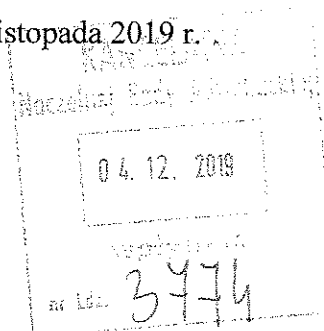




ZASTĘPCA SZEFA
KANCELARII SEJMU

Warszawa, dnia 29 listopada 2019 r.



SPS-WP-173-6/19

Prezes
Naczelnej Rady Adwokackiej
Pan Jacek Treła

Szanowny Panie Prezesie

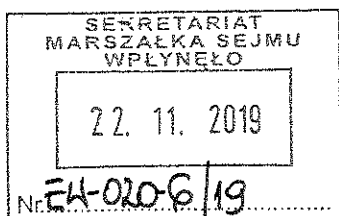
Z upoważnienia Marszałek Sejmu, uprzejmie przekazuję – w trybie art. 58 pkt 9 ustawy z dnia 26 maja 1982 r. - Prawo o adwokaturze (Dz.U.2018.1184 j.t. ze zm.) - poselski projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Michał Szczerba), z prośbą o przedstawienie opinii.

Z poważaniem

Dariusz Sałamończyk

Warszawa, 21 listopada 2019 r.

Klub Parlamentarny
Koalicja Obywatelska - Platforma Obywatelska,
Nowoczesna, Inicjatywa Polska, Zieloni



Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu RP

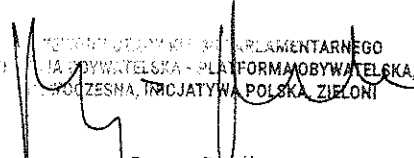
Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. oraz na podstawie art. 32 ust. 2 Uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 r. Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (M.P. z 2019 r. poz. 1028) niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- **o zmianie ustawy – prawo o ruchu drogowym.**

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy Pana Posła Michała Szczerbę.

Z poważaniem,

SECRETARIAT KLUBU PARLAMENTARNEGO
KOALICJA OBYWATELSKA - PLATFORMA OBYWATELSKA,
NOWOCZESNA, INICJATYWA POLSKA, ZIELONI

Borys Budka

Ustawa
z dnia 2019 r.

o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym

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

1) w art. 2 pkt 23 otrzymuje brzmienie:

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

2) w art. 13:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

„1a. Pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem. Pieszy oczekujący na możliwość wejścia na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyjątkiem tramwaju.

¹ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730, 752, 870, 1123, 1180, 1466 i 1501.

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

3) w art. 26:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2021 r.

UZASADNIENIE

Na wstępie przypomnieć należy, że Polska jest stroną Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.

Konwencja ta w polskim porządku prawnym posiada status umowy międzynarodowej ratyfikowanej za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie i jest jednym ze źródeł prawa powszechnie obowiązującego w Rzeczypospolitej Polskiej. Przepisy krajowe Państw – Stron Konwencji nie mogą być z nią sprzeczne.

W zakresie przekraczania jezdni przez pieszych przepisy Konwencji Wiedeńskiej o ruchu drogowym mają charakter quasi semiimperatywny, bowiem zgodnie z art. 20 ust. 7 Konwencji, umawiające się Strony mogą ustanowić surowsze postanowienia dla pieszych przechodzących przez jezdnię, aniżeli te ogólne - określone w Konwencji.

W Polsce prowadzone są szczegółowe analizy przyczyn i skutków wypadków drogowych, oraz działania mające na celu poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W 2018 roku na polskich drogach doszło do 3978 wypadków na przejściach dla pieszych (co stanowi około 12,6 % ogółu zaistniałych wypadków). W wypadkach na przejściach dla pieszych śmierć poniosło 285 osób, zaś 3899 zostało rannych. Wejście pieszego na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem stanowiło w 2018 roku przyczynę 2 336 wypadków.

Zważywszy na wysoką wypadkowość w rejonie przejść dla pieszych, prawodawca zdecydował, że należy wprowadzić szczególne zabezpieczenie polegające na tym, że z jednej strony pieszy będący na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, zaś z drugiej strony ma zakaz wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem, w tym również na przejściu dla pieszych. Zakaz wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem ma swoje odzwierciedlenie również w Konwencji, która stanowi, że na przejściach dla pieszych piesi nie powinni wchodzić na jezdnię bez uwzględnienia odległości i szybkości zbliżających się pojazdów.

Taka konstrukcja ma na celu w jeszcze większym stopniu zagwarantować kierującemu możliwość właściwej reakcji – kierujący musi mieć czas na reakcję i niezbędny odcinek drogi do zatrzymania pojazdu; ma obowiązek ustąpienia pierwszeństwa pieszemu na przejściu, zaś z drugiej strony nie można mu postawić zarzutu gdy tego nie uczynił, jeżeli nie miał takiej możliwości.

Projekt wprowadza w ustawie przepis nadający pierwszeństwo pieszego nie tylko gdy już jest na przejściu (tak jak jest dziś), ale również gdy ma zamiar wejść na przejście i sygnalizuje to oczekiwaniem bezpośrednio przed przejściem. Wprowadzenie do ustawy *expressis verbis* elementu „oczekiwania” pieszego przed przejściem jest jednocześnie gwarancją, że kierujący będzie miał czas na reakcję – na zatrzymanie pojazdu.

Trzeba też zwrócić uwagę na przepis § 47 ust. 4 rozporządzenia Ministrów infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 454 i 1415), z którego

wynika, że kierujący pojazdem ma jechać z taką prędkością, by mógł zatrzymać pojazd przed przejściem, jeżeli pieszy znajduje się na nim lub na nie wchodzi. Obowiązek zmniejszenia prędkości pozostaje w korelacji z pieszymi znajdującymi się lub wchodzącymi na przejście. Formalnie przepis ten (§ 47 ust. 4 rozporządzenia) daje więc pierwszeństwo pieszemu nie tylko wówczas, gdy znajduje się na przejściu, ale także wtedy, gdy wchodzi na przejście.

Obowiązujące w Polsce w powyższym zakresie dotychczasowe uregulowania zrodziły poważne wątpliwości. W literaturze wskazuje się, że takie uregulowanie tej kwestii w rozporządzeniu pozostaje w sprzeczności z art. 13 ust. 1 zd. drugie i art. 26 ust. 1 p.r.d., w myśl których pierwszeństwo przed pojazdem ma tylko pieszy znajdujący się na przejściu. Zdaniem R.A. Stefańskiego² zmiana tej zasady mogła nastąpić tylko poprzez nowelizację tych przepisów ustawy, a nie przez rozporządzenie, które jest aktem niższego rzędu niż ustawa. Ponadto powołany § 47 ust. 4 rozporządzenia nie znajduje uzasadnienia w treści delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia. Zgodnie z art. 7 ust. 2 minister właściwy do spraw transportu i minister właściwy do spraw wewnętrznych zostali upoważnieni do określenia znaków i sygnałów obowiązujących w ruchu drogowym, ich znaczenia i zakresu obowiązywania. W zakresie znaków określających przejście dla pieszych uprawnienie zostało zrealizowane w § 47 ust. 1 i § 88 ust. 1 rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych, gdyż w przepisach tych określono znaki oznaczające przejście dla pieszych i ich znaczenie. Upoważnienie nie dotyczy określania zasad zachowania się uczestników ruchu w miejscach oznaczonych tymi znakami. W związku z tymi wątpliwościami postanowiono art. 26 p.r.d. znowelizować, aby pozostawał pełnym odzwierciedleniem postanowień Konwencji Wiedeńskiej.

Vacatio legis zostało dostosowane do konieczności przeprowadzenia odpowiedniej kampanii społecznej i edukacyjnej tak aby informacja o zmianie dotarła do świadomości wszystkich użytkowników w ruchu drogowym.

Przedmiotowy projekt nie jest niezgodny z prawem Unii Europejskiej.

² R.A. Stefański, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz do art. 26 teza 6, LEX, 2008, wyd. III.