer.

