



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VIII kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM-10-148-19

**Druk nr 3828**  
Warszawa, 16 września 2019 r.

Pani  
Elżbieta Witek  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek,*

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

## **- o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym.**

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

*Z poważaniem,*

Mateusz Morawiecki

*/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/*

## U S T A W A

z dnia

### **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.<sup>1)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 9 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2–4 w brzmieniu:
  - „2. W warunkach zwiększonego natężenia ruchu pojazdów utrudniającego swobodny przejazd pojazdu uprzywilejowanego, w szczególności pojazdu służb ratowniczych, w celu umożliwienia swobodnego przejazdu tego pojazdu:
    - 1) na jezdni z dwoma pasami ruchu w tym samym kierunku, kierujący pojazdem poruszający się lewym pasem ruchu jest obowiązany usunąć się z drogi pojazdu uprzywilejowanego przez zjechanie jak najbliżej lewej krawędzi pasa ruchu, a kierujący pojazdem poruszający się prawym pasem ruchu jest obowiązany usunąć się z drogi pojazdu uprzywilejowanego przez zjechanie jak najbliżej prawej krawędzi pasa ruchu;
    - 2) na jezdni z więcej niż dwoma pasami ruchu w tym samym kierunku, kierujący pojazdem poruszający się skrajnym lewym pasem ruchu jest obowiązany usunąć się z drogi pojazdu uprzywilejowanego przez zjechanie jak najbliżej lewej krawędzi pasa ruchu, a kierujący pojazdami poruszający się pozostałymi pasami ruchu są obowiązani usunąć się z drogi pojazdu uprzywilejowanego przez zjechanie jak najbliżej prawej krawędzi pasów ruchu.
  3. Kierującemu pojazdem innym niż uprzywilejowany zabrania się korzystania z drogi przejazdu pojazdu uprzywilejowanego utworzonej w sposób, o którym mowa w ust. 2. Kierujący pojazdem może kontynuować jazdę po uprzednio zajmowanym pasie ruchu po przejeździe pojazdu uprzywilejowanego.
  4. Przepisu ust. 3 nie stosuje się do pojazdów zarządców dróg lub pomocy drogowej biorących udział w akcji ratowniczej.”;

---

<sup>1)</sup> 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, 1501, 1556 i 1579.

2) w art. 22:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, z wyjątkiem ust. 4a i 4b, oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas ruchu z prawej strony.”,

b) po ust. 4 dodaje się ust. 4a i 4b w brzmieniu:

„4a. W warunkach znacznego zmniejszenia prędkości na jezdni z więcej niż jednym pasem ruchu w tym samym kierunku jazdy, w przypadku gdy nie istnieje możliwość kontynuacji jazdy pasem ruchu z powodu wystąpienia przeszkody na tym pasie ruchu lub jego zanikania, kierujący pojazdem poruszający się sąsiednim pasem ruchu jest obowiązany, bezpośrednio przed miejscem wystąpienia przeszkody lub miejscem zanikania pasa ruchu, umożliwić jednemu pojazdowi lub jednemu zespołowi pojazdów, znajdującym się na takim pasie ruchu zmianę tego pasa ruchu na sąsiedni, którym istnieje możliwość kontynuacji jazdy.

4b. W warunkach znacznego zmniejszenia prędkości na jezdni z więcej niż dwoma pasami ruchu w tym samym kierunku jazdy, w przypadku gdy nie istnieje możliwość kontynuacji jazdy dwoma pasami ruchu z powodu przeszkód na tych pasach ruchu lub ich zanikania, jeżeli pomiędzy tymi pasami ruchu znajduje się jeden pas ruchu, którym istnieje możliwość kontynuacji jazdy, kierujący pojazdem poruszający się tym pasem ruchu jest obowiązany, bezpośrednio przed miejscem wystąpienia przeszkody lub miejscem zanikania pasów ruchu, umożliwić zmianę pasa ruchu jednemu pojazdowi lub jednemu zespołowi pojazdów z prawej strony, a następnie jednemu pojazdowi lub jednemu zespołowi pojazdów z lewej strony.”.

**Art. 2.** Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 listopada 2019 r., z wyjątkiem art. 1 pkt 2, który wchodzi w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

W ciągu ostatnich kilkunastu lat Polska stała się krajem dynamicznego rozwoju sieci drogowej. Wybudowano tysiące kilometrów dróg, a wiele następnych jest w trakcie budowy albo zaplanowanych do wybudowania lub przebudowania. Wraz z rozwojem sieci dróg, rosnącą liczbą użytkowników pojazdów mechanicznych i większą kongestią ruchu na polskich drogach pojawiła się potrzeba wprowadzenia nowych rozwiązań, które byłyby „pomocne” w:

- 1) zapewnieniu krótszego czasu przejazdu służb ratowniczych podejmujących działania ratunkowe w przypadku wystąpienia zdarzenia drogowego, a – co za tym idzie – zwiększeniu szans na przeżycie lub na mniejszy uszczerbek zdrowia ofiar takiego zdarzenia;
- 2) zmniejszeniu długości zatorów drogowych, a – co za tym idzie – zapewnieniu bardziej płynnego i bezpieczniejszego ruchu na drogach w przypadku wykonywania manewru zmiany pasa ruchu, kiedy na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w jednym kierunku co najmniej jeden z pasów np. kończy się (zanika).

### **1. Zachowanie się uczestników ruchu drogowego, w szczególności kierujących pojazdami, w przypadku przejazdu pojazdu uprzywilejowanego**

Odpowiedzialne i racjonalne zachowanie kierowców poruszających się drogą, którą służby ratownicze chcą dotrzeć do miejsca zdarzenia, albo kierowców znajdujących się w bezpośrednim obszarze zdarzenia drogowego odgrywa ogromną rolę i może uratować komuś życie.

Większość krajów Unii Europejskiej (dalej „UE”), tj. Belgia, Bułgaria, Estonia, Finlandia, Francja, Holandia, Irlandia, Litwa, Łotwa, Malta, Portugalia, Słowacja, Szwecja, Węgry, Wielka Brytania, Włochy – podobnie jak i Polska, nie uregulowało dotychczas przedmiotowej kwestii w sposób kompleksowy w swoim ustawodawstwie, zakładając, że użytkownicy dróg znają zasady ruchu drogowego i zachowują zdrowy rozsądek w sytuacjach awaryjnych. I tak np. w Finlandii, Francji czy Wielkiej Brytanii kierowcy muszą zapewnić pierwszeństwo pojazdom ratowniczym z migającymi światłami i włączonymi „syrenami”, jednak jak dokładnie to zrobią, zależy tylko od nich.

W Polsce sposób zachowania się uczestników ruchu drogowego w przypadku przejazdu pojazdu uprzywilejowanego reguluje art. 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.), zwanej dalej „PoRD”.

Zgodnie z brzmieniem art. 9 PoRD uczestnik ruchu (np. kierujący pojazdem korzystający z drogi publicznej, w tym autostrady czy drogi ekspresowej) i inna osoba znajdująca się na drodze (np. osoba wykonująca roboty drogowe, policjant kierujący ruchem) są obowiązani ułatwić przejazd pojazdu uprzywilejowanego, pod warunkiem że jest on prawidłowo oznakowany oraz znajduje się w ruchu. Zgodnie z art. 2 pkt 38 PoRD pojazd uprzywilejowany to pojazd wysyłający jednocześnie sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych i sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, jadący z włączonymi światłami mijania lub drogowymi. Określenie to obejmuje również pojazdy jadące w kolumnie, na której początku i na końcu znajdują się pojazdy uprzywilejowane wysyłające dodatkowo sygnały świetlne w postaci czerwonego światła błyskowego. Dodatkowo art. 53 PoRD zawiera katalog pojazdów uprzywilejowanych, którymi może być pojazd samochodowy:

- 1) zespołu ratownictwa medycznego;
- 2) podmiotów uprawnionych do wykonywania zadań z zakresu ratownictwa górskiego;
- 3) podmiotów uprawnionych do wykonywania zadań z zakresu ratownictwa wodnego;
- 4) jednostki ratownictwa chemicznego;
- 5) jednostek ochrony przeciwpożarowej;
- 6) Policji;
- 7) straży gminnych (miejskich);
- 8) Inspekcji Transportu Drogowego;
- 9) Straży Granicznej;
- 10) Służby Parku Narodowego;
- 11) Służby Ochrony Państwa;
- 12) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 13) Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego;
- 14) Agencji Wywiadu;
- 15) Centralnego Biura Antykorupcyjnego;
- 16) Służby Kontrwywiadu Wojskowego;
- 17) Służby Wywiadu Wojskowego;
- 18) Służby Więziennej;
- 19) Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywany przez Służbę Celno-Skarbową;

- 20) jednostki niewymienionej w pkt 1–19, jeżeli jest używany w związku z ratowaniem życia lub zdrowia ludzkiego – na podstawie zezwolenia ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

Przedmiotowy art. 9 PoRD wskazuje ponadto, na czym polega realizacja obowiązku „ułatwienia przejazdu pojazdu uprzywilejowanego”. Jest to w szczególności:

- 1) niezwłoczne usunięcie się z jego drogi;
- 2) zatrzymanie się, ale tylko wówczas, gdy jest to konieczne dla jego swobodnego i bezpiecznego przejazdu.

Sposób zachowania uczestnika ruchu drogowego zależy od konkretnych okoliczności i sytuacji na drodze. Może to być np. zmniejszenie prędkości (ale może też być konieczne chwilowe jej zwiększenie) i zjechanie do krawędzi jezdni – prawej albo lewej, lub na pobocze. Może to być także opuszczenie jezdni. Dokonanie przez uczestników ruchu (przede wszystkim kierujących pojazdami) właściwej oceny sytuacji i w konsekwencji zastosowanie się przez nich do przedmiotowego obowiązku zapewnia możliwość sprawnego przemieszczania się pojazdów uprzywilejowanych na odcinkach dróg, na których występuje duże natężenie ruchu bądź też zator drogowy, spowodowany np. zdarzeniem drogowym.

Podkreślić należy, że nieułatwienie przejazdu pojazdowi uprzywilejowanemu stanowi wykroczenie z art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821, z późn. zm.). W przypadku zaś spowodowania takim zachowaniem zagrożenia bezpieczeństwa czyn ten wypełni znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 tego Kodeksu.

Kraje członkowskie UE, takie jak Austria, Chorwacja, Cypr, Czechy, Dania, Grecja, Hiszpania, Luksemburg, Niemcy, Rumunia, Słowenia, przyjęły przepisy prawne zobowiązujące kierowców w takich sytuacjach do podejmowania konkretnych działań w celu utworzenia przejezdnego pasa ruchu (popularnie określanego już w latach osiemdziesiątych XX wieku jako „korytarz życia” lub „pas ratunkowy”), a za brak ich przestrzegania (a także utrudnianie oraz niewłaściwe wykorzystywanie lub nadużywanie takiego korytarza) wprowadziły surowe sankcje karne.

Według badań przeprowadzonych przez Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (agencję rządową odpowiedzialną za płatne autostrady w Austrii i działającą pod Federalnym Ministerstwem Transportu, Innowacji i Technologii;

„odpowiedniczkę” polskiej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad), utworzenie przez kierujących pojazdami „korytarza życia” może przyspieszyć przybycie pojazdów ratunkowych do miejsc zdarzeń drogowych nawet o cztery minuty i zwiększyć tym samym szanse na przeżycie ofiar tych zdarzeń nawet o 40%.

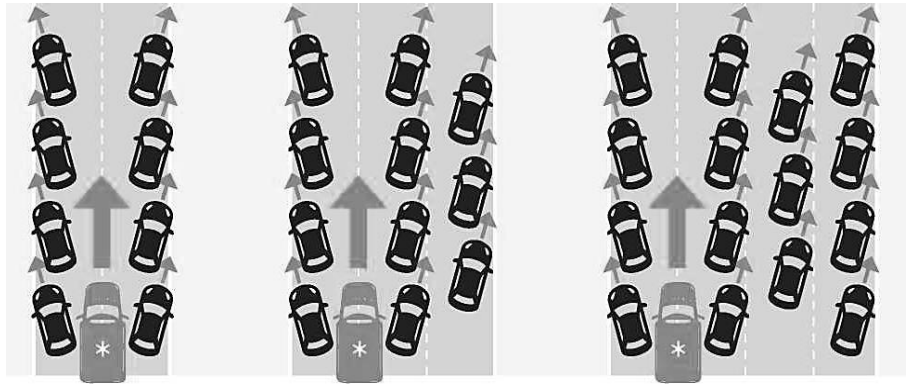
W niektórych państwach wskazanych powyżej, w przypadku nadjeżdżającego pojazdu służb ratunkowych (np. karetki, wozu strażackiego, radiowozu) – przede wszystkim na autostradach i drogach ekspresowych – kierowcy wszystkich typów pojazdów mają obowiązek zwolnić w sposób zorganizowany jeden pas ruchu, który powinien posiadać co najmniej trzy metry szerokości, aby umożliwić ww. pojazdom ratowniczym przejazd przez potencjalnie przeciążoną ruchem drogę oraz dotarcie do miejsca zdarzenia drogowego (lub innej krytycznej sytuacji, gdzie liczy się czas dotarcia) bez zbędnej zwłoki. Jednakże wymóg trzech metrów jest miarą stosowaną jako absolutne minimum tylko w kilku krajach europejskich, takich jak Austria, Czechy, Luksemburg, Niemcy, Słowenia, i argumentowany jest tym, iż taką szerokość może mieć np. pojazd straży pożarnej.

Taki korytarz musi być utworzony:

- 1) na jezdniach z dwoma pasami ruchu w tym samym kierunku: między dwoma istniejącymi pasami;
- 2) na jezdniach z więcej niż dwoma pasami ruchu w tym samym kierunku: między skrajnym lewym pasem a znajdującym się obok po prawej stronie pasem lub między skrajnym prawym pasem a znajdującym się obok po lewej stronie pasem – w zależności od liczby pasów i danego kraju.

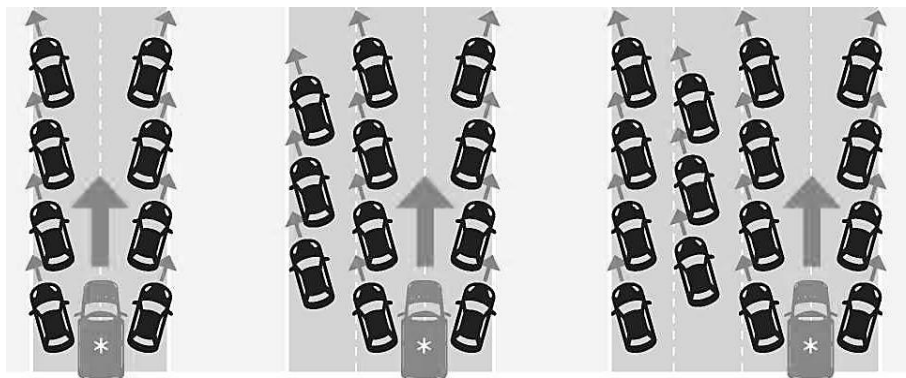
W Austrii, Luksemburgu, Niemczech, Słowenii i na Węgrzech (w przypadku tego ostatniego kraju, zgodnie z powyższym, wynika to wyłącznie z przyjętej praktyki, a nie z ustawodawstwa) „korytarz życia” powinien być utworzony przy skrajnym lewym pasie. Oznacza to, że kierujący pojazdami na skrajnym lewym pasie muszą jechać tak blisko lewej strony, jak tylko to możliwe, podczas gdy pojazdy na pozostałych pasach jadą jak najbliżej prawej strony (czasami korzystając nawet z pasa awaryjnego). Pojazdy nie powinny być ustawione po przekątnej, ale raczej równoległe do linii, aby zajmować jak najmniej miejsca.

*AUSTRIA, NIEMCY, LUKSEMBURG, SŁOWENIA, WĘGRY*



W Republice Czeskiej do końca września 2018 r. kierowcy byli prawnie zobowiązani do utworzenia korytarza przy skrajnym prawym pasie, przy zastosowaniu tej samej zasady: wszystkie pojazdy na skrajnym prawym pasie jadą jak najbliżej prawej strony, podczas gdy pojazdy na pozostałych pasach ruchu jadą jak najbliżej lewej strony.

#### *CZECHY*



Argumentowano, że tworzenie „korytarza życia” po prawej stronie ułatwia służbom ratunkowym zjechanie z autostrady. Gdyby pojazd ratunkowy jechał takim korytarzem utworzonym po lewej stronie, przy zjeździe z autostrady (tj. skręcie w prawo) na wielopasmowej przeciążonej drodze mógłby napotkać duże utrudnienia (dotyczy to tylko krajów, gdzie ruch jest prawostronny). Z kolei w krajach, w których „korytarz życia” tworzy się obok lewego skrajnego pasa, argumentuje się to faktem przyśpieszenia czasu przejazdu pojazdu ratunkowego, ponieważ duże i ciężkie pojazdy zwykle jeżdżą prawym pasem drogi i trudniej im manewrować w celu ustąpienia miejsca.

Od października 2018 r. sposób tworzenia korytarza w Republice Czeskiej jest tożsamy jak w Austrii, Luksemburgu, Niemczech, Słowenii i na Węgrzech.

W przestrzeni publicznej istnieje ponadto powszechne błędne przekonanie, że pas awaryjny (czyli część pobocza służąca do zatrzymywania się i postojowi pojazdów unieruchomionych z przyczyn technicznych) istnieje po to, aby umożliwić przejazd

pojazdom uprzywilejowanym. Choć w niektórych krajach UE (Grecja i Rumunia) faktycznie mogą one być do tego używane (szczególnie w przypadku konieczności omijania zatłoczonej drogi), to jednak w pierwszej kolejności mają one służyć jako pas do awaryjnego zatrzymywania się dla kierowców wszystkich pojazdów w przypadku problemów technicznych w pojeździe lub w innej sytuacji awaryjnej. Tak więc dla wszystkich użytkowników drogi korzystniejsze jest tworzenie „korytarza życia”, bowiem pobocze może okazać się zablokowane, co uniemożliwi przejazd służb ratunkowych, albo może okazać się niewystarczająco szerokie dla przejechania tamtędy np. wozu strażackiego.

W świetle powyższego, o ile z samego sformułowania obowiązku określonego w art. 9 PoRD można wysnuć wniosek o obowiązku tworzenia korytarza ratunkowego (tzw. „korytarza życia”), to jednak wciąż wydaje się on być zbyt mało precyzyjny. Przepis w obowiązującym brzmieniu nie definiuje wprost obowiązku, a tym bardziej sposobu tworzenia korytarzy ratunkowych, a jego zastosowanie wciąż jest efektem jedynie działań promujących i uświadamiających społeczeństwo. Niestety przykłady z polskich dróg (np. blokowanie przejazdu pojazdu uprzywilejowanego) pokazują, że nie wszyscy kierowcy, pomimo prowadzonych działań, są w stanie zachowywać się odpowiednio, gdy służby ratunkowe próbują uzyskać dostęp do miejsca zdarzenia drogowego.

Brak jednoznacznych dyspozycji zachowania się dla kierujących pojazdami powoduje, że w przypadku zdarzenia drogowego lub innego zdarzenia czas dojazdu służb ratowniczych coraz bardziej się wydłuża. Dlatego też konieczne jest uzupełnienie dotychczasowych regulacji prawnych obowiązujących w Polsce o wprowadzenie przepisów precyzyjnie określających wymagania wobec kierujących pojazdami w takich przypadkach w celu zapewnienia większego bezpieczeństwa i możliwości dotarcia pomocy do miejsc zdarzeń drogowych w jak najkrótszym czasie, nie powodując dodatkowego zagrożenia na drodze. Ponadto z przeprowadzonego w czerwcu 2018 r. na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Badania postaw i opinii społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego” wynika, iż znaczna większość Polaków zdecydowanie popiera wprowadzenie do stosowania na drogach tzw. „korytarzy życia”.

Stąd też w projektowanej ustawie proponuje się dotychczasową treść art. 9 PoRD oznaczyć jako ust. 1 i dodać ust. 2–4 w brzmieniu wskazującym na obowiązek i sposób

utworzenia przez kierującego pojazdem „korytarza życia” na m.in. drogach szybkiego ruchu oraz wprowadzenie zakazu korzystania z tak utworzonej drogi przejazdu pojazdu uprzywilejowanego przez kierujących pojazdem innym niż uprzywilejowany, z wyjątkiem pojazdu zarządcy drogi lub pomocy drogowej.

## **2. Zachowanie się kierujących pojazdami w przypadku wykonywania manewru zmiany pasa ruchu, kiedy na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w jednym kierunku co najmniej jeden z pasów np. kończy się (zanika)**

Uczestnicząc w ruchu drogowym, kierujący pojazdem wielokrotnie wykonuje manewr zmiany pasa ruchu – albo z własnej woli, albo jest do tego zmuszony przez uwarunkowania ruchu panujące na drodze. Ze względu na to, iż manewr wykonywany jest w różnych warunkach panujących na drodze, tj. w ruchu o różnym natężeniu, w przypadku gdy jest ono duże, zawsze będzie istniało odpowiednio duże zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Stąd też odpowiedzialne i racjonalne zachowanie kierowców poruszających się pasem ruchu, który np. kończy się (zanika), odgrywa ogromną rolę.

Większość krajów UE, tj. Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Łotwa, Malta, Portugalia, Rumunia, Włochy – podobnie jak i Polska, nie uregulowało tej kwestii w ogóle w swoim ustawodawstwie, natomiast Dania, Szwecja, Węgry i Wielka Brytania – nie dokonały tego w sposób kompleksowy, prawdopodobnie zakładając, że użytkownicy dróg znają zasady ruchu drogowego i zachowują zdrowy rozsądek w takich sytuacjach, oraz ograniczając się wyłącznie do działań promujących właściwe zachowanie w przestrzeni publicznej. I tak np. w Danii, Finlandii, Holandii, Irlandii, Szwecji oraz na Łotwie i w Wielkiej Brytanii, tam gdzie na jezdni liczba pasów ruchu w jednym kierunku ulega zmniejszeniu, kierowcy muszą – mając siebie nawzajem na względzie – dostosować jazdę do zmienionych warunków, ale to, jak dokładnie to zrobią, zależy tylko od nich. Wytłumaczeniem braku szczegółowej regulacji w tym zakresie w Danii, Finlandii, Holandii, Irlandii, Szwecji oraz na Malcie i w Wielkiej Brytanii może być fakt, iż kraje te mają bardziej zaawansowany poziom edukacji społeczeństwa z zakresu prawidłowych zachowań na drodze (i dłuższą historię prowadzenia takiej edukacji) od pozostałych państw UE, a kierowcy w nich mieszkający charakteryzują się znacznie wyższą kulturą jazdy.

W Polsce art. 22 ust. 4 PoRD w związku z ust. 1 i 5 reguluje sposób wykonywania manewru zmiany pasa ruchu drogowego przez kierujących pojazdami. Przepis ten

obowiązuje w – niemalże niezmienionej formie – od 1998 r. Naruszenie zasad regulujących zmianę pasa ruchu stanowi wykroczenie z art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń. W przypadku zaś spowodowania takim zachowaniem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego czyn ten wypełni znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, a w przypadku utrudniania ruchu – z art. 90 tego Kodeksu.

Zgodnie z brzmieniem art. 22 ust. 4 PoRD kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony. W myśl art. 2 pkt 23 PoRD, w tym konkretnym przypadku, ustąpienie pierwszeństwa przez kierującego pojazdem oznacza powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego pojazdem do zmiany pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, czyli to, iż przez określone miejsce na jezdni jeden pojazd przejeżdża przed drugim. Przestrzegając postępowania określonego w definicji ustąpienia pierwszeństwa, o której mowa w poprzednim zdaniu, kierujący pojazdem może zatrzymać się na pasie ruchu, który chce opuścić (ma powstrzymać się od ruchu) i czekać na możliwość wjazdu na sąsiedni pas tak długo, aż stwierdzi, że luka powstała w rzędzie zbliżających się pojazdów jest na tyle duża, iż może w nią wjechać bez obawy naruszenia przepisu o ustąpieniu pierwszeństwa. Ponadto art. 22 ust. 4 PoRD wyznacza kierującemu pojazdem sposób postępowania przy zmianie pasa ruchu drogowego, nakazując zastosowanie się do ogólnej zasady ustępowania pierwszeństwa pojazdom nadjeżdżającym z prawej strony. Zatem kierujący pojazdem zmieniający pas ruchu musi ustąpić pierwszeństwa nie tylko pojazdowi zajmującemu pas, na który zamierza wjechać, ale również pojazdowi sygnalizującemu wjazd na ten pas ruchu z prawej strony.

Przedmiotowy art. 22 PoRD wskazuje ponadto w ust. 1 i 5 dodatkowe wymagania względem kierującego pojazdem zamierzającego wykonać manewr zmiany pasa ruchu drogowego. Są nimi:

- 1) zachowanie szczególnej ostrożności;
- 2) należyte, a więc zawczasu i wyraźne, sygnalizowanie zmiany pasa ruchu odpowiednim kierunkowskazem oraz zaprzestanie sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru.

Zachowanie szczególnej ostrożności polega w tym przypadku na upewnieniu się, czy można dokonać zmiany pasa ruchu drogowego bez utrudnienia ruchu lub spowodowania

jego zagrożenia, gdyż realizacja tego manewru wymaga dość często wjazdu na pas ruchu, na którym ruch już się odbywa. To sytuacja, w której następuje przecięcie kierunku jazdy pojazdów. Oznacza to, iż kierujący pojazdem musi być na tyle uważny, aby zdążyć zaniechać zmiany pasa ruchu, gdyby jego kontynuowanie stwarzało zagrożenie dla ruchu drogowego lub zmuszało innego kierującego pojazdem do podjęcia manewru obronnego. Przede wszystkim nie może on zajechać drogi innemu kierującemu pojazdowi. Zajechanie drogi następuje zawsze, gdy pojazd wjedzie z tyłu lub z przeciwka przed inny nadjeżdżający pojazd, którego kierujący został zmuszony do gwałtownego hamowania lub wykonania innych manewrów w celu uniknięcia zderzenia. Stąd też zmiana pasa ruchu jest manewrem obligującym do przysłowiowego posiadania wzroku równocześnie „z przodu i z tyłu”. Z przodu ze względu na konieczność utrzymywania odpowiedniej odległości od pojazdu poprzedzającego (który może zacząć hamować), a z tyłu w celu dokładnego ustalenia, czy pojazdy jadące pasem ruchu, który zamierza zająć, znajdują się w bezpiecznej odległości i nie dojdzie do ww. zajechania im drogi. W przypadku zmiany pasa ruchu z lewego na prawy kierujący ma dodatkowe utrudnienie, któremu musi sprostać, a mianowicie ustąpić pojazdowi, którego kierujący zamierza zająć „upatrzony” pas ruchu z pasa znajdującego się po jego prawej stronie, sygnalizując ten zamiar lewym kierunkowskazem.

Następnym istotnym obowiązkiem kierującego pojazdem przy wykonywaniu manewru zmiany pasa ruchu drogowego jest „zawczasu i wyraźnie” zasygnalizowanie tej zmiany. Sygnalizacja ta musi nastąpić przez włączenie odpowiedniego kierunkowskazu (lewego albo prawego). Sygnalizowanie tego zamiaru „zawczasu” oznacza, iż sygnał powinien mieć miejsce z odpowiednim wyprzedzeniem, tj. w taki sposób, aby kierujący pojazdami jadącymi za zamierzającym zmienić pas ruchu mogli dostosować się do tej sytuacji. Co istotne sygnał ten nie może mieć miejsca zbyt wcześnie, gdyż może to być mylące dla pozostałych kierujących pojazdami, ani też nie może mieć miejsca równocześnie z wykonywaniem tego manewru albo prawie równocześnie. Ustalając moment włączenia kierunkowskazu, należy mieć na uwadze prędkość jadących pojazdów oraz odległość od miejsca, w którym rozpocznie się wykonywanie zamierzonego manewru. Sygnalizowanie zamiaru wykonania manewru zmiany pasa ruchu musi nastąpić „wyraźnie”, tj. nie może być wykonywane z przerwami, gdyż może to być mylące dla pozostałych kierujących pojazdami. Po wykonaniu manewru zmiany pasa ruchu

kierujący pojazdem powinien niezwłocznie zaprzestać sygnalizowania, co oznacza, że ma to nastąpić od razu po wjechaniu na zamierzony pas ruchu.

Zmiana pasa ruchu drogowego będzie przebiegała w sposób zróżnicowany, w zależności od rodzaju jezdni i liczby pasów. Szczególna sytuacja występuje na zanikającym pasie ruchu (np. z trzech pasów ruchu pozostają tylko dwa), ponieważ kierujący pojazdami znajdujący się na zanikającym pasie ruchu (bez możliwości dalszej kontynuacji jazdy po nim), widząc nawet wcześniej znak informacyjny D-14, „na siłę” próbują wjechać z końca swojego pasa na pas ruchu z dalszą możliwością kontynuacji jazdy, a więc bez zachowania opisanych wyżej zasad obowiązujących przy zmianie pasa ruchu. Sytuacja taka w sposób oczywisty zagraża bezpieczeństwu, wzmaga agresję na drodze, potęguje możliwie już występujący zator drogowy i – przede wszystkim – dość często prowadzi do zdarzeń drogowych.

Kraje członkowskie UE, takie jak Austria, Belgia, Czechy, Litwa, Luksemburg, Niemcy, Słowacja i Słowenia, przyjęły przepisy prawne zobowiązujące kierowców w takich sytuacjach do podejmowania konkretnych działań w postaci zastosowania metody zmiany pasa ruchu na tzw. „zamek błyskawiczny”.

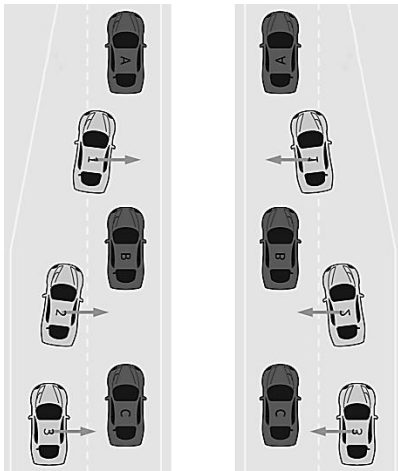
Metoda zamka błyskawicznego (bardziej popularnie nazywana metodą „jazdy na suwak” lub „na zakładkę”) powstała w Stanach Zjednoczonych i wskazuje wytyczne dotyczące sposobu zachowania się kierujących pojazdami w przypadku dojazdu do zwężenia jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w jednym kierunku, gdzie co najmniej jeden z pasów ruchu np. kończy się (zanika).

Określenie sposobu zachowania się kierujących pojazdami na drodze w przypadku, o którym mowa powyżej, wynika z zasady działania zamka błyskawicznego jako zapięcia służącego do czasowego łączenia dwóch kawałków materiału w odzieży. Zamek ten tworzą dwa rzędy przylegających do siebie ząbków, ustawionych w ten sposób, że ząbki jednego rzędu po uruchomieniu (zaciągnięciu) suwaka wchodzą w wolne miejsca drugiego rzędu i się zazębiają.

„Jazda na suwak” jest realizowana w następujący sposób na jezdniach z co najmniej dwoma pasami ruchu w tym samym kierunku:

- 1) tam, gdzie jeden z pasów np. zanika:

- a) kierujący pojazdem poruszający się takim pasem ruchu kontynuuje jazdę na swoim pasie do samego jego końca i sygnalizuje zamiar zmiany pasa ruchu kierunkowskazem,
- b) kierujący pojazdem poruszający się sąsiednim pasem ruchu z możliwością kontynuacji jazdy dojeżdża swoim pasem do miejsca, gdzie pas obok zanika, i jest obowiązany wpuścić na swój pas dokładnie jednego kierującego pojazdem, o którym mowa w lit. a, sygnalizującego zamiar zmiany pasa ruchu; kierujący jadący pasem z możliwością kontynuacji jazdy musi zapewnić przed sobą odpowiednio duży odstęp, tak aby naprzemiennie i pojedynczo wpuszczać kierowców z zanikającego pasa ruchu,
- c) kierujący, o którym mowa w lit. a, po zapewnieniu odpowiednio dużego odstępu na wjazd przez kierującego, o którym mowa w lit. b, może wykonać zamierzony manewr zmiany pasa ruchu,
- d) następni kierujący pojazdami na pasach ruchu postępują tak samo jak wskazano w lit. a–c;



Grafika nr 1. Przykładowy schemat jazdy, o której mowa w pkt 1.

- 2) tam, gdzie dwa skrajne pasy np. zanikają w tym samym miejscu:
  - a) kierujący pojazdem poruszający się takim skrajnym pasem ruchu kontynuuje jazdę na swoim pasie do samego jego końca i sygnalizuje zamiar zmiany pasa ruchu kierunkowskazem,
  - b) kierujący pojazdem poruszający się sąsiednim pasem ruchu z możliwością kontynuacji jazdy dojeżdża swoim pasem do miejsca, gdzie skrajne pasy obok zanikają, i jest obowiązany wpuścić na swój pas dokładnie jednego kierującego pojazdem, o którym mowa w lit. a, sygnalizującego zamiar zmiany pasa ruchu

z obu skrajnych pasów; kierujący jadący pasem z możliwością kontynuacji jazdy musi zapewnić przed sobą odpowiednio duży odstęp, tak aby naprzemiennie i pojedynczo wpuszczać kierowców z zanikających skrajnych pasów ruchu,

- c) kierujący, o którym mowa w lit. a, poruszający się skrajnym prawym pasem ruchu po zapewnieniu odpowiednio dużego odstępu na wjazd przez kierującego, o którym mowa w lit. b, może wykonać zamierzony manewr zmiany pasa ruchu,
- d) kierujący, o którym mowa w lit. a, poruszający się skrajnym lewym pasem ruchu po zapewnieniu odpowiednio dużego odstępu na wjazd przez kierującego, o którym mowa w lit. b, i wykonaniu manewru zmiany pasa ruchu przez kierującego, o którym mowa w lit. c, może wykonać zamierzony manewr zmiany pasa ruchu,
- e) następni kierujący pojazdami na pasach ruchu postępują tak samo jak wskazano w lit. a–d.



Grafika nr 2. Przykładowy schemat jazdy, o której mowa w pkt 2.

Wymaga podkreślenia, że właściwe zastosowanie się kierujących pojazdami do przedmiotowego obowiązku zapewnia możliwość sprawnego przemieszczania się pojazdów na odcinkach dróg, na których występuje duże natężenie ruchu, bądź też zator drogowy, przez zwężenie jezdni spowodowane np. zdarzeniem drogowym.

Biuro Inżynierii Ruchu Drogowego w Minnesocie w Stanach Zjednoczonych przeprowadziło badanie dotyczące efektów stosowania przez kierowców systemu „jazdy na suwak”, które wskazały trzy główne korzyści z tworzenia „suwaka”:

- 1) zmniejszenie długości zatoru drogowego (korku) nawet o 50%, a co za tym idzie – zapewnienie płynności ruchu;

- 2) zmniejszenie „agresji drogowej” wśród kierowców przez jasno określone zasady postępowania;
- 3) zmniejszenie nadmiernej prędkości pojazdów poruszających się po pasach ruchu w celu utworzenia suwaka, a co za tym idzie – poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego przez redukcję liczby zdarzeń drogowych.

Ponadto amerykańscy specjaliści z tego zakresu wskazują, że system „jazdy na suwak” może działać tylko wtedy, gdy wszyscy uczestnicy ruchu drogowego będą go przestrzegać.

W świetle powyższego, a także biorąc pod uwagę przykłady z polskich dróg (np. wymuszanie wjechania z końca swojego zanikającego pasa przez kierujących pojazdami na pas ruchu z dalszą możliwością kontynuacji jazdy), należy stwierdzić, iż art. 22 PoRD nie zawiera wystarczająco jednoznacznych dyspozycji dla zachowania się kierujących pojazdami w przypadku zanikania chociażby jednego z pasów ruchu na jezdni jednokierunkowej, a stosowanie przez polskich kierowców metody „zamka błyskawicznego”, która nie jest uregulowana w polskich przepisach ustawowych, jest jedynie wciąż mało spopularyzowanym efektem działań promujących i uświadamiających społeczeństwo. Dlatego też konieczne jest uzupełnienie dotychczasowych regulacji prawnych obowiązujących w Polsce o wprowadzenie przepisów precyzyjnie określających postępowanie kierowców w przypadku omawianego problemu.

Stąd też w projektowanej ustawie proponuje się w art. 22 PoRD nadać nowe brzmienie ust. 4 oraz dodać ust. 4a i 4b, w celu wskazania metody tworzenia przez kierujących pojazdami tzw. „jazdy na suwak” dającej możliwość zmiany pasa ruchu, kiedy na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w jednym kierunku co najmniej jeden z pasów np. kończy się (zanika). Należy wskazać, iż dodawane ust. 4a i 4b nie będą stanowiły zmiany ogólnej zasady ustępowania pierwszeństwa przez kierujących pojazdami wykonującymi manewr zmiany pasa ruchu, lecz wskażą kierującym pojazdami mającymi pierwszeństwo na obowiązek „umożliwienia zmiany pasa ruchu” w przypadku omawianego problemu.

Termin „umożliwienia zmiany pasa ruchu” jest szerokim pojęciem wskazującym na zachowanie się uczestnika ruchu drogowego, które doprowadza do sytuacji regulowanej. Jego proponowane wykorzystanie w projektowanej ustawie ma analogiczne zastosowanie jak w brzmieniu obecnie obowiązujących art. 18 ust. 1 oraz art. 18a ust. 1

pkt 2 PoRD, gdzie kierujący pojazdem mający pierwszeństwo poruszania się swoim pasem ruchu – podczas zbliżania się do oznaczonego przystanku autobusowego (trolejbusowego) na obszarze zabudowanym czy miejsca postoju autobusu szkolnego – jest obowiązany umożliwić kierującemu tym autobusem sygnalizowane włączenie się do ruchu, tzn. „umożliwienie zmiany pasa ruchu” występujące przy spełnieniu konkretnych przesłanek ustawowych bez jednoczesnego naruszenia ogólnej zasady ustępowania pierwszeństwa.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów przejściowych ze względu na przedmiot projektu, który nie obejmuje swoim zakresem sytuacji intertemporalnych.

Proponuje się, aby projektowana ustawa weszła w życie z dniem 1 listopada 2019 r. w zakresie regulacji dotyczących tworzenia „korytarza życia”, natomiast w zakresie regulacji dotyczących tzw. „jazdy na suwak” po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia. Różnicowanie terminu wejścia w życie ustawy w powyższych zakresach spowodowane jest potrzebą zapewnienia odpowiedniego odstępu czasowego na przygotowanie i przeprowadzenie działań informujących społeczeństwo o jej przedmiocie.

Projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych, w związku z powyższym nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt ustawy nie ma wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców ani nie określa zasad podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej w rozumieniu ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców (Dz. U. z 2019 r. poz. 1292, z późn. zm.).

Projekt ustawy nie wymaga opinii, konsultacji ani uzgodnienia z właściwym organem i instytucjami Unii Europejskiej, w tym z Europejskim Bankiem Centralnym.

Projekt ustawy, stosownie do art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) został udostępniony na stronach rządowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na

stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Andrzej Adamczyk, Minister Infrastruktury</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Konrad Romik, dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, tel. 22 630 12 55, e-mail: Konrad.Romik@mi.gov.pl; Karol Michalski, główny specjalista w Sekretariacie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, tel. 22 630 12 95, e-mail: Karol.Michalski@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 28.08.2019</p> <p><b>Źródło:</b> Inne (Zadanie R.4 z Programu Realizacyjnego na lata 2018–2019 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020)</p> <p><b>Nr w Wykazie prac</b> UD546</p>
--	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W ciągu ostatnich kilkunastu lat Polska stała się krajem dynamicznego rozwoju sieci drogowej. Wybudowano tysiące kilometrów dróg, a wiele następnych jest w trakcie budowy albo zaplanowanych do wybudowania lub przebudowania. Wraz z rozwojem sieci dróg, rosnącą liczbą użytkowników pojazdów mechanicznych i większą kongestią ruchu na polskich drogach pojawiła się potrzeba wprowadzenia nowych rozwiązań, które byłyby „pomocne” w:

- 1) zapewnieniu krótszego czasu przejazdu służb ratowniczych podejmujących działania ratunkowe w przypadku wystąpienia zdarzenia drogowego, a – co za tym idzie – zwiększeniu szans na przeżycie lub na mniejszy uszczerbek zdrowia ofiar takiego zdarzenia;
- 2) zmniejszeniu długości zatorów drogowych, a – co za tym idzie – zapewnieniu bardziej płynnego i bezpieczniejszego ruchu na drogach w przypadku wykonywania manewru zmiany pasa ruchu, kiedy na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w jednym kierunku co najmniej jeden z pasów np. kończy się (zanika).

### 1. Zachowanie się uczestników ruchu drogowego, w szczególności kierujących pojazdami, w przypadku przejazdu pojazdu uprzywilejowanego

Odpowiedzialne i racjonalne zachowanie kierowców poruszających się drogą, którą służby ratownicze chcą dotrzeć do miejsca zdarzenia, albo kierowców znajdujących się w bezpośrednim obszarze zdarzenia drogowego odgrywa ogromną rolę i może uratować komuś życie.

W Polsce sposób zachowania się uczestników ruchu drogowego w przypadku przejazdu pojazdu uprzywilejowanego reguluje art. 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.), zwanej dalej „PoRD”. Zgodnie z brzmieniem art. 9 PoRD uczestnik ruchu (np. kierujący pojazdem korzystający z drogi publicznej, w tym autostrady czy drogi ekspresowej) i inna osoba znajdująca się na drodze (np. osoba wykonująca roboty drogowe, policjant kierujący ruchem) są obowiązani ułatwić przejazd pojazdu uprzywilejowanego, pod warunkiem że jest on prawidłowo oznakowany oraz znajduje się w ruchu.

Zgodnie z art. 2 pkt 38 PoRD pojazd uprzywilejowany to pojazd wysyłający jednocześnie sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych i sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, jadący z włączonymi światłami mijania lub drogowymi. Określenie to obejmuje również pojazdy jadące w kolumnie, na której początku i na końcu znajdują się pojazdy uprzywilejowane wysyłające dodatkowo sygnały świetlne w postaci czerwonego światła błyskowego. Dodatkowo art. 53 PoRD zawiera katalog pojazdów uprzywilejowanych, którymi może być pojazd samochodowy:

- 1) zespołu ratownictwa medycznego;
- 2) podmiotów uprawnionych do wykonywania zadań z zakresu ratownictwa górskiego;
- 3) podmiotów uprawnionych do wykonywania zadań z zakresu ratownictwa wodnego;
- 4) jednostki ratownictwa chemicznego;
- 5) jednostek ochrony przeciwpożarowej;
- 6) Policji;
- 7) straży gminnych (miejskich);
- 8) Inspekcji Transportu Drogowego;
- 9) Straży Granicznej;
- 10) Służby Parku Narodowego;
- 11) Służby Ochrony Państwa;
- 12) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;

- 13) Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego;
- 14) Agencji Wywiadu;
- 15) Centralnego Biura Antykorupcyjnego;
- 16) Służby Kontrwywiadu Wojskowego;
- 17) Służby Wywiadu Wojskowego;
- 18) Służby Więziennej;
- 19) Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanej przez Służbę Celno-Skarbową;
- 20) jednostki niewymienionej w pkt 1–19, jeżeli jest używany w związku z ratowaniem życia lub zdrowia ludzkiego – na podstawie zezwolenia ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

Przedmiotowy art. 9 PoRD wskazuje ponadto, na czym polega realizacja obowiązku „ułatwienia przejazdu pojazdu uprzywilejowanego”. Jest to w szczególności:

- 1) niezwłoczne usunięcie się z jego drogi;
- 2) zatrzymanie się, ale tylko wówczas, gdy jest to konieczne dla jego swobodnego i bezpiecznego przejazdu.

Sposób zachowania uczestnika ruchu drogowego zależy od konkretnych okoliczności i sytuacji na drodze. Może to być np. zmniejszenie prędkości (ale może też być konieczne chwilowe jej zwiększenie) i zjechanie do krawędzi jezdni – prawej albo lewej, lub na pobocze. Może to być także opuszczenie jezdni. Dokonanie przez uczestników ruchu (przede wszystkim kierujących pojazdami) właściwej oceny sytuacji i w konsekwencji zastosowanie się przez nich do przedmiotowego obowiązku zapewnia możliwość sprawnego przemieszczania się pojazdów uprzywilejowanych na odcinkach dróg, na których występuje duże natężenie ruchu bądź też zator drogowy, spowodowany np. zdarzeniem drogowym.

Podkreślić należy, że nieułatwienie przejazdu pojazdowi uprzywilejowanemu stanowi wykroczenie z art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. poz. 821, z późn. zm.). W przypadku zaś spowodowania takim zachowaniem zagrożenia bezpieczeństwa czyn ten wypełni znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 tego Kodeksu.

W świetle powyższego, o ile z samego sformułowania obowiązku określonego w art. 9 PoRD można wysnuć wniosek o obowiązku tworzenia korytarza ratunkowego (tzw. „korytarza życia”), to jednak wciąż wydaje się on być zbyt mało precyzyjny. Przepis w obowiązującym brzmieniu nie definiuje wprost obowiązku, a tym bardziej sposobu tworzenia korytarza ratunkowych, a jego zastosowanie wciąż jest efektem jedynie działań promujących i uświadamiających społeczeństwo. Niestety przykłady z polskich dróg (np. blokowanie przejazdu pojazdu uprzywilejowanego) pokazują, że nie wszyscy kierowcy, pomimo prowadzonych działań, są w stanie zachowywać się odpowiednio, gdy służby ratunkowe próbują uzyskać dostęp do miejsca zdarzenia drogowego.

Brak jednoznacznych dyspozycji zachowania się dla kierujących pojazdami powoduje, że w przypadku zdarzenia drogowego lub innego zdarzenia czas dojazdu służb ratowniczych coraz bardziej się wydłuża. Dlatego też konieczne jest uzupełnienie dotychczasowych regulacji prawnych obowiązujących w Polsce o wprowadzenie przepisów precyzyjnie określających wymagania wobec kierujących pojazdami w takich przypadkach w celu zapewnienia większego bezpieczeństwa i możliwości dotarcia pomocy do miejsc zdarzeń drogowych w jak najkrótszym czasie, nie powodując dodatkowego zagrożenia na drodze.

Ponadto z przeprowadzonego w czerwcu 2018 r. na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Badania postaw i opinii społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego” wynika, iż znaczna większość Polaków zdecydowanie popiera wprowadzenie do stosowania na drogach tzw. „korytarzy życia”.

## **2. Zachowanie się kierujących pojazdami w przypadku wykonywania manewru zmiany pasa ruchu, kiedy na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w jednym kierunku co najmniej jeden z pasów np. kończy się (zanika)**

Uczestnicząc w ruchu drogowym, kierujący pojazdem wielokrotnie wykonuje manewr zmiany pasa ruchu – albo z własnej woli, albo jest do tego zmuszony przez uwarunkowania ruchu panujące na drodze. Ze względu na to, iż manewr wykonywany jest w różnych warunkach panujących na drodze, tj. w ruchu o różnym natężeniu, w przypadku gdy jest ono duże, zawsze będzie istniało odpowiednio duże zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Stąd też odpowiedzialne i racjonalne zachowanie kierowców poruszających się pasem ruchu, który np. kończy się (zanika), odgrywa ogromną rolę.

W Polsce art. 22 ust. 4 PoRD w związku z ust. 1 i 5 reguluje sposób wykonywania manewru zmiany pasa ruchu drogowego przez kierujących pojazdami. Przepis ten obowiązuje w – niemalże niezmiennym – formie – od 1998 r.

Naruszenie zasad regulujących zmianę pasa ruchu stanowi wykroczenie z art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń. W przypadku zaś spowodowania takim zachowaniem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego czyn ten wypełni znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, a w przypadku utrudniania ruchu – z art. 90 tego Kodeksu.

Zgodnie z brzmieniem art. 22 ust. 4 PoRD kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony. W myśl art. 2 pkt 23 PoRD, w tym konkretnym przypadku, ustąpienie pierwszeństwa przez kierującego pojazdem oznacza powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego pojazdem do zmiany pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, czyli to, iż przez określone miejsce na jezdni jeden pojazd przejeżdża przed drugim. Przestrzegając postępowania określonego w definicji ustąpienia pierwszeństwa, o której mowa w poprzednim zdaniu, kierujący pojazdem może zatrzymać się na pasie ruchu, który chce opuścić (ma powstrzymać się od ruchu) i czekać na możliwość wjazdu na sąsiedni pas tak długo, aż stwierdzi, że luka powstała w rzędzie zbliżających się pojazdów jest na tyle duża, iż może w nią wjechać bez obawy naruszenia przepisu o ustąpieniu pierwszeństwa. Ponadto art. 22 ust. 4 PoRD wyznacza kierującemu pojazdem sposób postępowania przy zmianie pasa ruchu drogowego, nakazując zastosowanie się do ogólnej zasady ustępowania pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony. Zatem kierujący pojazdem zmieniający pas ruchu musi ustąpić nie tylko pojazdowi zajmującemu pas, na który zamierza wjechać, ale również pojazdowi sygnalizującemu wjazd na ten pas ruchu z prawej strony.

Przedmiotowy art. 22 PoRD wskazuje ponadto w ust. 1 i 5 dodatkowe wymagania względem kierującego pojazdem zamierzającego wykonać manewr zmiany pasa ruchu drogowego. Są nimi:

- 1) zachowanie szczególnej ostrożności;
- 2) należyte, a więc zawczasu i wyraźne, sygnalizowanie zmiany pasa ruchu odpowiednim kierunkowskazem oraz zaprzestanie sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru.

Zachowanie szczególnej ostrożności polega w tym przypadku na upewnieniu się, czy można dokonać zmiany pasa ruchu drogowego bez utrudnienia ruchu lub spowodowania jego zagrożenia, gdyż realizacja tego manewru wymaga dość często wjazdu na pas ruchu, na którym ruch już się odbywa. To sytuacja, w której następuje przecięcie kierunku jazdy pojazdów. Oznacza to, iż kierujący pojazdem musi być na tyle uważny, aby zdążyć zaniechać zmiany pasa ruchu, gdyby jego kontynuowanie stwarzało zagrożenie dla ruchu drogowego lub zmuszało innego kierującego pojazdem do podjęcia manewru obronnego. Przede wszystkim nie może on zajechać drogi innemu kierującemu pojazdowi. Zajechanie drogi następuje zawsze, gdy pojazd wjedzie z tyłu lub z przeciwka przed inny nadjeżdżający pojazd, którego kierujący został zmuszony do gwałtownego hamowania lub wykonania innych manewrów w celu uniknięcia zderzenia. Stąd też zmiana pasa ruchu jest manewrem obliwującym do przysłowiowego posiadania wzroku równocześnie „z przodu i z tyłu”. Z przodu ze względu na konieczność utrzymywania odpowiedniej odległości od pojazdu poprzedzającego (który może zacząć hamować), a z tyłu w celu dokładnego ustalenia, czy pojazdy jadące pasem ruchu, który zamierza zająć, znajdują się w bezpiecznej odległości i nie dojdzie do ww. zajechania im drogi. W przypadku zmiany pasa ruchu z lewego na prawy kierujący ma dodatkowe utrudnienie, któremu musi sprostać, a mianowicie ustąpić pojazdowi, którego kierujący zamierza zająć „upatrzony” pas ruchu z pasa znajdującego się po jego prawej stronie, sygnalizując ten zamiar lewym kierunkowskazem.

Następnym istotnym obowiązkiem kierującego pojazdem przy wykonywaniu manewru zmiany pasa ruchu drogowego jest „zawczasu i wyraźnie” zasygnalizowanie tej zmiany. Sygnalizacja ta musi nastąpić przez włączenie odpowiedniego kierunkowskazu (lewego albo prawego). Sygnalizowanie tego zamiaru „zawczasu” oznacza, iż sygnał powinien mieć miejsce z odpowiednim wyprzedzeniem, tj. w taki sposób, aby kierujący pojazdami jadącymi za zamierzającym zmienić pas ruchu mogli dostosować się do tej sytuacji. Co istotne sygnał ten nie może mieć miejsca zbyt wcześnie, gdyż może to być mylące dla pozostałych kierujących pojazdami, ani też nie może mieć miejsca równocześnie z wykonywaniem tego manewru albo prawie równocześnie. Ustalając moment włączenia kierunkowskazu, należy mieć na uwadze prędkość jadących pojazdów oraz odległość od miejsca, w którym rozpocznie się wykonywanie zamierzonego manewru. Sygnalizowanie zamiaru wykonania manewru zmiany pasa ruchu musi nastąpić „wyraźnie”, tj. nie może być wykonywane z przerwami, gdyż może to być mylące dla pozostałych kierujących pojazdami. Po wykonaniu manewru zmiany pasa ruchu kierujący pojazdem powinien niezwłocznie zaprzestać sygnalizowania, co oznacza, że ma to nastąpić od razu po wjechaniu na zamierzony pas ruchu.

Zmiana pasa ruchu drogowego będzie przebiegała w sposób zróżnicowany, w zależności od rodzaju jezdni i liczby pasów. Szczególna sytuacja występuje na zanikającym pasie ruchu (np. z trzech pasów ruchu pozostają tylko dwa), ponieważ kierujący pojazdami znajdujący się na zanikającym pasie ruchu (bez możliwości dalszej kontynuacji jazdy po nim), widząc nawet wcześniej znak informacyjny D-14, „na siłę” próbują wjechać z końca swojego pasa na pas

ruchu z dalszą możliwością kontynuacji jazdy, a więc bez zachowania opisanych wyżej zasad obowiązujących przy zmianie pasa ruchu. Sytuacja taka w sposób oczywisty zagraża bezpieczeństwu, wzmaga agresję na drodze, potęguje możliwie już występujący zator drogowy i – przede wszystkim – dość często prowadzi do zdarzeń drogowych.

W świetle powyższego, a także biorąc pod uwagę przykłady z polskich dróg (np. wymuszanie wjechania z końca swojego zanikającego pasa przez kierujących pojazdami na pas ruchu z dalszą możliwością kontynuacji jazdy), należy stwierdzić, iż art. 22 PoRD nie zawiera wystarczająco jednoznacznych dyspozycji dla zachowania się kierujących pojazdami w przypadku zanikania chociażby jednego z pasów ruchu na jezdni jednokierunkowej, a stosowanie przez polskich kierowców metody „zamka błyskawicznego”, która nie jest uregulowana w polskich przepisach ustawowych, jest jedynie wciąż mało spopularyzowanym efektem działań promujących i uświadamiających społeczeństwo. Dlatego też konieczne jest uzupełnienie dotychczasowych regulacji prawnych obowiązujących w Polsce o wprowadzenie przepisów precyzyjnie określających postępowanie kierowców w przypadku omawianego problemu.

## **2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt**

### **1. Zachowanie się uczestników ruchu drogowego, w szczególności kierujących pojazdami, w przypadku przejazdu pojazdu uprzywilejowanego**

W projektowanej ustawie proponuje się dotychczasową treść art. 9 PoRD oznaczyć jako ust. 1 i dodać ust. 2–4 w brzmieniu wskazującym na obowiązek i sposób utworzenia przez kierującego pojazdem „korytarza życia” na m.in. drogach szybkiego ruchu oraz wprowadzenie zakazu korzystania z tak utworzonej drogi przejazdu pojazdu uprzywilejowanego przez kierujących pojazdem innym niż uprzywilejowany, z wyjątkiem pojazdu zarządcy drogi lub pomocy drogowej.

Powyższe może mieć wpływ na:

- 1) zapewnienie jasnych i prostych zasad postępowania kierującego pojazdem w przypadku nadjeżdżania pojazdu uprzywilejowanego;
- 2) przyśpieszenie dotarcia służb ratunkowych do miejsc zdarzeń drogowych, dzięki czemu osoby poszkodowane w ich wyniku szybciej uzyskają właściwą pomoc, co może zwiększyć ich szanse na przeżycie lub na mniejszy uszczerbek zdrowia ofiar takiego zdarzenia.

Ponadto planowane jest przygotowanie interaktywnego filmu internetowego na temat tworzenia „korytarza życia” oraz przeprowadzenie działań o charakterze promocyjnym w Internecie, w szczególności w serwisach i mediach społecznościowych – w ramach środków finansowych będących w dyspozycji Ministerstwa Infrastruktury.

### **2. Zachowanie się kierujących pojazdami w przypadku wykonywania manewru zmiany pasa ruchu, kiedy na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w jednym kierunku co najmniej jeden z pasów np. kończy się (zanika)**

W projektowanej ustawie proponuje się w art. 22 PoRD nadać nowe brzmienie obowiązującemu ust. 4 oraz dodać ust. 4a i 4b, w celu wskazania metody tworzenia przez kierujących pojazdami tzw. „jazdy na suwak” dającej możliwość zmiany pasa ruchu, kiedy na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w jednym kierunku co najmniej jeden z pasów np. kończy się (zanika).

Powyższe może mieć wpływ na:

- 1) zapewnienie jasnych i prostych zasad postępowania kierującego pojazdem w przypadku kończenia się (zanikania) jednego z pasów ruchu na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w tym samym kierunku, a co za tym idzie zmniejszenie „agresji drogowej” wśród kierowców;
- 2) zmniejszenie długości zatorów drogowych (tzw. „korków”), a co za tym idzie zapewnienie płynności ruchu;
- 3) redukcję liczby zdarzeń drogowych.

Ponadto planowane jest przeprowadzenie działań o charakterze promocyjnym w Internecie w serwisach i mediach społecznościowych, przy wykorzystaniu profili Ministerstwa Infrastruktury i Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celów projektu za pomocą innych środków:  
nie stwierdzono możliwości osiągnięcia celów projektu za pomocą innych środków.

## **3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**

## **1. Zachowanie się uczestników ruchu drogowego, w szczególności kierujących pojazdami, w przypadku przejazdu pojazdu uprzywilejowanego**

Większość krajów Unii Europejskiej (dalej „UE”), tj. Belgia, Bułgaria, Estonia, Finlandia, Francja, Holandia, Irlandia, Litwa, Łotwa, Malta, Portugalia, Słowacja, Szwecja, Węgry, Wielka Brytania, Włochy – podobnie jak i Polska, nie uregulowało dotychczas przedmiotowej kwestii w sposób kompleksowy w swoim ustawodawstwie, zakładając, że użytkownicy dróg znają zasady ruchu drogowego i zachowują zdrowy rozsądek w sytuacjach awaryjnych. I tak np. w Finlandii, Francji czy Wielkiej Brytanii kierowcy muszą zapewnić pierwszeństwo pojazdom ratowniczym z migającymi światłami i włączonymi „syrenami”, jednak jak dokładnie to zrobią, zależy tylko od nich.

Jako rozwiązanie przedmiotowego problemu nieliczne kraje członkowskie UE, takie jak Austria, Chorwacja, Cypr, Czechy, Dania, Grecja, Hiszpania, Luksemburg, Niemcy, Rumunia, Słowenia, przyjęły przepisy prawne zobowiązujące kierowców w takich sytuacjach do podejmowania konkretnych działań w celu utworzenia przejezdnego pasa ruchu (popularnie określanego już w latach osiemdziesiątych XX wieku jako „korytarz życia” lub „pas ratunkowy”), a za brak ich przestrzegania (a także utrudnianie oraz niewłaściwe wykorzystywanie lub nadużywanie takiego korytarza) wprowadziły surowe sankcje karne.

Według badań przeprowadzonych przez Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (agencję rządową odpowiedzialną za płatne autostrady w Austrii i działającą pod Federalnym Ministerstwem Transportu, Innowacji i Technologii; „odpowiedniczkę” polskiej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad), utworzenie przez kierujących pojazdami „korytarza życia” może przyspieszyć przybycie pojazdów ratunkowych do miejsc zdarzeń drogowych nawet o cztery minuty i zwiększyć tym samym szanse na przeżycie ofiar tych zdarzeń nawet o 40%.

W niektórych państwach wskazanych powyżej, w przypadku nadjeżdżającego pojazdu służb ratunkowych (np. karetki, wozu strażackiego, radiowozu) – przede wszystkim na autostradach i drogach ekspresowych – kierowcy wszystkich typów pojazdów mają obowiązek zwolnić w sposób zorganizowany jeden pas ruchu, który powinien posiadać co najmniej trzy metry szerokości, aby umożliwić ww. pojazdom ratowniczym przejazd przez potencjalnie przeciążoną ruchem drogę oraz dotarcie do miejsca zdarzenia drogowego (lub innej krytycznej sytuacji, gdzie liczy się czas dotarcia) bez zbędnej zwłoki. Jednakże wymóg trzech metrów jest miarą stosowaną jako absolutne minimum tylko w kilku krajach europejskich, takich jak Austria, Czechy, Luksemburg, Niemcy, Słowenia, i argumentowany jest tym, iż taką szerokość może mieć np. pojazd straży pożarnej.

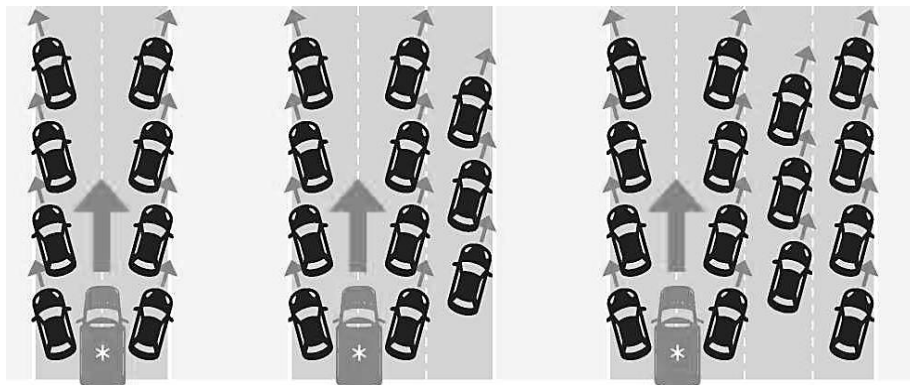
Taki korytarz musi być utworzony:

- 1) na jezdniach z dwoma pasami ruchu w tym samym kierunku: między dwoma istniejącymi pasami;
- 2) na jezdniach z więcej niż dwoma pasami ruchu w tym samym kierunku: między skrajnym lewym pasem a znajdującym się obok po prawej stronie pasem lub między skrajnym prawym pasem a znajdującym się obok po lewej stronie pasem – w zależności od liczby pasów i danego kraju.

W Austrii, Luksemburgu, Niemczech, Słowenii i na Węgrzech (w przypadku tego ostatniego kraju, zgodnie z powyższym, wynika to wyłącznie z przyjętej praktyki, a nie z ustawodawstwa) „korytarz życia” powinien być utworzony przy skrajnym lewym pasie. Oznacza to, że kierujący pojazdami na skrajnym lewym pasie muszą jechać tak blisko lewej strony, jak tylko to możliwe, podczas gdy pojazdy na pozostałych pasach jadą jak najbliżej prawej strony (czasami

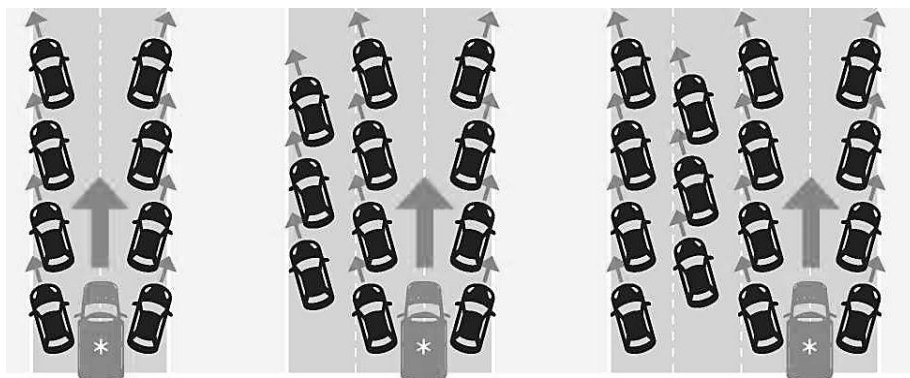
korzystając nawet z pasa awaryjnego). Pojazdy nie powinny być ustawione po przekątnej, ale raczej równoległe do linii, aby zajmować jak najmniej miejsca.

#### AUSTRIA, NIEMCY, LUKSEMBURG, SŁOWENIA, WĘGRY



W Republice Czeskiej do końca września 2018 r. kierowcy byli prawnie zobowiązani do utworzenia korytarza przy skrajnym prawym pasie, przy zastosowaniu tej samej zasady: wszystkie pojazdy na skrajnym prawym pasie jadą jak najbliższej prawej strony, podczas gdy pojazdy na pozostałych pasach ruchu jadą jak najbliższej lewej strony.

#### CZECHY



Argumentowano, że tworzenie „korytarza życia” po prawej stronie ułatwia służbom ratunkowym zjechanie z autostrady. Gdyby pojazd ratunkowy jechał takim korytarzem utworzonym po lewej stronie, przy zjeździe z autostrady (tj. skręcie w prawo) na wielopasmowej przeciążonej drodze mógłby napotkać duże utrudnienia (dotyczy to tylko krajów, gdzie ruch jest prawostronny). Z kolei w krajach, w których „korytarz życia” tworzy się obok lewego skrajnego pasa, argumentuje się to faktem przyspieszenia czasu przejazdu pojazdu ratunkowego, ponieważ duże i ciężkie pojazdy zwykle jeżdżą prawym pasem drogi i trudniej im manewrować w celu ustąpienia miejsca.

Od października 2018 r. sposób tworzenia korytarza w Republice Czeskiej jest tożsamy jak w Austrii, Luksemburgu, Niemczech, Słowenii i na Węgrzech.

W przestrzeni publicznej istnieje ponadto powszechne błędne przekonanie, że pas awaryjny (czyli część pobocza służąca do zatrzymywania się i postoju pojazdów unieruchomionych z przyczyn technicznych) istnieje po to, aby umożliwić przejazd pojazdom uprzywilejowanym. Choć w niektórych krajach UE (Grecja i Rumunia) faktycznie mogą one być do tego używane (szczególnie w przypadku konieczności omijania zatłoczonej drogi), to jednak w pierwszej kolejności mają one służyć jako pas do awaryjnego zatrzymywania się dla kierowców wszystkich pojazdów w przypadku problemów technicznych w pojeździe lub w innej sytuacji awaryjnej. Tak więc dla wszystkich użytkowników drogi korzystniejsze jest tworzenie „korytarza życia”, bowiem pobocze może okazać się zablokowane, co uniemożliwi przejazd służb ratunkowych, albo może okazać się niewystarczająco szerokie dla przejechania tamtędy np. wozu strażackiego.

Poniższa tabela zawiera zestawienie obowiązujących przepisów prawnych w krajach członkowskich UE, dotyczących sposobu tworzenia tzw. „korytarzy życia” m.in. na drogach szybkiego ruchu (według stanu prawnego na wrzesień 2018 r.).

Lp.	Państwo UE	Tytuł aktu prawnego	Przepis prawny
-----	------------	---------------------	----------------

1.	AUSTRIA	Gesamte Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung 1960	§ 46 (6) Jeżeli ruch został wstrzymany na drodze jednokierunkowej na odcinku z min. dwoma pasami jezdni, wówczas pojazdy muszą utworzyć przejazd (przejazd ratunkowy) dla pojazdów ratunkowych w środku pomiędzy pasami jezdni w odległościach większych niż dwa pasy ruchu pomiędzy zewnętrznie lewym i leżącymi obok pasami. Przejazd ten może być używany oprócz pojazdów ratunkowych tylko przez pojazdy służb drogowych i pojazdy pomocy drogowej.
2.	BELGIA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
3.	BULGARIA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
4.	CHORWACJA	Zakon o sigurnosti prometa na cestama 2008	Art. 152 (1) W celu umożliwienia przejazdu pojazdom z artykułów 149 i 151 ( <i>m.in. pojazdom pogotowia, straży pożarnej, itd. – dopisek autora</i> ) niniejszej Ustawy, piesi mają obowiązek się usunąć, a inne pojazdy mają obowiązek przepuszczenia i, jeśli zajdzie taka potrzeba, zatrzymania się do momentu, aż nie przejadą te pojazdy i to w sposób, że pojazdy znajdujące się na prawym pasie drogi przesuwają się na prawo, a pojazdy na lewym pasie drogi przesuwają się na lewo.
5.	CYPR	Οι Περι Μηχανοκινήτων Οχημάτων Και Τροχαίας Κινήσεως Κανονισμοί Του 1984	Art. 58 (4) Osoba, która prowadzi lub jest odpowiedzialna za pojazd silnikowy na jakiegokolwiek drodze, ma następujące obowiązki – (g) udzielić pierwszeństwa zbliżającemu się pojazdowi uprzywilejowanemu Policji lub Żandarmerii Krajowej, lub Straży Pożarnej, lub Pogotowia, lub Wozowi Strażackiemu Departamentu Lasów, lub pojazdów Obrony Cywilnej, lub Pojazdowi Ratownictwa Przybrzeżnego, który, za pomocą specjalnego sygnału dźwiękowego i świetlnego lub tylko sygnału dźwiękowego, tak jak określił Komendant Główny Policji w Okólniku opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Republiki, i natychmiast doprowadzić pojazd do pozycji równoległej i jak najbliżej krawędzi jezdni lub krawężnika, a następnie unieruchomić jego pojazd i pozostać w tej pozycji do momentu, w którym dany pojazd uprzywilejowany zdoła przejechać, z wyjątkiem przypadków, kiedy mundurowy wydaje inne polecenie.
6.	CZECHY	Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů	§ 41 (7) Kierowcy pozostałych pojazdów muszą pojazdom uprzywilejowanym i pojazdom je eskortującym umożliwić bezpieczny i płynny przejazd, a jeżeli jest to niezbędne zatrzymać pojazdy w takim miejscu, żeby nie przeszkadzały. Do grupy tworzonej przez pojazdy uprzywilejowane i pojazdy je eskortujące kierowcy pozostałych pojazdów nie mogą się włączać.

			(8) Jeżeli natężenie ruchu na autostradzie i drodze ekspresowej z dwoma pasami ruchu w jednym kierunku jazdy spowoduje powstanie kolumny stojących pojazdów, kierowcy równolegle jadących pojazdów zobowiązani są przed zatrzymaniem pojazdu do stworzenia między sobą jednego przejezdnego pasa ruchu o szerokości przynajmniej 3,0 m do przejazdu pojazdów uprzywilejowanych; jeżeli w jednym kierunku są trzy i więcej pasów, kierowcy na lewym i środkowym pasie ruchu lub na środkowych pasach ruchu zmniejszą wzajemny odstęp boczny. Kierowcy jadący na skrajnych pasach ruchu w jednym kierunku jazdy przy tworzeniu pasa przejazdowego mogą wjechać na pobocze lub środkowy pas rozdziału. Dla kierowców pozostałych pojazdów wjazd na pas dla przejazdu pojazdów uprzywilejowanych i jazda po tym pasie jest zabroniona; to nie obowiązuje dla pojazdów właściciela drogi i pojazdów pomocy technicznej.
7.	DANIA	Bekendtgørelse af færdselsloven 11/12/2013	§ 7 4. Pojazd silnikowy użyty w indywidualnym przypadku do przewozu osób poważnie chorych lub rannych lub w innym podobnym celu niecierpiącym zwłoki, w którym na przodzie pojazdu umieszczono w sposób widoczny białą płachtę, jest podczas tego przejazdu zrównany z pojazdem uprzywilejowanym. Kierujący tym pojazdem silnikowym ma obowiązek zgłosić organom policji taki przejazd jak najszybciej po jego zakończeniu. Nieuprawnione stosowanie białej płachty jest zabronione.
8.	ESTONIA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
9.	FINLANDIA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
10.	FRANCJA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
11.	GRECJA	Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας (N. 2696/1999)	Art. 29 9. Pas Awaryjny jest przeznaczony wyłącznie dla ruchu pojazdów mechanicznych uprzywilejowanych i pojazdów szynowych naprawczych należących do właściwych organów państwowych lub firm, które świadcząc usługi koncesyjne dla władzy państwowej, wykonują prace polegające na utrzymaniu i eksploatacji autostrady lub dróg szybkiego ruchu w związku z nadzwyczajnymi i nagłymi zdarzeniami, wypadkami oraz w innych podobnych celach. Wszelkie inne wykorzystanie pasa awaryjnego, z wyjątkiem przypadków, o których mowa w ustępie 3 niniejszego artykułu ( <i>awaria pojazdu – dopisek autora</i> ), jest zabronione.
12.	HISZPANIA	Reglamento General de Circulación	Art. 69 Natychmiast po zauważeniu sygnałów specjalnych zapowiadających zbliżenie się pojazdu uprzywilejowanego pozostali kierowcy podejmą stosowne kroki, zależnie od okoliczności chwili i miejsca, aby umożliwić mu przejazd, zwykle zjeżdżając na prawo lub zatrzymując się, jeżeli jest to konieczne.

13.	HOLANDIA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.
14.	IRLANDIA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.
15.	LITWA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.
16.	LUKSEMBURG	Code De La Route
		<p>Art. 137 Wszyscy kierowcy powinni odsunąć się, a w razie potrzeby zatrzymać, jeżeli zbliża się pojazd uprzywilejowany wymieniony w art. 39 (<i>m.in. pojazdy pogotowia, straży pożarnej, itd. – dopisek autora</i>) i sygnalizowany za pomocą dźwiękowego urządzenia ostrzegającego określonego w artykule 39 oraz migającymi niebieskimi światłami określonymi w artykule 44.</p> <p>Art. 156. 8. Jeżeli pogorszenie płynności ruchu utrudnia swobodny przejazd pojazdów uprzywilejowanych i wymienionych w art. 39 (...), kierowcy, którzy poruszają się po dwupasmowej autostradzie, powinni zostawić na środku korytarz oraz, zgodnie z postanowieniem artykułu 137, odsunąć się lub zatrzymać, jeżeli taki pojazd się zbliża. Kierowcy poruszający się lewym pasem powinni odsunąć się jak najbliżej lewej krawędzi pasa, a kierowcy jadący prawym pasem powinni przesunąć się jak najbliżej jego prawej krawędzi.</p> <p>W takich samych warunkach kierowcy poruszający się po trzypasmowej autostradzie powinni utworzyć, w kierunku jazdy, korytarz pomiędzy pasem lewym i środkowym. Kierowcy poruszający się lewym pasem powinni odsunąć się jak najbliżej lewej krawędzi pasa, a kierowcy jadący środkowym pasem powinni przesunąć się jak najbliżej jego prawej krawędzi.</p> <p>W takim przypadku dozwolona jest jazda i zatrzymywanie się na pasie awaryjnym i w miejscach awaryjnego postoju.</p>
17.	ŁOTWA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.
18.	MALTA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.
19.	NIEMCY	Straßenverkehrs-Ordnung
		<p>§ 11 (2) O ile pojazdy jadą po autostradach, jak również po drogach poza miastem z minimalnie dwoma pasami ruchu w jednym kierunku z małą prędkością lub stoją, muszą one stworzyć wolne miejsce na przejazd pojazdów policyjnych i ratunkowych pomiędzy lewym i bezpośrednio obok leżącym prawym pasem ruchu dla jednego kierunku.</p> <p>(3) Nawet ten, kto zgodnie z zasadami ruchu drogowego może jechać dalej lub wg przepisów ma pierwszeństwo, musi z tego zrezygnować, jeżeli sytuacja na drodze tego wymaga; rezygnacji można zaufać po porozumieniu się z osobą rezygnującą.</p>
20.	PORTUGALIA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.
21.	RUMUNIA	Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002
		Art. 6. – Dla celów niniejszego rozporządzenia nadzwyczajnego poniższe terminy i określenia mają następujące znaczenie:

		privind circulația pe drumurile publice	8. pas awaryjny – dodatkowy podobszar podłużny, znajdujący się na prawej krawędzi autostrady, w kierunku ruchu, przeznaczony wyłącznie do postoju pojazdów w uzasadnionych przypadkach oraz dla ruchu pojazdów uprzywilejowanych, jadących na interwencje lub na misje o pilnym charakterze. Art. 74 (3) Zabronione jest poruszanie się, zatrzymywanie lub postój pojazdów na pasie awaryjnym, z wyjątkiem uzasadnionych przypadków, a także z wyjątkiem pojazdów uprzywilejowanych.
22.	SŁOWACJA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
23.	SŁOWENIA	Zakona o pravilih cestnega prometa	Par. 30 (14) W przypadku zatrzymania lub zastoju ruchu na autostradzie i drodze ekspresowej z dwoma lub więcej pasami ruchu do jazdy w jednym kierunku kierowcy muszą pomiędzy kolumnami pojazdów natychmiast utworzyć pas ratunkowy, który będzie wystarczająco szeroki do bezpiecznej jazdy pojazdów interwencyjnych. Pojazdy, które się zatrzymały lub stoją na skrajnym lewym pasie ruchu, muszą się rozdzielić jak najbardziej po lewej również poza skrajną linią kierunkowej jezdni. Pojazdy, które się zatrzymały lub stoją na pozostałych pasach ruchu, muszą się rozdzielić jak najbardziej po prawej również poza skrajną linią kierunkowej jezdni, włączając również prawy pas jezdni.
24.	SZWECJA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
25.	WĘGRY	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
26.	WIELKA BRYTANIA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
27.	WŁOCHY	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	

## 2. Zachowanie się kierujących pojazdami w przypadku wykonywania manewru zmiany pasa ruchu, kiedy na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w jednym kierunku co najmniej jeden z pasów np. kończy się (zanika)

Większość krajów UE, tj. Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Łotwa, Malta, Portugalia, Rumunia, Włochy – podobnie jak i Polska, nie uregulowało tej kwestii w ogóle w swoim ustawodawstwie, natomiast Dania, Szwecja, Węgry i Wielka Brytania – nie dokonały tego w sposób kompleksowy, prawdopodobnie zakładając, że użytkownicy dróg znają zasady ruchu drogowego i zachowują zdrowy rozsądek w takich sytuacjach, oraz ograniczając się wyłącznie do działań promujących właściwe zachowanie w przestrzeni publicznej. I tak np. w Danii, Finlandii, Holandii, Irlandii, Szwecji oraz na Łotwie i w Wielkiej Brytanii, tam gdzie na jezdni liczba pasów ruchu w jednym kierunku ulega zmniejszeniu, kierowcy muszą – mając siebie nawzajem na względzie – dostosować jazdę do zmienionych warunków, ale to jak dokładnie to zrobią, zależy tylko od nich. Wy tłumaczeniem braku szczegółowej regulacji w tym zakresie w Danii, Finlandii, Holandii, Irlandii, Szwecji oraz na Malcie i w Wielkiej Brytanii może być fakt, iż kraje te mają bardziej zaawansowany poziom edukacji społeczeństwa z zakresu prawidłowych zachowań na drodze (i dłuższą historię prowadzenia takiej edukacji) od pozostałych państw UE, a kierowcy w nich mieszkający charakteryzują się znacznie wyższą kulturą jazdy.

Jako rozwiązanie przedmiotowego problemu nieliczne kraje członkowskie UE, takie jak Austria, Belgia, Czechy, Litwa, Luksemburg, Niemcy, Słowacja i Słowenia, przyjęły przepisy prawne zobowiązujące kierowców w takich sytuacjach do podejmowania konkretnych działań w postaci zastosowania metody zmiany pasa ruchu na tzw. „zamek błyskawiczny”.

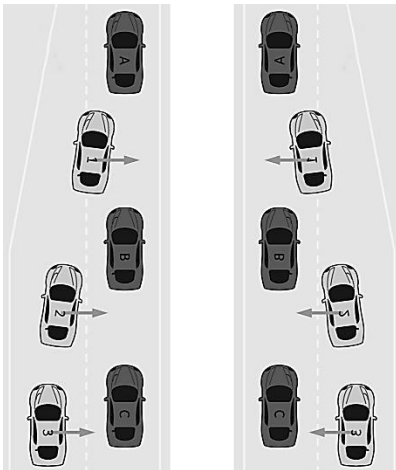
Metoda zamka błyskawicznego (bardziej popularnie nazywana metodą „jazdy na suwak” lub „na zakładkę”) powstała w Stanach Zjednoczonych i wskazuje wytyczne dotyczące sposobu zachowania się kierujących pojazdami w przypadku

dojazdu do zwężenia jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w jednym kierunku, gdzie co najmniej jeden z pasów ruchu np. kończy się (zanika).

Określenie sposobu zachowania się kierujących pojazdami na drodze w przypadku, o którym mowa powyżej, wynika z zasady działania zamka błyskawicznego jako zapięcia służącego do czasowego łączenia dwóch kawałków materiału w odzieży. Zamek ten tworzą dwa rzędy przylegających do siebie ząbków, ustawionych w ten sposób, że ząbki jednego rzędu po uruchomieniu (zaciągnięciu) suwaka wchodzi w wolne miejsca drugiego rzędu i się zazębiają.

„Jazda na suwak” jest realizowana w następujący sposób na jezdniach z co najmniej dwoma pasami ruchu w tym samym kierunku:

- 1) tam, gdzie jeden z pasów np. zanika:
  - a) kierujący pojazdem poruszający się takim pasem ruchu kontynuuje jazdę na swoim pasie do samego jego końca i sygnalizuje zamiar zmiany pasa ruchu kierunkowskazem,
  - b) kierujący pojazdem poruszający się sąsiednim pasem ruchu z możliwością kontynuacji jazdy dojeżdża swoim pasem do miejsca, gdzie pas obok zanika, i jest obowiązany wpuścić na swój pas dokładnie jednego kierującego pojazdem, o którym mowa w lit. a, sygnalizującego zamiar zmiany pasa ruchu; kierujący jadący pasem z możliwością kontynuacji jazdy musi zapewnić przed sobą odpowiednio duży odstęp, tak aby naprzemiennie i pojedynczo wpuszczać kierowców z zanikającego pasa ruchu,
  - c) kierujący, o którym mowa w lit. a, po zapewnieniu odpowiednio dużego odstępu na wjazd przez kierującego, o którym mowa w lit. b, może wykonać zamierzony manewr zmiany pasa ruchu,
  - d) następni kierujący pojazdami na pasach ruchu postępują tak samo jak wskazano w lit. a–c;



Grafika nr 1. Przykładowy schemat jazdy, o której mowa w pkt 1.

- 2) tam, gdzie dwa skrajne pasy np. zanikają w tym samym miejscu:
  - a) kierujący pojazdem poruszający się takim skrajnym pasem ruchu kontynuuje jazdę na swoim pasie do samego jego końca i sygnalizuje zamiar zmiany pasa ruchu kierunkowskazem,
  - b) kierujący pojazdem poruszający się sąsiednim pasem ruchu z możliwością kontynuacji jazdy dojeżdża swoim pasem do miejsca, gdzie skrajne pasy obok zanikają, i jest obowiązany wpuścić na swój pas dokładnie jednego kierującego pojazdem, o którym mowa w lit. a, sygnalizującego zamiar zmiany pasa ruchu z obu skrajnych pasów; kierujący jadący pasem z możliwością kontynuacji jazdy musi zapewnić przed sobą odpowiednio duży odstęp, tak aby naprzemiennie i pojedynczo wpuszczać kierowców z zanikających skrajnych pasów ruchu,
  - c) kierujący, o którym mowa w lit. a, poruszający się skrajnym prawym pasem ruchu po zapewnieniu odpowiednio dużego odstępu na wjazd przez kierującego, o którym mowa w lit. b, może wykonać zamierzony manewr zmiany pasa ruchu,
  - d) kierujący, o którym mowa w lit. a, poruszający się skrajnym lewym pasem ruchu po zapewnieniu odpowiednio dużego odstępu na wjazd przez kierującego, o którym mowa w lit. b, i wykonaniu manewru zmiany pasa ruchu przez kierującego, o którym mowa w lit. c, może wykonać zamierzony manewr zmiany pasa ruchu,
  - e) następni kierujący pojazdami na pasach ruchu postępują tak samo jak wskazano w lit. a–d.



Grafika nr 2. Przykładowy schemat jazdy, o której mowa w pkt 2.

Wymaga podkreślenia, że właściwe zastosowanie się kierujących pojazdami do przedmiotowego obowiązku zapewnia możliwość sprawnego przemieszczania się pojazdów na odcinkach dróg, na których występuje duże natężenie ruchu bądź też zator drogowy, przez zwężenie jezdni spowodowane np. zdarzeniem drogowym.

Biuro Inżynierii Ruchu Drogowego w Minnesocie w Stanach Zjednoczonych przeprowadziło badanie dotyczące efektów stosowania przez kierowców systemu „jazdy na suwak”, które wskazały trzy główne korzyści z tworzenia „suwaka”:

- 1) zmniejszenie długości zatoru drogowego (korcu) nawet o 50%, a co za tym idzie – zapewnienie płynności ruchu;
- 2) zmniejszenie „agresji drogowej” wśród kierowców przez jasno określone zasady postępowania;
- 3) zmniejszenie nadmiernej prędkości pojazdów poruszających się po pasach ruchu w celu utworzenia suwaka, a co za tym idzie – poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego przez redukcję liczby zdarzeń drogowych.

Ponadto amerykańscy specjaliści z tego zakresu wskazują, że system „jazdy na suwak” może działać tylko wtedy, gdy wszyscy uczestnicy ruchu drogowego będą go przestrzegać.

Poniższa tabela zawiera zestawienie obowiązujących przepisów prawnych w krajach członkowskich UE, dotyczących sposobu wykonywania tzw. „jazdy na suwak” (według stanu prawnego na kwiecień 2019 r.).

Lp.	Państwo UE	Tytuł aktu prawnego	Przepis prawny
1.	AUSTRIA	Gesamte Rechtsvorschrift für Straßenverkehrsordnung	§ 11 (5) Jeśli na drogach z więcej niż jednym pasem ruchu w danym kierunku jazdy nie można w sposób ciągły jechać jednym pasem lub gdy pas się kończy, pojazdom, które nie mogą kontynuować jazdy, należy umożliwić zmianę pasa ruchu na sąsiedni dostępny pas w taki sposób, aby pojazdy te mogły naprzemiennie wjeżdżać za pojazdy już jadące po ciągłym pasie (system zamka błyskawicznego).
2.	BELGIA	Arrêté royal portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (Code De La Route)	Art. 12bis W przypadku znacznego spowolnienia ruchu kierowcy poruszający się po kończącym się pasie ruchu lub po pasie, na którym ruch jest utrudniony, mogą wjechać na sąsiedni wolny pas wyłącznie przed zwężeniem drogi. Kierowcy poruszający się po wolnym pasie ruchu są obowiązani ustąpić pierwszeństwa na zasadzie naprzemienności kierowcy, który włącza się do ruchu; jeżeli ruch jest utrudniony zarówno na lewym, jak i na prawym pasie, pierwszeństwo przysługuje kierowcy, który znajduje się na prawym pasie, a następnie kierowcy, który znajduje się na lewym pasie.
3.	BUŁGARIA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
4.	CHORWACJA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
5.	CYPR	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	

6.	CZECHY	Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů	§ 12 (5) Kierujący pojazdem może zmienić zajmowany pas ruchu tylko pod warunkiem, że nie spowoduje zagrożenia lub utrudnienia dla kierującego pojazdem jadącym po pasie ruchu, na który wjeżdża; kierujący pojazdem jest przy tym obowiązany sygnalizować zmianę kierunku. Podczas jazdy równoległej ( <i>przypis autora – pojazdy mogą jechać równolegle wtedy kiedy natężenie ruchu na jezdni z dwoma lub więcej pasami ruchu w tym samym kierunku jest tak silne, że tworzą się ciągle rzędy pojazdów, w których kierujący pojazdem może jechać tylko z prędkością, która jest zależna od prędkości poprzedzających pojazdów</i> ) kierujący pojazdami, jadąc po kontynuującym pasie ruchu, umożliwią wjazd na ten pas kierującym pojazdami, którzy zjeżdżają z kończącego się pasa, w taki sposób, aby pojazdy jadące po kontynuującym pasie ruchu i pojazdy wjeżdżające na ten pas mogły wjeżdżać na przemian po jednym na kontynuujący pas ruchu. W miejscach, gdzie dwa pasy ruchu zbiegają się w jeden bez wyraźnego wyznaczenia kontynuującego pasa, kierujący pojazdem, jadąc po lewym pasie, nie może spowodować zagrożenia dla kierującego pojazdem jadącego po prawym pasie ruchu.
7.	DANIA	Bekendtgørelse af færdselsloven	§ 18 4. Tam, gdzie liczba pasów ruchu przeznaczonych do jazdy w jednym kierunku ulega zmniejszeniu, kierowcy powinni, mając siebie nawzajem na uwadze, dostosować jazdę do zmienionych warunków, w tym ewentualnie modyfikując prędkość. To samo dotyczy sytuacji, w której następuje połączenie dwóch pasów ruchu.
8.	ESTONIA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
9.	FINLANDIA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
10.	FRANCJA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
11.	GRECJA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
12.	HISZPANIA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
13.	HOLANDIA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
14.	IRLANDIA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
15.	LITWA	Kelių Eismo Taisyklės	105. Jeśli na drodze z dwoma (lub więcej) pasami ruchu w tym samym kierunku na jednym z pasów nie jest możliwy ruch i utworzyła się kolumna pojazdów, każdy kierowca na sąsiednim pasie ruchu musi pozwolić jednemu pojazdowi (pierwszemu z utworzonej kolumny) na wjazd na zajmowany przez niego pas ruchu. Kierowca, który zmienia pas, powinien się upewnić, że ustąpił mu miejsca.
16.	LUKSEMBURG	Code De La Route	Art. 136 4. W przypadku zamknięcia, zatłoczenia lub usunięcia pasa ruchu na jezdni z więcej niż jednym pasem ruchu w tym samym kierunku, kierowcy, którzy poruszają się po pasie graniczącym z tym pasem, są obowiązani po

			zbliżeniu się do zamkniętego, zatłoczonego lub usuniętego odcinka umożliwić zmianę pasa kierowcom, którzy się po tym pasie poruszają, tak aby mogli oni przejechać na wolny pas ruchu zgodnie z zasadą postępowania na zamek błyskawiczny, na przemian z pojazdami, które się po nim poruszają. Kierowcy, którzy zmieniają pas ruchu po zbliżeniu się do zamkniętego, zatłoczonego lub usuniętego odcinka, obowiązani są do zastosowania się do ostatniego akapitu art. 118 ust. 1 lit. a ( <i>przypis autora – dotyczy dokonania zmiany pasa ruchu wyłącznie wtedy, gdy nie zakłóca on jazdy innym kierowcom i nie stwarza zagrożenia dla innych użytkowników ruchu</i> ) oraz art. 134 ust. 1 ( <i>przypis autora – dotyczy zasygnalizowania zamiaru zmiany pasa ruchu</i> ).
17.	ŁOTWA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
18.	MALTA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
19.	NIEMCY	Straßenverkehrs-Ordnung	§ 7 (4) Jeżeli na drogach z wieloma pasami ruchu dla jednego kierunku jazdy nie jest możliwa ciągła jazda jednym pasem lub gdy pas ruchu kończy się, pojazdom, które nie mogą dalej nim jechać, należy umożliwić przejechanie na sąsiedni pas ruchu w taki sposób, aby pojazdy te bezpośrednio przed początkiem zwężenia mogły naprzemiennie wjeżdżać za pojazd jadący po ciągłym pasie (metoda zamka błyskawicznego).
20.	PORTUGALIA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
21.	RUMUNIA	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	
22.	SŁOWACJA	Zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov	§ 10 (6) Kierujący pojazdem, zmieniając pas ruchu, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa kierującemu pojazdem jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać; jest przy tym obowiązany sygnalizować zmianę kierunku. W miejscach, gdzie dwa pasy ruchu zbiegają się w jeden w taki sposób, że nie jest oczywiste, który z nich jest pasem kontynuującym, kierujący pojazdem, jadący po lewym pasie ruchu, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa kierującemu pojazdem, który jedzie po prawym pasie ruchu; to nie dotyczy sytuacji, gdy chodzi o naprzemienne włączanie się zgodnie z odpowiednim znakiem drogowym. (10) Jeżeli w przypadku jazdy równoległej, w którymś z pasów ruchu wystąpi przeszkoda utrudniająca ruch drogowy, kierujący pojazdem, który jedzie po wolnym pasie ruchu, jest obowiązany umożliwić kierującemu pierwszym pojazdem jadącym po pasie ruchu, na którym występuje przeszkoda, jej ominięcie, o ile pierwszy kierujący sygnalizuje zmianę kierunku jazdy. Kierujący pojazdem, omijając przeszkodę, nie może przy tym spowodować zagrożenia dla kierującego pojazdem, który jedzie po wolnym pasie ruchu.

23.	SŁOWENIA	Zakon o pravilih cestnega prometa	Art. 38 (5) Jeżeli na jezdni, o której mowa w pierwszym ustępie niniejszego artykułu ( <i>przypis autora – tj. jezdni o dwóch lub wielu oznaczonych pasach ruchu w tym samym kierunku</i> ), poruszanie się pojazdów na jednym z pasów ruchu jest niemożliwe z powodu utrudnień na drodze lub też jeden pas się kończy, kierujący pojazdami znajdującymi się na sąsiadującym pasie ruchu są zobowiązani umożliwić włączanie się do ruchu na tym pasie, jadąc z odpowiednią prędkością i zachowując taką odległość od pojazdu przed sobą, aby pojazdy mogły pojedynczo i naprzemiennie włączać się do ruchu (dalej zwany: system zamka błyskawicznego).
24.	SZWECJA	Trafikförordning	§ 44 Jeśli dwa pasy ruchu zbiegają się w jeden, kierowcy mają dostosować się do nowych warunków, biorąc pod uwagę siebie nawzajem. To samo obowiązuje w sytuacji, kiedy dwie jezdnie zbiegają się w jedną.
25.	WĘGRY	KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól	§ 36 (7) Jeżeli któryś pas ruchu się kończy, wówczas pierwszeństwo ma pojazd, który może kontynuować jazdę bez przekraczania linii rozgraniczającej pasy ruchu. Jeżeli pasy ruchu nie są oznaczone na nawierzchni jezdni, wówczas pierwszeństwo ma pojazd, który może kontynuować jazdę bez zmiany kierunku ruchu; jeżeli natomiast oba pojazdy mogą kontynuować jazdę wyłącznie przez zmianę kierunku jazdy, wówczas pierwszeństwo ma pojazd, który do tej pory poruszał się po prawym pasie ruchu.
26.	WIELKA BRYTANIA	The Highway Code	Art. 134 Podczas wjeżdżania na pas ruchu należy kierować się znakami drogowymi oraz oznaczeniami dróg. W warunkach dużego natężenia ruchu nie należy zmieniać pasów bez potrzeby. Jazda „na suwak” jest zalecana, ale tylko w sposób bezpieczny i właściwy, gdy pojazdy poruszają się z niską prędkością, np. zbliżając się do obszaru robót drogowych lub miejsca wypadku drogowego. Nie jest zalecana przy dużych prędkościach.
27.	WŁOCHY	Brak odpowiedniej regulacji prawnej.	

#### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
obywatele	38 399 000 osób (stan na luty 2019 r.)	dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa oraz ochrony życia i zdrowia przez wprowadzenie zasad tworzenia tzw. „korytarza życia” oraz „jazdy na suwak”.

kierujący pojazdami	w 2018 r. w Polsce wydanych zostało 417 973 praw jazdy <sup>1)</sup>	System Informatyczny Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców	Zobowiązanie do tworzenia tzw. „korytarza życia” oraz „jazdy na suwak”.
kierujący pojazdami biorącymi udział w akcjach ratowniczych	brak danych	nie dotyczy	Umożliwienie szybszego i sprawniejszego przejazdu w ramach tzw. „korytarza życia”, w celu ratowania życia i zdrowia ludzkiego.
organy kontroli ruchu drogowego	brak danych	nie dotyczy	Uwzględnienie tworzenia tzw. „korytarza życia” oraz „jazdy na suwak” jako elementów kontroli ruchu drogowego.
instruktorzy i egzaminatorzy nauki jazdy	brak danych	nie dotyczy	Uwzględnienie tworzenia tzw. „korytarza życia” oraz „jazdy na suwak” jako elementów przekazywanej i sprawdzanej wiedzy teoretycznej i praktycznej na temat uczestnictwa w ruchu drogowym.

#### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Ze względu na zakres przedmiotowy projektowanej regulacji nie przewidziano przeprowadzenia konsultacji publicznych.

#### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2018 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
<b>Dochody ogółem</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Wydatki ogółem</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Saldo ogółem</b>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Źródła finansowania	Brak.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Proponowane w projekcie rozwiązania nie wymagają zapewnienia źródeł ich finansowania, stąd też wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

#### 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2018 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0	
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0	
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu.							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu.							

<sup>1)</sup> Brak jest dostępnych danych dotyczących łącznej liczby praw jazdy w Polsce.

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	<p><b>1. Tworzenie „korytarza życia” przez kierujących pojazdami w przypadku przejazdu pojazdu uprzywilejowanego</b></p> <p>Proponowane w projekcie rozwiązania mogą mieć wpływ na zwiększenie szans na przeżycie ofiar zdarzeń drogowych oraz zmniejszenie ciężaru ich obrażeń przez umożliwienie szybszego dotarcia zespołów ratunkowych do miejsc tych zdarzeń.</p> <p>Według badań przeprowadzonych przez Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (agencję rządową odpowiedzialną za płatne autostrady w Austrii i działającą pod Federalnym Ministerstwem Transportu, Innowacji i Technologii; „odpowiedniczkę” polskiej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad), utworzenie przez kierujących pojazdami „korytarza życia” może przyspieszyć przybycie pojazdów ratunkowych do miejsc zdarzeń drogowych nawet o cztery minuty i zwiększyć tym samym szanse na przeżycie ofiar tych zdarzeń nawet o 40%.</p> <p><b>2. Tworzenie „jazdy na suwak” przez kierujących pojazdami w przypadku wykonywania manewru zmiany pasa ruchu, kiedy na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w jednym kierunku co najmniej jeden z pasów np. kończy się (zanika)</b></p> <p>Proponowane w projekcie rozwiązania, według badań przeprowadzonych przez Biuro Inżynierii Ruchu Drogowego w Minnesocie w Stanach Zjednoczonych, mogą mieć wpływ na:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zmniejszenie długości zatoru drogowego (korku) nawet o 50%, a co za tym idzie – zapewnienie płynności ruchu;</li> <li>2) zmniejszenie „agresji drogowej” wśród kierowców przez jasno określone zasady postępowania;</li> <li>3) zmniejszenie nadmiernej prędkości pojazdów poruszających się po pasach ruchu w celu utworzenia suwaka, a co za tym idzie – poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego przez redukcję liczby zdarzeń drogowych.</li> </ol>
Niemierzalne	Brak wpływu.	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Proponowane w projekcie rozwiązania nie będą miały wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także na sytuację osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.	
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Proponowane w projekcie rozwiązania nie będą miały wpływu na rynek pracy.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: ...	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Proponowane w projekcie rozwiązania dotyczące tworzenia „korytarza życia” mogą mieć wpływ na umożliwienie szybszego udzielenia pomocy ofiarom zdarzeń drogowych przez zespoły ratunkowe, co zapewni większą ochronę zdrowia i życia ludzkiego.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
Realizacja planowanego wykonania przepisów projektowanej ustawy nastąpi wraz z dniem jej wejścia w życie.		

**12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**

W zakresie „korytarza życia” zakładane efekty projektowanej interwencji będą poddane ocenie za pomocą ankiet ewaluacyjnych wypełnianych przez służby ratownicze, a wnioski z nich płynące będą prezentowane w corocznych sprawozdaniach dotyczących stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego opracowywanych przez jednostkę wykonawczą Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

W zakresie „jazdy na suwak” nie ma możliwości poddania ocenie zakładanych efektów projektowanej interwencji ze względu na m.in. brak dostępności odpowiednich metod badawczych w Polsce.

**13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**

Brak.



Warszawa, 3 września 2019 r.

---

Minister  
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.955.2019/bc/15

dot.: RM-10-148-19 z 02.09.2019 r.

**Pan Tomasz Szczegielniak  
Sekretarz Rady Ministrów**

**Opinia**

**o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej**

*Szanowny Panie Ministrze,*

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

**Projekt ustawy nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.**

*Z poważaniem*

z up. Ministra Spraw Zagranicznych  
SEKRETARZ STANU  
  
Konrad Szymański

Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk  
Minister Infrastruktury