



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja

Druk nr 1097

Warszawa, 29 marca 2021 r.

Pani

Elżbieta Witek

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy panią poseł Iwonę Marię Kozłowską.

(-) Piotr Adamowicz; (-) Tomasz Aniśko; (-) Piotr Borys; (-) Małgorzata Chmiel; (-) Janusz Cichoń; (-) Zofia Czernow; (-) Barbara Dolniak; (-) Joanna Fabisiak; (-) Joanna Frydrych; (-) Konrad Frysztak; (-) Krzysztof Gadowski; (-) Elżbieta Gapińska; (-) Kamila Gasiuk-Pihowicz; (-) Elżbieta Gelert; (-) Tomasz Głogowski; (-) Cezary Grabarczyk; (-) Krzysztof Grabczuk; (-) Michał Gramatyka; (-) Rafał Grupiński; (-) Agnieszka Hanajczyk; (-) Jerzy Hardie-Douglas; (-) Iwona Hartwich; (-) Klaudia Jachira; (-) Maria Małgorzata Janyska; (-) Joanna Jaśkowiak; (-) Dariusz Joński; (-) Ewa Kołodziej; (-) Zbigniew Konwiński; (-) Tomasz Kostuś; (-) Iwona Maria Kozłowska; (-) Marek Krzakała; (-) Henryka Krzywonos-Strycharska; (-) Maciej Lasek; (-) Katarzyna Lubnauer; (-) Artur Łacki; (-) Magdalena Łośko; (-) Jagna Marczułajtis-Walczak; (-) Aleksander Miszański; (-) Grzegorz Napieralski; (-) Sławomir Neumann; (-) Dorota Niedziela; (-) Małgorzata Niemczyk; (-) Tomasz Piotr Nowak; (-) Mirosława Nykiel; (-) Tomasz Olichwer; (-) Paweł Papke; (-) Krzysztof Piątkowski; (-) Katarzyna Maria Piekarska; (-) Paweł Poncyłjusz; (-) Jacek Protas; (-) Monika Rosa; (-) Grzegorz Rusiecki; (-) Marek Rząsa; (-) Wojciech Saługa; (-) Krystyna Sibińska; (-) Franciszek Sterczewski; (-) Michał Szczerba; (-) Małgorzata Tracz; (-) Marta Wcisło; (-) Ryszard Wilczyński; (-) Mariusz Witczak; (-) Urszula Zielińska; (-) Tadeusz Zwiefka.

Ustawa
z dnia 2021 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 2020 r. poz. 110) w art. 24 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2. Kierujący pojazdem jest obowiązany przy wyprzedzaniu zachować szczególną ostrożność, a zwłaszcza bezpieczny odstęp od wyprzedzanego pojazdu lub uczestnika ruchu. W razie wyprzedzania roweru, wózka rowerowego, motoroweru, motocykla lub kolumny pieszych odstęp ten nie może być mniejszy niż 1,5 m.”.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia.

Uzasadnienie

Proponowana zmiana ustawy polega na zwiększeniu odległości przy wyprzedzaniu rowerów do 1,5 m z konsekwencją przewidzianą dla wyprzedzania innych pojazdów jak wózki, motorowery oraz motocykle. Zmiana jest podyktowana poprawą bezpieczeństwa osób poruszających się na rowerach.

W Polsce podobnie jak w innych krajach następuje wielka zmiana obyczajowa. Rower zaczyna odgrywać coraz większą rolę w życiu ludzi. Zwiększa się ilość osób korzystających z rowerów w tempie geometrycznym. Dotyczy to osób korzystających z rowerów w celu rekreacyjnym, ale też w dojazdach do pracy, w sportach amatorskich i profesjonalnych oraz wszelkiego innego rodzaju aktywnościach na rowerach.

Rower staje się coraz bardziej powszechny i dostępny dla każdego. Współczesne trendy ekologiczne mają istotny wpływ na korzystanie z roweru jako świadomej alternatywy komunikacji samochodowej. Pojawiają się na drogach coraz częściej rowery z napędem elektrycznym, które stwarzają jeszcze większe możliwości korzystania z roweru jako wygodnego, szybkiego i popularnego środka przemieszczania się dla osób, dla których do tej pory jazda rowerem była zbyt wymagająca fizycznie. Zauważyć można, że pandemia korony wirusa zwiększyła zainteresowanie Polaków rowerami. Nie należy oczekiwać, że tendencja ta po ustabilizowaniu sytuacji zdrowotnej ulegnie odwróceniu, lecz trzeba przyjąć, że korzystanie z roweru dla różnych form aktywności, będzie miało trend rosnący. Zmiany te nakładają również konieczność dostosowania do tego trendu obowiązującego prawa, które winno gwarantować bezpieczeństwo rowerzystów.

Z interesującego Raportu z badania na temat uwarunkowań do podejmowania aktywności fizycznej Polaków, sporządzonego przez TNS dla Ministerstwa Sportu i Turystyki wynika, że trendy te będą się pozytywnie nasilać. Rower zacznie być coraz częstszym środkiem komunikacji oraz rekreacji w każdym wymiarze. Taki kierunek należy odnotować pozytywnie i rolą Państwa jest rozwijanie go na każdym poziomie.

Z badania uwarunkowań aktywności wynika, iż jedną z okoliczności zniechęcających Polaków do korzystania z roweru jest bezpieczeństwo na drogach. Aż 47% respondentów wskazywało na konieczność poprawy bezpieczeństwa na drogach. W kontekście poprawy bezpieczeństwa jako kluczowe wskazano konieczność uświadomienia kierowcom obecności rowerzystów na drogach.

Konieczność poprawy bezpieczeństwa rowerzystów wynika również z badań Komendy Głównej Policji Biura Ruchu Drogowego, w zakresie wypadków drogowych.

Z ostatniego raportu dotyczącego roku 2019 wynika, że w roku 2019 rowerzyści uczestniczyli w 4 426 wypadkach drogowych, w których zginęło 297 rowerzystów, a rany odniosło 3 999 osób. Z raportu tego wynika, że do większości wypadków, w których poszkodowani byli rowerzyści, przyczynili się szczególnie kierujący samochodami osobowymi. W znacznej mierze wypadki te powstały wskutek nieustąpienia pierwszeństwa przejazdu oraz nieprawidłowego wyprzedzania. Wskutek nieprawidłowego wyprzedzania i niezachowania bezpiecznej odległości, kierujący pojazdami doprowadzili do 395 wypadków, w których zginęło 52 rowerzystów, a 346 odniosło obrażenia. Niestety w roku 2020 ponownie doszło do wielu wypadków z udziałem rowerzystów. Być może z uwagi na coraz większą popularność rowerów, zwłaszcza w okresie pandemii, w mediach słyszymy coraz częściej o wypadkach, o śmierci potrąconego rowerzysty czy kolarza.

Proponowane zwiększenie minimalnego odstępu z 1 m do 1,5 m powinno doprowadzić do poprawy sytuacji. Zagrożenie dla rowerzystów bierze się z nieprzestrzegania przepisów przez kierujących. Z danych Policji wynika, że większość zmotoryzowanych jeździ 10 czy 20 km/h szybciej od limitu, co ma związek z tym, że takie wykroczenie nie wiąże się z groźbą nałożenia wysokiego mandatu. Niestety bardzo często kierowcy również tak zachowują się, jeżeli chodzi zachowanie bezpiecznego odstępu od rowerzysty przy wyprzedzaniu czy wymijaniu na wąskich drogach.

Kierowcy w sposób szczególny skracają ten odstęp, niekiedy zmniejszając go do 50 cm, a nawet mniej jadąc na tzw.: „gazetę”. W Polsce najczęściej szerokość pasa ruchu, w zależności od klasy drogi, mieści się w przedziale od 2,5 m do 3,75

m. Możliwość nadużycia obowiązującej odległości jest znaczne, a ilość wypadków potwierdza, że odległość ta winna zostać zgodnie z obecnymi trendami w innych krajach zwiększona.

Obowiązujące w Polsce przepisy nakładają na kierującego zachowanie odległości od rowerzysty 1 metra. Standardy innych krajów wyznaczają odległość większą do 1,5 m. Obecnie konieczność zachowania odległości 1,5 m w Europie nie jest już standardem, lecz minimum. W Niemczech kierowca wyprzedzający jednośląd musi zachować minimalny odstęp 1,5 m w terenie zabudowanym oraz 2 m poza nim. To zaostrzenie przepisów w Niemczech ma przynieść poprawę bezpieczeństwa rowerzystów. Niemieccy politycy zdecydowali się na taki krok, mimo że i wcześniej sytuacja użytkowników jednośladów w kraju za Odrą była lepsza niż w Polsce. Kierowali się tym, że nie jest najlepsza na Starym Kontynencie. Według danych Europejskiej Rady Bezpieczeństwa w Ruchu Drogowym (ETSC), w 2018 r. w Niemczech na 10 mln mieszkańców w wyniku wypadków na rowerze zginęło 49 osób. Tak jak i w całym świecie w Polsce następuje wielka zmiana obyczajowa.

Projektowana zmiana w istotnym stopniu powinna doprowadzić do poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz kultury kierujących pojazdami. Kierowcy muszą mieć świadomość, że wyprzedzanie rowerzysty musi być połączone z manewrem, który gwarantuje minimalną bezpieczną odległość od rowerzysty. Zmiana jednocześnie winna przyczynić się do poprawy wrażliwości uczestników ruchu na drogach na obecność innych osób korzystających z dróg.

Wejście w życie projektowanej regulacji nie będzie miało wpływu na budżet państwa.

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.

Warszawa, 7 kwietnia 2021 r.

BAS-WAPM-737/21

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS
L.dz. DS. 1120. 222.21
Data wpływu 7.04.2021r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Iwona Maria Kozłowska)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2019 r. poz. 1028, ze zmianami) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Poselski projekt ustawy zmierza do zmiany art. 24 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, ze zmianami). Zmiana polega na zwiększeniu minimalnego odstępu, jaki kierujący pojazdem jest obowiązany zachować w przypadku wyprzedzania roweru, wózka rowerowego, motoroweru, motocykla lub kolumny pieszych. Obecnie odstęp ten wynosi 1 m. Zgodnie z projektem minimalny odstęp ma wynosić 1,5 m.

Ustawa ma wejść w życie po upływie 60 dni od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Prawo Unii Europejskiej nie reguluje kwestii objętych projektem ustawy.

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Przepisy projektu ustawy nie należą do materii regulacji prawa Unii Europejskiej.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. SP-SWP.022.103.6.2021

Data wpływu 03.04.2021

ul. Zagórze 3, 00-441 Warszawa • tel. (22) 621 09 71, 694 17 27, faks (22) 694 18 65 • www.bas.sejm.gov.pl

4. Konkluzja

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym nie jest objęty zakresem regulacji prawa Unii Europejskiej.

Autor:

Bartosz Pawłowski
ekspert ds. legislacji
Biuro Analiz Sejmowych

Akceptował:
Wicedyrektor
Biura Analiz Sejmowych

Przemysław Sobolewski

Warszawa, 7 kwietnia 2021 r.

BAS-WAPM-738/21

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS
L.dz. DS. 1120.222.21(2)
Data wpływu 7.04.2021r.

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

**Opinia w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy
– Prawo o ruchu drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Iwona
Maria Kozłowska) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii
Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu**

Poselski projekt ustawy zmierza do zmiany art. 24 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, ze zmianami). Zmiana polega na zwiększeniu minimalnego odstępu, jaki kierujący pojazdem jest obowiązany zachować w przypadku wyprzedzania roweru, wózka rowerowego, motoroweru, motocykla lub kolumny pieszych. Obecnie odstęp ten wynosi 1 m. Zgodnie z projektem minimalny odstęp ma wynosić 1,5 m.

Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Poselski projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym **nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej** w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Autor:

Bartosz Pawłowski
ekspert ds. legislacji
w Biurze Analiz Sejmowych

Akceptował:
Wicedyrektor
Biura Analiz Sejmowych
Sobolewski
Przemysław Sobolewski

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. SPS-WP.020.103.7.2021
Data wpływu 08.04.2021