



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IX kadencja
Komisja do Spraw Petycji
BKSP.020.10.2022

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu Komisja do Spraw Petycji wnosi projekt ustawy:

- o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

Do reprezentowania stanowiska Komisji w pracach nad projektem ustawy została upoważniona poseł Urszula Augustyn.

Przewodniczący Komisji
(-) Sławomir Jan Piechota

USTAWA

z dnia 2022 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 2022 r. poz. 988, 1002) w art. 129b:

1) w ust. 2 dodaje się pkt. 3 w brzmieniu:

„3) kierującego pojazdem nieuprawnionym do poruszania się po wyznaczonym przez zarządcę drogi pasie ruchu dla autobusów określonym odpowiednim znakiem drogowym”;

2) w ust. 3 dodaje się pkt 12 w brzmieniu:

„12) wykorzystania obrazu zdarzeń zarejestrowanych przy użyciu środków technicznych w celu stwierdzenia wykroczenia popełnionego przez kierującego pojazdem nieuprawnionym do poruszania się po pasie ruchu dla autobusów”.

Art. 2

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

1. Potrzeba i cel uchwalenia ustawy

Projektowana ustawa jest reakcją Komisji do Spraw Petycji Sejmu RP na petycję Nr BKSP-145-IX-248/20 skierowaną do Sejmu RP przez Forum Kolejowe Railway Business Forum (RBF) – którą Komisja uznała za zasadną.

Celem projektowanej ustawy jest dokonanie zmian w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, które umożliwią strażom gminnym skuteczne przeciwdziałanie nasilającemu się zjawisku korzystania z pasa ruchu dla autobusów przez pojazdy nieuprawnione.

2. Rzeczywisty stan w dziedzinie, która ma być unormowana, oraz różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym nie dają strażom gminnym prawa do zatrzymywania i kontrolowania pojazdów poruszających się po pasie ruchu dla autobusów, co do których istnieje uzasadnione podejrzenie braku uprawnień do poruszania się po takim pasie. Stanowi to bardzo duży problem w realizacji polityki miejskiej – wspierania komunikacji publicznej, dzięki której mogą zostać istotnie zmniejszone hałas, korki, zanieczyszczenie powietrza. Po pasach ruchu przeznaczonych dla autobusów bardzo często poruszają się nieuprawnione pojazdy. Jak wskazują autorzy petycji, w lutym 2019 r. zbadano w Warszawie, na Trasie Łazienkowskiej i na ulicy Grójeckiej, ile pojazdów przemieszczało się pasami dla autobusów na tych arteriach. W jednym i drugim przypadku było to 20%, a więc liczba bardzo znacząca. Obecne zadania Policji nie pozwalają jej na skuteczne zwalczanie tego zjawiska, a tylko Policja ma uprawnienia do kontrolowania takich pojazdów. Ponieważ prawdopodobieństwo stwierdzenia wykroczenia przez Policję i w konsekwencji ukarania kierowcy jest bardzo małe, rośnie liczba kierowców poruszających się po pasach dla autobusów bez uprawnień.

Projektowana ustawa przewiduje nadanie strażnikom gminnym (miejskim) prawa do wykonywania kontroli ruchu drogowego wobec kierującego pojazdem

nieuprawnionym do poruszania się po wyznaczonym przez zarządcę drogi pasie ruchu dla autobusów określonym odpowiednim znakiem drogowym, rozszerzając tym samym ich uprawnienia w zakresie kontroli ruchu drogowego (zmiana w zakresie art. 129b ust. 2).

Projekt przewiduje również nadanie strażnikom gminnym (miejskim), w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego, prawa wykorzystania obrazu zdarzeń zarejestrowanych przy użyciu środków technicznych w celu stwierdzenia wykroczenia popełnionego przez kierującego pojazdem nieuprawnionym do poruszania się po pasie ruchu dla autobusów (zmiana w zakresie art. 129b ust. 3).

Już obecnie, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 sierpnia 1997r. o strażach gminnych „w związku z wykonywaniem swoich zadań straż współpracuje z Policją. W tym celu wójt, burmistrz (prezydent miasta) może zawierać z właściwym terytorialnie komendantem Policji porozumienie o współpracy straży i Policji”, a współpraca ta polega m.in. na „wymianie informacji w zakresie obserwowania i rejestrowania przy użyciu środków technicznych obrazu zdarzeń w miejscach publicznych”. Ustawa ta reguluje także kwestie danych osobowych: „Straż w celu realizacji ustawowych zadań może przetwarzać dane osobowe, z wyłączeniem danych ujawniających pochodzenie rasowe lub etniczne, poglądy polityczne, przekonania religijne lub filozoficzne, przynależność wyznaniową, partyjną lub związkową, jak również danych o stanie zdrowia, kodzie genetycznym, nałogach lub życiu seksualnym, bez wiedzy i zgody osoby, której dane te dotyczą, uzyskane (...) z rejestrów, ewidencji i zbiorów, do których straż posiada dostęp na podstawie odrębnych przepisów.”. Inny przepis tej samej ustawy stanowi: „W związku z realizowanymi zadaniami (...) straży przysługuje prawo do obserwowania i rejestrowania przy użyciu środków technicznych obrazu zdarzeń w miejscach publicznych w przypadku, gdy czynności te są niezbędne do wykonywania zadań oraz w celu utrwalania dowodów popełnienia przestępstwa lub wykroczenia”. W związku z tymi przepisami ustawy o strażach gminnych nie ma potrzeby dodatkowego regulowania sposobu postępowania straży miejskiej w przypadku ujawniania naruszania przepisów za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących, o których mowa w proponowanej zmianie do art. 129b ust. 3 zmienianej ustawy.

3. Skutki projektowanej ustawy

Zasadniczym skutkiem społecznym projektowanej ustawy będzie istotna poprawa skuteczności egzekwowania przepisów ruchu drogowego, a tym samym poprawa sprawności funkcjonowania komunikacji publicznej w miastach, co powinno spowodować zwiększenie atrakcyjności tej komunikacji wśród mieszkańców, a tym samym prowadzić do zmniejszenia wykorzystywania prywatnych samochodów w tych miastach. To zaś będzie miało pozytywny wpływ na środowisko – przede wszystkim poprzez zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i spadek poziomu hałasu.

Ustawa może wywołać także pewne skutki gospodarcze – bo wzrost atrakcyjności autobusów jako środka w komunikacji miejskiej prowadzi do wzrostu popytu na autobusy. Biorąc pod uwagę fakt, że wiele z nich jest produkowanych w Polsce, może to spowodować pewne ożywienie w tej branży. Pośrednio może to wpłynąć pozytywnie także na działalność niektórych mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorstw, bo to zwykle tego typu firmy są istotnymi poddostawcami dla przemysłu motoryzacyjnego.

Zwiększenie przepustowości pasów przeznaczonych dla autobusów będzie miało pozytywny efekt dla finansów samorządów terytorialnych. Zużycie paliwa przez autobusy, które nie stoją w korkach, jest zawsze niższe.

4. Oświadczenie o zgodności projektu ustawy z prawem Unii Europejskiej

Przedmiot projektowanej regulacji nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.



Warszawa, 6 grudnia 2022 r.

BAS-WAPEiM-2347/22

SECRETARIAT Z-CY SZEFA KB

L.dz. DS-1120.815.2022Data wpływu 6.12.2022

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej komisijnego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Urszula Augustyn)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2022 r. poz. 990, ze zm.) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt ustawy zmierza do nowelizacji ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, ze zm.). Zmiany dotyczą art. 129b nowelizowanej ustawy i polegają na przyznaniu strażom gminnym (miejskim) uprawnienia do wykonywania kontroli ruchu drogowego wobec kierującego pojazdem nieuprawnionym do poruszania się po wyznaczonym przez zarządcę drogi pasie ruchu dla autobusów określonym odpowiednim znakiem drogowym.

Ustawa ma wejść w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem

Prawo Unii Europejskiej nie reguluje kwestii objętych projektem ustawy.

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

Przedmiot projektu ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

4. Konkluzja

Komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Autor:

Bartosz Pawłowski

ekspert ds. legislacji

w Biurze Analiz Sejmowych

Akceptował:

Dyrektor Biura Analiz Sejmowych



Przemysław Sobolewski

Warszawa, 6 grudnia 2022 r.

BAS-WAPEiM-2348/22

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA ICS
L.dz. DS. 1120.915.2022
Data wpływu 6.12.2022

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie stwierdzenia – w trybie art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu – czy komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Urszula Augustyn) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej

Projekt ustawy zmierza do nowelizacji ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, ze zm.). Zmiany dotyczą art. 129b nowelizowanej ustawy i polegają na przyznaniu strażom gminnym (miejskim) uprawnienia do wykonywania kontroli ruchu drogowego wobec kierującego pojazdem nieuprawnionym do poruszania się po wyznaczonym przez zarządcę drogi pasie ruchu dla autobusów określonym odpowiednim znakiem drogowym.

Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa UE.

Komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej.

Autor:

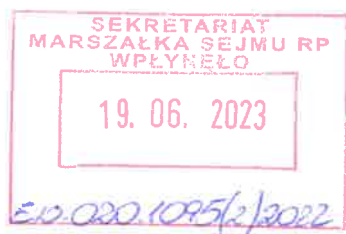
Bartosz Pawłowski
ekspert ds. legislacji
w Biurze Analiz Sejmowych

Akceptował:
Dyrektor Biura Analiz Sejmowych
Sobolewski
Przemysław Sobolewski



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
KOMISJA DO SPRAW PETYCJI
BKSP.020.10.3.2022

Warszawa, 15 czerwca 2023 r.



Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowne Pani Marszałek!

w odpowiedzi na pismo (SPS-WP.020.330.8.2022) w sprawie uzupełnienia uzasadnienia projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym w imieniu wnioskodawców przesyłam w załączeniu uzasadnienie projektu ustawy uzupełnione w punkcie 3 w zakresie przewidywanych skutków finansowych.

WYDZIAŁ OBSŁUGI PREZYDIUM SEJMU

L.dz. SPS - WP. 020.330.10.2022

Data wpływu 19 06. 2023

z pozdrowieniem,

Urszula Augustyn

UZASADNIENIE

1. Potrzeba i cel uchwalenia ustawy

Projektowana ustawa jest reakcją Komisji do Spraw Petycji Sejmu RP na petycję Nr BKSP-145-IX-248/20 skierowaną do Sejmu RP przez Forum Kolejowe Railway Business Forum (RBF) – którą Komisja uznała za zasadną.

Celem projektowanej ustawy jest dokonanie zmian w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, które umożliwią strażom gminnym skuteczne przeciwdziałanie nasilającemu się zjawisku korzystania z pasa ruchu dla autobusów przez pojazdy nieuprawnione.

2. Rzeczywisty stan w dziedzinie, która ma być unormowana, oraz różnice pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym nie dają strażom gminnym prawa do zatrzymywania i kontrolowania pojazdów poruszających się po pasie ruchu dla autobusów, co do których istnieje uzasadnione podejrzenie braku uprawnień do poruszania się po takim pasie. Stanowi to bardzo duży problem w realizacji polityki miejskiej – wspierania komunikacji publicznej, dzięki której mogą zostać istotnie zmniejszone hałas, korki, zanieczyszczenie powietrza. Po pasach ruchu przeznaczonych dla autobusów bardzo często poruszają się nieuprawnione pojazdy. Jak wskazują autorzy petycji, w lutym 2019 r. zbadano w Warszawie, na Trasie Łazienkowskiej i na ulicy Grójeckiej, ile pojazdów przemieszczało się pasami dla autobusów na tych arteriach. W jednym i drugim przypadku było to 20%, a więc liczba bardzo znacząca. Obecne zadania Policji nie pozwalają jej na skuteczne zwalczanie tego zjawiska, a tylko Policja ma uprawnienia do kontrolowania takich pojazdów. Ponieważ prawdopodobieństwo stwierdzenia wykroczenia przez Policję i w konsekwencji ukarania kierowcy jest bardzo małe, rośnie liczba kierowców poruszających się po pasach dla autobusów bez uprawnień.

Projektowana ustawa przewiduje nadanie strażnikom gminnym (miejskim) prawa do wykonywania kontroli ruchu drogowego wobec kierującego pojazdem nieuprawnionym do poruszania się po wyznaczonym przez zarządcę drogi pasie

ruchu dla autobusów określonym odpowiednim znakiem drogowym, rozszerzając tym samym ich uprawnienia w zakresie kontroli ruchu drogowego (zmiana w zakresie art. 129b ust. 2).

Projekt przewiduje również nadanie strażnikom gminnym (miejskim), w ramach wykonywania kontroli ruchu drogowego, prawa wykorzystania obrazu zdarzeń zarejestrowanych przy użyciu środków technicznych w celu stwierdzenia wykroczenia popełnionego przez kierującego pojazdem nieuprawnionym do poruszania się po pasie ruchu dla autobusów (zmiana w zakresie art. 129b ust. 3).

Już obecnie, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 29 sierpnia 1997r. o strażach gminnych „w związku z wykonywaniem swoich zadań straż współpracuje z Policją. W tym celu wójt, burmistrz (prezydent miasta) może zawierać z właściwym terytorialnie komendantem Policji porozumienie o współpracy straży i Policji”, a współpraca ta polega m.in. na „wymianie informacji w zakresie obserwowania i rejestrowania przy użyciu środków technicznych obrazu zdarzeń w miejscach publicznych”. Ustawa ta reguluje także kwestie danych osobowych: „Straż w celu realizacji ustawowych zadań może przetwarzać dane osobowe, z wyłączeniem danych ujawniających pochodzenie rasowe lub etniczne, poglądy polityczne, przekonania religijne lub filozoficzne, przynależność wyznaniową, partyjną lub związkową, jak również danych o stanie zdrowia, kodzie genetycznym, nałogach lub życiu seksualnym, bez wiedzy i zgody osoby, której dane te dotyczą, uzyskane (...) z rejestrów, ewidencji i zbiorów, do których straż posiada dostęp na podstawie odrębnych przepisów.”. Inny przepis tej samej ustawy stanowi: „W związku z realizowanymi zadaniami (...) straży przysługuje prawo do obserwowania i rejestrowania przy użyciu środków technicznych obrazu zdarzeń w miejscach publicznych w przypadku, gdy czynności te są niezbędne do wykonywania zadań oraz w celu utrwalania dowodów popełnienia przestępstwa lub wykroczenia”. W związku z tymi przepisami ustawy o strażach gminnych nie ma potrzeby dodatkowego regulowania sposobu postępowania straży miejskiej w przypadku ujawniania naruszania przepisów za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących, o których mowa w proponowanej zmianie do art. 129b ust. 3 zmienianej ustawy.

3. Skutki projektowanej ustawy

Zasadniczym skutkiem społecznym i prawnym projektowanej ustawy będzie istotna poprawa skuteczności egzekwowania przepisów ruchu drogowego. Poważnie ograniczone zostanie zjawisko, w którym po pasie ruchu dla autobusów poruszają się nieuprawnione pojazdy, ignorując znaki drogowe, tylko dlatego że ich kierowcy mają świadomość nikłego prawdopodobieństwa ukarania. Tym samym ustawa przyczyni się do poprawy sprawności funkcjonowania komunikacji publicznej w miastach. Powinno to spowodować zwiększenie atrakcyjności tej komunikacji wśród mieszkańców, a tym samym prowadzić do zmniejszenia wykorzystywania prywatnych samochodów w tych miastach. To zaś będzie miało bardzo pozytywny wpływ na środowisko – przede wszystkim poprzez zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza i spadek poziomu hałasu. Samochód osobowy, w którym najczęściej podróżuje 1-2 pasażerów, wytwarza średnio 140 gramów CO₂ na każdy przejechany kilometr. W przypadku autobusu, którym w godzinach szczytu podróżuje ponad 100 pasażerów, jest to ok. 880 gramów.

Ustawa może wywołać także pewne pozytywne skutki gospodarcze – bo wzrost atrakcyjności autobusów jako środka w komunikacji miejskiej prowadzi do wzrostu popytu na autobusy. Biorąc pod uwagę fakt, że wiele z nich jest produkowanych w Polsce, może to spowodować pewne ożywienie w tej branży, aczkolwiek w pierwszych kilku latach od uchwalenia ustawy można spodziewać się kilkuprocentowego wzrostu produkcji z tego powodu. Pośrednio może to wpłynąć pozytywnie także na działalność niektórych mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorstw, bo to zwykle tego typu firmy są istotnymi poddostawcami dla przemysłu motoryzacyjnego.

Zwiększenie przepustowości pasów przeznaczonych dla autobusów będzie miało pozytywne skutki finansowe dla finansów samorządów terytorialnych. Zużycie paliwa przez autobusy, które nie stoją w korkach, jest zawsze niższe – zależnie od silnika, najczęściej o ok. 10-15%. Brak jest szczegółowych danych o kosztach zakupu paliwa dla komunikacji miejskiej w Polsce, można jednak zakładać że globalnie skala oszczędności wyniesie co najmniej kilkaset milionów złotych rocznie.

Projektowana ustawa nie obciąża budżetu Państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Projektowana ustawa nie dotyczy zasad podejmowania, wykonywania lub zakończenia działalności gospodarczej.

4. Oświadczenie o zgodności projektu ustawy z prawem Unii Europejskiej

Przedmiot projektowanej regulacji nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.