



WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 20 sierpnia 2025 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

Prezes SN Zbigniew Kapiński (przewodniczący)

SSN Stanisław Stankiewicz (sprawozdawca)

SSN Małgorzata Bednarek

Protokolant Agnieszka Niewiadomska

przy udziale prokuratora Prokuratury Krajowej Jerzego Engelkinga,

w sprawie **M. M. (M.)**,

uniewinnionego od popełnienia czynu z art. 97 k.w.

w zw. z art. 47 ust. 1 pkt 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym,

po rozpoznaniu w Izbie Karnej na rozprawie

w dniu 20 sierpnia 2025 r.,

kasacji wniesionej przez Prokuratora Generalnego - na niekorzyść

od wyroku Sądu Rejonowego Gdańsk-Północ w Gdańsku

z dnia 17 maja 2024 r., sygn. akt II W 1883/23,

**uchyla zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę Sądowi
Rejonowemu Gdańsk - Północ w Gdańsku do ponownego
rozpoznania.**

Małgorzata Bednarek Zbigniew Kapiński Stanisław Stankiewicz

UZASADNIENIE

M. M. został obwiniony o to, że:

„w dniu 27.06.2023 r. około godz. 12:25 w G. przy Al. [...] na wysokość posesji na [...] jechał pojazdem marki R. o nr rej. [...] na drodze dla pieszych (chodniku) nie pozostawiając 1.5 metra przejścia dla pieszych, to jest o wykroczenie z art. 97 k.w. w zw. z art. 47 ust. 1 pkt 2 ustawy - Prawo o ruchu drogowym”.

Sąd Rejonowy Gdańsk-Północ w Gdańsku wyrokiem z dnia 17 maja 2024 r., wydanym w sprawie o sygn. akt II W 1883/23, na podstawie art. 63 § 3 k.p.w. w zw. z art. 5 § 1 pkt 2 k.p.w. uniewinnił obwinionego od zarzucanego mu czynu oraz rozstrzygnął o kosztach postępowania.

Na wniosek oskarżyciela publicznego - Straży Miejskiej, sporządzono pisemne uzasadnienie wydanego orzeczenia. Przedmiotowy wyrok uprawomocnił się w dniu 19 czerwca 2024 r., bez postępowania odwoławczego.

Kasację od powyższego wyroku wniósł Prokurator Generalny, który zaskarżył go w całości, na niekorzyść obwinionego M. M. i na podstawie art. 111 k.p.w., art. 526 § 1 k.p.k. oraz art. 537 § 1 i 2 k.p.k. w zw. z art. 112 k.p.w. zarzucił:

„rażące i mające istotny wpływ na treść wyroku naruszenie przepisów prawa materialnego, a mianowicie art. 97 k.w. w zw. z art. 47 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, poprzez wyrażenie przez Sąd *meriti* błędnego poglądu, iż do przyjęcia dopuszczalności - uregulowanego drugą z wymienionych norm prawnych - zezwolenia na zatrzymanie lub postój pojazdu samochodowego na drodze dla pieszych wystarczające jest, aby szerokość chodnika, na którym kierujący zamierza zaparkować pojazd, nie była mniejsza niż 1,5 metra oraz aby parkowanie pojazdu nie utrudniało ruchu pieszych, podczas gdy należyta wykładnia tego przepisu, dokonana w zestawieniu z ustawowymi definicjami pojęć: „drogi dla pieszych” oraz „chodnika”, w brzmieniu nadanym im ustawą z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2022 r. poz. 1768 z dnia 23 sierpnia 2022 r.) winna prowadzić Sąd Rejonowy do konstatacji, iż zgodnie ze stanem prawnym obowiązującym od dnia 21 września 2022 r. niedozwolone jest parkowanie pojazdów samochodowych na „chodniku”, który obecnie jako część składowa drogi dla pieszych przeznaczony jest wyłącznie dla ruchu pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, natomiast zatrzymanie i postój pojazdu samochodowego na „drodze dla pieszych” jest dozwolone *de facto* jedynie

na pasie buforowym, w szczególności pod warunkiem, że szerokość chodnika, wyodrębnionego jako element tejże drogi dla pieszych, jest nie mniejsza niż 1,5 metra i nie utrudnia to ruchu pieszym, skutkiem czego było niesłuszne uniewinnienie obwinionego M. M. od popełnienia czynu polegającego na wjechaniu pojazdem mechanicznym na drogę dla pieszych bez pozostawienia 1,5 metra szerokości chodnika”.

W konkluzji autor kasacji wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi Rejonowemu Gdańsk-Północ w Gdańsku do ponownego rozpoznania.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Kasacja Prokuratora Generalnego okazała się zasadna.

Zaskarżony prawomocny wyrok jest wadliwy, albowiem został wydany z rażącym naruszeniem prawa materialnego, a mianowicie art. 97 k.w. w zw. z art. 47 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym.

Na wstępie przypomnieć należy, iż bezspornym jest fakt wjechania przez obwinionego na chodnik mieszczący się przy ul. [...] w G. oraz sposób zaparkowania przez niego pojazdu i pozostawienia do dyspozycji pieszych fragmentu chodnika mniejszego niż 1.5 metra, co wynikało z załączonej do akt sprawy dokumentacji fotograficznej oraz zeznań M. N.. Sąd Rejonowy doszedł jednak do przekonania, że zachowanie obwinionego M. M. nie wyczerpało ustawowych znamion zarzucanego mu czynu, ponieważ obwiniony „(...) zaparkował pojazd na drodze dla pieszych, dwa kołami samochodu na chodniku, którego szerokość nie była mniejsza niż 1,5 m i dwoma kołami na jezdni, nie utrudniając ruchu pieszych” i stąd parkowanie tego pojazdu było prawidłowe, zaś obwiniony swoim zachowaniem nie wypełnił ustawowych znamion wykroczenia, wskazanego we wniosku o ukaranie. Poprawność zaparkowania pojazdu przez obwinionego Sąd Rejonowy wywiódł zatem ze specyfiki miejsca, w którym pojazd został usytuowany, a mianowicie tego, że chodnik, na którym samochód został zaparkowany, był szerszy niż 1,5 m. Tymczasem, jak trafnie zauważa autor kasacji wnioskowanie takie jest błędne, albowiem pozostaje w sprzeczności z wykładnią celowościową i funkcjonalną, które niewątpliwie, łącznie z wykładnią językową, pozwoliłyby na prawidłowe zdekodowanie analizowanej normy prawnej, zawartej w dyspozycji art. 47 ust. 1 pkt

2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, a w konsekwencji również za odmienne uznanie zachowania obwinionego, jako realizującego ustawowe znamiona zarzucanego mu wykroczenia.

Z uzasadnienia zaskarżonego wyroku można wnioskować, że Sąd Rejonowy w sposób zamienny używa pojęć „chodnika” i „drogi dla pieszych”, zatem zdaje się nie dostrzegać znowelizowanego (na mocy art. 7 ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw [Dz. U. 2022.1768 z dnia 23 sierpnia 2022 r.]) przepisu art. 47 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Przed dniem 21 września 2022 r. ustęp pierwszy tego przepisu stanowił, że: „Dopuszcza się zatrzymanie lub postój na chodniku kołami jednego boku lub przedniej osi pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t. pod warunkiem że: 1) na danym odcinku jezdni nie obowiązuje zakaz zatrzymania lub postoju; 2) szerokość chodnika pozostawionego dla pieszych jest taka, że nie utrudni im ruchu i jest nie mniejsza niż 1,5 m; 3) pojazd umieszczony przednią osią na chodniku nie tamuje ruchu pojazdów na jezdni”. Natomiast po nowelizacji analizowany przepis otrzymał brzmienie: „Dopuszcza się zatrzymanie lub postój na drodze dla pieszych kołami jednego boku lub przedniej osi pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t, pod warunkiem, że: 1) na danym odcinku jezdni nie obowiązuje zakaz zatrzymania lub postoju; 2) szerokość chodnika jest nie mniejsza niż 1,5 m i nie utrudni ruchu pieszych; 3) pojazd umieszczony przednią osią na drodze dla pieszych nie tamuje ruchu pojazdów na jezdni”. Z zestawienia obu przywołanych unormowań wynika, iż przed nowelizacją dopuszczalne było parkowanie na „chodniku”, natomiast po dniu 21 września 2022 r. ustawodawca dopuszcza parkowanie jedynie na „drodze dla pieszych” - w każdym przypadku przy spełnieniu określonych warunków.

Stosownie do unormowania zawartego w art. 2 ust. 4a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, za drogę dla pieszych uważa się - drogę lub część drogi przeznaczoną do ruchu pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch oraz pełnienia innych funkcji, w szczególności zatrzymania lub postoju pojazdów. Natomiast w myśl art. 2 ust. 9 ww. ustawy - chodnik to - część drogi dla pieszych przeznaczona wyłącznie do ruchu pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch.

Dodatkowo wskazać należy, że zgodnie z § 27 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz.U. 2022.1518) droga dla pieszych składa się co najmniej z chodnika przeznaczonego wyłącznie dla ruchu pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch. Po myśli § 27 ust. 4, jeżeli droga dla pieszych jest przeznaczona do pełnienia innych funkcji niż te dopuszczone na chodniku, a w szczególności prowadzenia działalności społeczno-gospodarczej, sytuowania urządzeń drogi lub obiektów małej architektury, zatrzymania lub postoju pojazdów, projektuje się: 1) pas obsługujący, który przylega do chodnika od strony granicy pasa drogowego; 2) pas buforowy, który przylega do chodnika od strony jezdni, torowiska tramwajowego lub drogi dla rowerów, zaś § 29 reguluje kwestię szerokości chodnika, która co do zasady nie powinna być mniejsza niż 1,80 metra. Wprawdzie przepisy przywołanego rozporządzenia odnoszą się do nowopowstających i projektowanych dróg dla pieszych, jednakże zgodnie z treścią art. 26 ust. 1 pkt 1 cyt. wyżej ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw, z dniem 21 września 2022 r. istniejące chodniki i drogi dla pieszych stają się drogami dla pieszych w rozumieniu art. 2 ust. 4a ustawy Prawo o ruchu drogowym, z tym zaznaczeniem, że w okresie od dnia 21 września 2022 r. do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych (wydanych na podstawie art. 7 ust. 3a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym) nie jest wymagane oznakowanie drogi dla pieszych, której przeznaczenie dla pieszych jest oczywiste (art. 26 ust. 4 cyt. wyżej ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r.).

W kasacji nie bez racji podniesiono, że jednym z założeń przedmiotowych zmian było zapewnienie zdecydowanie większego bezpieczeństwa osobom poruszającym się po chodnikach, które począwszy od 21 września 2022 r. przeznaczone są dla ruchu pieszych, stąd zgodnie z nowymi przepisami, na drogach dla pieszych – powstałych z przekształcenia dotychczasowych chodników, w szczególności tam, gdzie nie ma wyraźnego rozgraniczenia pomiędzy chodnikiem a pasem buforowym – po zaparkowaniu samochodu, dla wyłącznej dyspozycji pieszych należy pozostawić nie mniej niż 1,5 metra wolnego obszaru.

Błędne jest zatem zapatrywanie Sądu Rejonowego, że nastąpiła swoista liberalizacja zasad parkowania i przez to zachowanie obwinionego (parkowanie pojazdu) było prawidłowe. Z uzasadnienia projektu ustawy – o zmianie ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg oraz niektórych innych ustaw jasno wynika, że projektowane zmiany miały na celu „wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu pieszych w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych w ramach zadań powiatowych i gminnych o zadania mające na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa ruchu niechronionych uczestników ruchu realizowaną w ramach zadań powiatowych i gminnych poprzez budowę, przebudowę lub remont takich elementów drogi jak: drogi dla pieszych, drogi dla pieszych i rowerów, drogi dla rowerów, przejścia dla pieszych (...), zaś zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.) „mają na celu ujednolicenie nomenklatury dotyczącej dróg (...)” (Druk nr 2398). Rację ma autor kasacji gdy wskazuje, że nie zmieniły się zasady parkowania i pogląd taki (iż, do dyspozycji pieszych nadal należy pozostawić chodnik o szerokości przynajmniej 1,5 m) wyrażony został również w doktrynie. Według stanu prawnego obowiązującego zarówno przed, jak i po nowelizacji, która weszła w życie w dniu 21 września 2022 r. postój na chodniku jest uwarunkowany między innymi tym, że szerokość chodnika pozostawionego dla pieszych jest taka, że nie utrudni im ruchu i jest nie mniejsza niż 1,5 m (zob. A. Mezgolewski, M. Nowikowska, J. Kurek, Prawo o ruchu drogowym, Komentarz, wyd. 2 z 2022; R. A. Stefański, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, WKP 2024). W doktrynie jasno wskazuje się także, że określone w przepisie art. 47 ust. 1 warunki zatrzymania lub postoju na drodze dla pieszych, wynikają z funkcji drogi dla pieszych, która jest drogą lub częścią drogi przeznaczona do ruchu pieszych i osób poruszających się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch (art. 2 pkt 4a p.r.d.). Pojazd musi być zatem tak ustawiony, by nie utrudniał ruchu pieszych na chodniku i zarazem szerokość chodnika nie może być mniejsza niż 1, 5 m. Utrudnianie - z punktu widzenia językowego - oznacza „stawianie przeszkód w realizacji czegoś”. Pozwala to przyjąć, że utrudnianiem jest zakłócanie płynności ruchu, jego zaburzanie. W przepisie tym zostały wymienione dwa kryteria co do szerokości chodnika pozostawionego dla ruchu pieszych, a mianowicie ma być taka, by nie utrudniała ruchu, a nadto wskazano, że szerokość chodnika nie może być

mniejsza niż 1, 5 m. Rodzi to wątpliwość, czy wystarcza, gdy chodnik ma szerokość 1, 5 m, czy też konieczne jest pozostawienie dla pieszych większej szerokości wolnej. Wymóg, by szerokość chodnika była taka, by nie utrudniała ruchu pieszych, wskazuje, że należy ją oceniać, mając na uwadze przede wszystkim intensywność ruchu pieszych. Przy dużym ruchu może być wymagane pozostawienie większej szerokości wolnej. Na taką interpretację wskazuje wprowadzenie dwóch warunków, a mianowicie takiej szerokości chodnika i pozostawienie jego powierzchni o takiej szerokości, która nie utrudnia ruchu pieszych (zob. R. A. Stefański, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz, WKP 2024). Analizowany przepis art. 47 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym wyraźnie zatem i w sposób nie budzący wątpliwości - jeśli tylko zostanie zdekodowany w powiązaniu z ustawowymi definicjami „drogi dla pieszych” oraz „chodnika” - stanowi, że dozwolone jest parkowanie na drodze dla pieszych, pod warunkiem, że pozostawiona szerokość chodnika jest nie mniejsza niż 1,5 m i nie utrudni to ruchu pieszych. Mając zatem na względzie brzmienie znowelizowanej ustawy Prawo o ruchu drogowym stwierdzić należy, iż zarówno z punktu widzenia wykładni językowej, jak i celowościowej, użycie przez ustawodawcę tych pojęć, a mianowicie „chodnika” i „drogi dla pieszych”, było działaniem zamierzonym.

Przenosząc powyższe na realia analizowanej sprawy stwierdzić należy, że stanowisko Sądu Rejonowego, zgodnie z którym działanie obwinionego należało ocenić jako prawidłowe parkowanie, bo zrealizowane na chodniku, którego szerokość nie była mniejsza niż 1,5 m jest poglądem wadliwym, albowiem w sposób oczywisty opiera się na błędnej i niedostatecznej wykładni prawa materialnego, nieuwzględniającej ustawowej definicji drogi dla pieszych i chodnika, które to pojęcia - począwszy od 21 września 2022 r. - nie mogą być traktowane zamiennie, jako synonimy dla określenia tej samej przestrzeni, po której odbywa się szeroko pojęty ruch drogowy. Wobec powyższego oczywiste jest, że wskazane w kasacji naruszenie przepisów prawa materialnego było rażące i miało istotny wpływ na treść zaskarżonego wyroku, skoro obwiniony M. M. został uwolniony od odpowiedzialności za zarzucane mu wykroczenie, pomimo iż - na tle niekwestionowanego w sprawie stanu faktycznego - prawidłowy proces subsumpcji winien prowadzić do wydania odmiennego w swej treści orzeczenia.

Reasumując, niniejsza kasacja, wniesiona przez Prokuratora Generalnego na niekorzyść obwinionego (z zachowaniem terminu o jakim mowa w art. 110 § 2 k.p.w.), implikowała konieczność uchylenia zaskarżonego wyroku i przekazania sprawy Sądowi Rejonowemu Gdańsk-Północ w Gdańsku do ponownego rozpoznania, w trakcie którego Sąd ten będzie zobowiązany do wyeliminowania stwierdzonych uchybień i respektowania przepisów prawa.

Mając powyższe względy na uwadze Sąd Najwyższy orzekł, jak w sentencji wyroku.

Małgorzata Bednarek Zbigniew Kapiński Stanisław Stankiewicz

[r.g.]

[a.ł]