



Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

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 pana posła Michała Szczerbę.

(-) Piotr Adamowicz; (-) Tomasz Aniśko; (-) Mateusz Bochenek; (-) Borys Budka; (-) Janusz Cichoń; (-) Adam Cyrański; (-) Zofia Czernow; (-) Eugeniusz Czykwin; (-) Waldy Dzikowski; (-) Konrad Frysztak; (-) Krzysztof Gadowski; (-) Kinga Gajewska; (-) Elżbieta Gelert; (-) Cezary Grabarczyk; (-) Krzysztof Grabczuk; (-) Jan Grabiec; (-) Michał Gramatyka; (-) Rafał Grupiński; (-) Paulina Hennig-Kłoska; (-) Marek Hok; (-) Dariusz Joński; (-) Marcin Kierwiński; (-) Ewa Kołodziej; (-) Zbigniew Konwiński; (-) Michał Krawczyk; (-) Robert Kropiwnicki; (-) Maciej Lasek; (-) Gabriela Lenartowicz; (-) Katarzyna Lubnauer; (-) Magdalena Łośko; (-) Jagna Marczułajtis-Walczak; (-) Rajmund Miller; (-) Aleksander Miszański; (-) Izabela Katarzyna Mrzygłocka; (-) Sławomir Nitras; (-) Barbara Nowacka; (-) Tomasz Piotr Nowak; (-) Mirosława Nykiel; (-) Tomasz Olichwer; (-) Paweł Olszewski; (-) Katarzyna Osos; (-) Kazimierz Plocke; (-) Agnieszka Pomaska; (-) Monika Rosa; (-) Grzegorz Rusiecki; (-) Marek Rząsa; (-) Krystyna Sibińska; (-) Krystyna Skowrońska; (-) Marek Sowa; (-) Franciszek Sterczewski; (-) Michał Szczerba; (-) Andrzej Szewiński; (-) Adam Szłapka; (-) Iwona Śledzińska-Katarasińska; (-) Cezary Tomczyk; (-) Małgorzata Tracz; (-) Krzysztof Truskolaski; (-) Anna Wasilewska; (-) Marta Wcisło; (-) Piotr Benedykt Zientarski; (-) Tomasz Zimoch; (-) Tadeusz Zwiefka.

Ustawa
z dnia 2019 r.

o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym

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

1) w art. 2 pkt 23 otrzymuje brzmienie:

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

2) w art. 13:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

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

3) w art. 26:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

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

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

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

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

UZASADNIENIE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Obowiązujące w Polsce w powyższym zakresie dotychczasowe uregulowania zrodziły poważne wątpliwości. W literaturze wskazuje się, że takie uregulowanie tej kwestii w rozporządzeniu pozostaje w sprzeczności z art. 13 ust. 1 zd. drugie i art. 26 ust. 1 p.r.d., w myśl których pierwszeństwo przed pojazdem ma tylko pieszy znajdujący się na przejściu. Zdaniem R.A. Stefańskiego¹ zmiana tej zasady mogła nastąpić tylko poprzez nowelizację tych przepisów ustawy, a nie przez rozporządzenie, które jest aktem niższego rzędu niż ustawa. Ponadto powołany § 47 ust. 4 rozporządzenia nie znajduje uzasadnienia w treści delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia. Zgodnie z art. 7 ust. 2 minister właściwy do spraw transportu i minister właściwy do spraw wewnętrznych zostali upoważnieni do określenia znaków i sygnałów obowiązujących w ruchu drogowym, ich znaczenia i zakresu obowiązywania. W zakresie znaków określających przejście dla pieszych uprawnienie zostało zrealizowane w § 47 ust. 1 i § 88 ust. 1 rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych, gdyż w przepisach tych określono znaki oznaczające przejście dla pieszych i ich znaczenie. Upoważnienie nie dotyczy określania zasad zachowania się uczestników ruchu w miejscach oznaczonych tymi znakami. W związku z tymi wątpliwościami postanowiono art. 26 p.r.d. znowelizować, aby pozostawał pełnym odzwierciedleniem postanowień Konwencji Wiedeńskiej.

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

Przedmiotowy projekt nie jest niezgodny z prawem Unii Europejskiej.

¹ R.A. Stefański, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz do art. 26 teza 6, LEX, 2008, wyd. III.

Warszawa, 29 listopada 2019 r.

BAS-WAPM-101/19

SEKRETARIAT Z CY SZCZERBA
L.dz. DS- 1600-1276 (2)19
02. 12. 2019
Data wpływu.....

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 Michał Szczerba)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2012 r. poz. 32, ze zmianami) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt ustawy zawiera przepisy zmieniające art. 2 pkt 23, art. 13 oraz art. 26 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym¹. W proponowanej regulacji przewidziano modyfikację przepisów regulujących sposób zachowania kierującego pojazdem zbliżającego się do przejścia dla pieszych, jak też pieszego wchodzącego na przejście lub znajdującego się na nim.

Zgodnie z projektem pierwszeństwo przed pojazdem² przysługiwałoby nie tylko pieszememu znajdującemu się na przejściu dla pieszych, ale także pieszememu oczekującemu na możliwość wejścia na przejście. Przed wejściem na przejście, pieszy będzie obowiązany zatrzymać się i upewnić, czy kierujący pojazdem ustępuje mu pierwszeństwa. Natomiast kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, będzie obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszememu, który znajduje się na przejściu dla pieszych lub oczekuje na możliwość wejścia na nie.

Jednocześnie zaproponowano, aby pieszy oczekujący na możliwość wejścia na przejście dla pieszych nie miał jednak pierwszeństwa przed tramwajem. Zbliżając się do przejścia dla pieszych, kierujący tramwajem będzie

¹ Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, ze zmianami.

² Zgodnie z art. 2 pkt 31 ustawy – Prawo o ruchu drogowym określenie „pojazd” oznacza środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane.

obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa wyłącznie pieszemu, który znajduje się już na przejściu dla pieszych.

Proponowana ustawa ma wejść w życie z dniem 1 stycznia 2021 r.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem

Prawo Unii Europejskiej nie reguluje kwestii zawartych w przepisach opiniowanego projektu.

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

Przepisy projektu nie należą do materii regulacji prawa Unii Europejskiej.

4. Konkluzja

Przedmiot projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Akceptował:
Wicedyrektor
Biura Analiz Sejmowych

Jacek Krawczyk

Warszawa, 29 listopada 2019 r.

BAS-WAPM-102/19

SEKRETARIAT Z-CY SZEFKA KS
L.dz. DS-1600-1276/19
Data wpływu 02. 12. 2019

Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia

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

Projekt ustawy zawiera przepisy zmieniające art. 2 pkt 23, art. 13 oraz art. 26 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym¹. W proponowanej regulacji przewidziano modyfikację przepisów regulujących sposób zachowania kierującego pojazdem zbliżającego się do przejścia dla pieszych, jak też pieszego wchodzącego na przejście lub znajdującego się na nim. Zgodnie z projektem pierwszeństwo przed pojazdem² przysługiwałoby nie tylko pieszemu znajdującemu się na przejściu dla pieszych, ale także pieszemu oczekującemu na możliwość wejścia na przejście. Przed wejściem na przejście, pieszy będzie obowiązany zatrzymać się i upewnić, czy kierujący pojazdem ustępuje mu pierwszeństwa. Natomiast kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, będzie obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu, który znajduje się na przejściu dla pieszych lub oczekuje na możliwość wejścia na nie. Jednocześnie zaproponowano, aby pieszy oczekujący na możliwość wejścia na przejście dla pieszych nie miał jednak pierwszeństwa przed tramwajem. Zbliżając się do przejścia dla pieszych, kierujący tramwajem będzie obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa wyłącznie pieszemu, który znajduje się już na przejściu dla pieszych.

Przedmiot projektu ustawy nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa UE.

¹ Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, ze zmianami.

² Zgodnie z art. 2 pkt 31 ustawy – Prawo o ruchu drogowym określenie „pojazd” oznacza środek transportu przeznaczony do poruszania się po drodze oraz maszynę lub urządzenie do tego przystosowane.

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym **nie jest**
projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej.

Akceptował:
Wicedyrektor
Biura Analiz Sejmowych


Jacek Krawczyk