



Warszawa, 25 sierpnia 2020 r.

Krzysztof Gawkowski

Przewodniczący Koalicyjnego Klubu Parlamentarnego Lewicy
(Razem, Sojusz Lewicy Demokratycznej, Wiosna Roberta Biedronia)



Szanowna Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu RP

Szanowna Pani Marszałek,

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 32 ust 2 Regulaminu Sejmu RP niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy Posłankę Agnieszkę Dziemianowicz - Bąk.

Z poważaniem

Krzysztof GAWKOWSKI

Przewodniczący KKP Lewicy

USTAWA
z dnia ... 2020 r.
o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących
pojazdami

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695 i 1087) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 13 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pieszy wchodzący na jezdnię lub torowisko albo pieszy przechodzący przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy wchodzący na przejście, znajdujący się na przejściu lub oczekujący na wejście na przejście ma pierwszeństwo przed pojazdem.”;
- 2) w art. 20:
 - a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym wynosi 50 km/h, z zastrzeżeniem ust. 2.”,
 - b) uchyla się ust. 1a;
- 3) w art. 26 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość i ustąpić pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście, znajdującemu się na przejściu lub oczekującemu na wejście na przejście.”;
- 4) w art. 135 w ust. 1 w pkt 1a lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h”.

Art. 2. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1268) w art. 102 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

- „4) kierujący pojazdem przekroczył dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h;”.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie pierwszego dnia miesiąca następującego po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

1. Potrzeba i cel uchwalenia ustawy

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, 284, 568, 695 i 1087; dalej jako: „p.r.d.”), zakłada, iż kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu. Zgodnie z ugruntowanym poglądem doktryny: *„Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest zobligowany do zachowania szczególnej ostrożności, zatem powinien on zwiększyć uwagę i dostosować swe zachowanie do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. Ponadto zobowiązany jest do ustąpienia pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu (art. 26 ust. 1 p.r.d.). Ustąpienie pierwszeństwa polega w tym przypadku na powstrzymaniu się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić pieszego do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku (art. 2 pkt 23 p.r.d.)”* (vide Malinowski Łukasz, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz do art. 26 p.r.d.). Niestety obecne brzmienie art. 26 ust. 1 p.r.d. nie chroni w sposób dostateczny najsłabszych uczestników ruchu drogowego, tj. pieszych, na co wskazują liczne raporty i statystyki m.in. Komendy Głównej Policji, Naczelnej Izby Kontroli oraz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Celem wprowadzenia niniejszej nowelizacji jest zatem poprawa bezpieczeństwa pieszych znajdujących się na przejściu dla pieszych, wchodzących na to przejście bądź oczekujących na wejście na przejście oraz ogólna poprawa stanu bezpieczeństwa na drogach. Zgodnie bowiem z raportem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (**dalej jako: „KRBRD”**) *„Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2018 roku”* w 2018 roku odnotowano wzrost liczby ofiar śmiertelnych o 1,1% względem roku poprzedniego. Ponadto nie udało się zrealizować celów przyjętych w Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, tj. obniżenia do 2020 roku liczby ofiar śmiertelnych o 50% w stosunku do wskaźników z 2010 roku. KRBRD nie opublikowała jeszcze danych za 2019 roku, jednak policyjne raporty nie wskazują na to, że stan bezpieczeństwa na drogach nie uległ poprawie względem 2018 roku. Zgodnie z ww. raportem w strukturze zabitych w wyniku zdarzenia drogowego dominują piesi (27,7%) – w 2018 roku miało miejsce niemal 8 tysięcy wypadków polegających na najechaniu na pieszego, w których śmierć poniosło 861 osób. Należy mieć na horyzoncie fakt, iż w 2018 roku doszło do większej liczby wypadków na przejściach dla pieszych (3738 wypadków) niż w roku 2010

roku (3307 wypadków), co świadczy o klęsce polskiego państwa w zakresie polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz o braku skuteczności obecnych rozwiązań legislacyjnych.

W 2018 roku Instytut Transportu Samochodowego na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury przeprowadził „Badania zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca”. Badanie objęło blisko 7 tysięcy pieszych i ponad 32 tysiące pojazdów. Badanie dowiodło, że nawet 90% kierowców, którzy byli objęci obserwacją, jechało powyżej dozwolonych limitów prędkości, dojeżdżając do przejścia dla pieszych. Nadto warto odnotować, iż zgodnie z omawianym badaniem tylko 45% kierowców ustępuje pierwszeństwa pieszym w okolicy i na przejściu dla pieszych. Raport dowiódł również, że znakomita większość pieszych przed wejściem na przejście rozgląda się i ocenia, czy może bezpiecznie przejść przez jezdnię. Jedynie 5% obserwowanych pieszych rozmawiało przez telefon, przechodząc przez przejście dla pieszych, a tylko 1% pieszych pisało w tym czasie wiadomości tekstowe. Co znamienne wtargnięcie na jezdnię zgodnie z przedmiotowym badaniem dotyczyło jedynie 0,43% obserwowanych. Wskazane dane w sposób bezsprzeczny obrazują, iż ciężar odpowiedzialności za wypadki z udziałem pieszych w głównej mierze spoczywa na kierowcach. Autorzy raportu rekomendują zintensyfikowanie działań mających na celu radykalne zmniejszenie rzeczywistych prędkości pojazdów w pobliżu przejść dla pieszych, szczególnie w obszarach zabudowanych w małych miejscowościach. Przyczyni się do tego niniejsza nowelizacja oraz wzmożone kontrole Policji w okolicach przejść dla pieszych.

Z raportu Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji “Wypadki drogowe w Polsce w 2019 roku” wynika, że wina kierujących w przypadku wypadku drogowego została stwierdzona w 89,9% przypadków. Wina pieszych dot. jedynie 4,4% zdarzeń drogowych. Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych zgodnie z omawianym raportem stanowi jeden z głównych przyczyn wypadków w Polsce. W 2019 roku doszło z tego powodu do 2.924 wypadków, w których śmierć poniosło 199 osób, a 2.888 zostało rannych. Policja wskazuje, że około 40% ofiar drogowych w Polsce stanowią “niechronieni” uczestnicy ruchu drogowego tzn. piesi. Najczęściej do wypadków z udziałem pieszych dochodziło w terenie zabudowanym, czyli w miejscu, gdzie powinni być najbezpieczniejsi. Warto również zwrócić uwagę, iż najwyższy odsetek ofiar stanowią osoby powyżej 60 roku życia (36,3%). Największą liczbę wypadków z udziałem pieszych odnotowuje się na przejściach dla pieszych - w 2019 roku doszło w tym miejscu do 3.466 wypadków. Liczba wypadków na przejściach dla pieszych w 2019 roku była wyższa niż w 2010 roku, różnica wynosi 159 zdarzeń.

Na konieczność rozszerzenia zasady pierwszeństwa pieszego na przejściu dla pieszych zwracał uwagę również Rzecznik Praw Obywatelskich (**dalej: "Rzecznik"**) w piśmie z dnia 29 stycznia 2019 roku skierowanym do Ministra Infrastruktury (znak: V.511.12.2019.TS). Rzecznik wskazuje, iż zasada, zgodnie z którą pieszy ma pierwszeństwo jeszcze przed wkroczeniem bezpośrednio na przejście dla pieszych obowiązuje w krajach skandynawskich (Norwegia, Dania i Finlandia) oraz w większości państw Europy Zachodniej (Francja, Belgia, Holandia, Szwajcaria, Austria, Niemcy). We Francji i Norwegii kierowca ma obowiązek zatrzymania się przed przejściem dla pieszych nawet, jeśli osoby znajdujące się w jego pobliżu nie wykazują wyraźnego zamiaru przejścia przez jezdnię, a jedynie zbliżają się do jezdni. W omawianych państwach liczba wypadków z udziałem pieszych jest zdecydowanie mniejsza niż na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, co może wskazywać na skuteczność tamtejszych rozwiązań legislacyjnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Realnie na poprawę bezpieczeństwa pieszych i słabszych uczestników ruchu drogowego wpłynie też obniżenie dozwolonej prędkości jazdy w godzinach nocnych na terenie zabudowanym. Stąd propozycja nowelizacji w zakresie art. 20 ust. 1 p.r.d. oraz uchylenia ust. 1a we wskazanym przepisie. Obecnie w godzinach od 23:00 do 5:00 dopuszczalna prędkość pojazdu lub zespołu pojazdów wynosi 60 km/h. Przedmiotowy projekt zakłada wprowadzenie dozwolonej prędkości 50 km/h na obszarze zabudowanym, niezależnie od pory dnia. Jak pokazują bowiem badania wzrost prędkości pojazdu z 50 do 60 km/h skutkują trzykrotnym wzrostem ryzyka śmierci pieszego w przypadku zdarzenia drogowego (por. *Pedestrian fatality and impact speed squared: Cloglog modeling from French national data*). Zgodnie zaś z raportem "*Strategia poprawy bezpieczeństwa drogowego w Polsce*" oraz policyjnymi statystykami, na terenie zabudowanym wypadki w nocy mają ponad dwukrotnie groźniejszy skutek, jeżeli chodzi o ofiary śmiertelne niż w dzień. Polska Izba Ubezpieczeń dowodzi w raporcie, iż obniżenie dopuszczalnej prędkości w nocy do 50 km/h przyczyni się do obniżenia ofiar śmiertelnych o 15-20%. Opracowanie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego "*Wytyczne zarządzania prędkością na drogach samorządowych*" wskazuje natomiast na spadek ofiar śmiertelnych wypadków w obszarze zabudowanym o 35%-60% w przypadku redukcji prędkości o zaledwie 10%-20%.

Jeżeli zaś chodzi o propozycję zmiany legislacyjnej w zakresie art. 135 ust. 1 pkt 1a lit. a p.r.d to nowe brzmienie omawianego przepisu pozwoli organom ścigania na zatrzymanie prawa jazdy również w sytuacji przekroczenia dopuszczalnej prędkości o 50 km/h poza obszarem zabudowanym. Obecnie wskazane obostrzenie dot. jedynie obszaru zabudowanego - w tym miejscu podkreślenia wymaga fakt, iż jedną z główną przyczyn wypadków poza

obszarem zabudowanym jest nadmierna prędkość, a to tam dochodzi do niemal 30% ogółu wypadków. Zgodnie z policyjnym raportem *“Wypadki drogowe w Polsce” w 2019 roku* mimo, iż do większości wypadków dochodzi na terenie zabudowanym, to większa liczba ofiar śmiertelnych występuje na obszarze niezabudowanym (na obszarze niezabudowanym w co piątym wypadku zginął człowiek, podczas gdy na obszarze niezabudowanym w co osiemnastym). To uzasadnia nowelizację art. 135 p.r.d. w proponowanym zakresie.

W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2019 r. poz. 341, z późn. zm., **dalej jako: “u.k.p.”**) proponuje się dostosowanie brzmienia art. 102 ust. 1 pkt 4 u.k.p do przedłożonego projektu nowelizacji prawa o ruchu drogowym. Zgodnie z zaproponowanym brzmieniem art. 102 ust. 1 pkt 4 Starosta wyda decyzję administracyjną o zatrzymaniu prawa jazdy w przypadku gdy kierujący pojazdem przekroczył dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h, bez względu na to czy przekroczenie prędkości nastąpiło na obszarze zabudowanym czy poza obszarem zabudowanym.

Konieczności wprowadzenia niniejszej nowelizacji dowodzą również statystyki na poziomie Unii Europejskiej, według których Polska jest jednym z najbezpieczniejszych dla pieszych państw wspólnoty. Według danych Komisji Europejskiej za 2019 rok, więcej ludzi na drogach ginie obecnie już tylko na drogach w Bułgarii i Rumunii, z 27 państw UE, Polska zajmuje więc trzecie miejsce w omawianym rankingu od końca.

Rekapitulując, przedłożone propozycję przyczynią się do zwiększenia bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym, na co m.in. wskazują statystyki zdarzeń drogowych prowadzone w państwach UE, w których obowiązują proponowane rozwiązania legislacyjne. Obecna polityka państwa w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego okazała się nieskuteczna, co obrazują raporty Komendy Głównej Policji. Na marginesie, warto odnotować, iż proponowana nowelizacja nie zwalnia z zachowania stosownych reguł ostrożności samych pieszych - zachowany bowiem zostanie art. 14 pkt 1 lit. a p.r.d., który zabrania pieszym wchodzenia bezpośrednio przez nadjeżdżający pojazd.

2. Projektowane rozwiązania

W art. 1 proponuje się zmianę w zakresie art. 13 ust. 1 p.r.d. polegającą na rozszerzeniu pierwszeństwa pieszego, który:

- 1) znajduje się na przejściu dla pieszych,
- 2) wchodzi na przejście dla pieszych,
- 3) oczekuje na wejście na przejście dla pieszych.

W art. 20 p.r.d. ujednolica się dopuszczalną prędkość w terenie zabudowanym do 50 km/h oraz likwiduje się zwiększenie limitu prędkości do 60 km/h między godziną 23:00 a 5:00, poprzez uchylene ust. 1 a niniejszego przepisu.

W art. 26 ust. 1 p.r.d. zwiększa się zakres pierwszeństwa pieszych analogicznie do proponowanej zmiany w art. 13 ust. 1 p.r.d. tj. wprowadza się pierwszeństwo dla pieszego, który znajduje się na przejściu, wchodzi na przejście i oczekuje na wejście na przejście dla pieszych

W art. 135 w ust. 1 w pkt 1a lit. p.r.d. wprowadza się możliwość odebrania prawa jazdy w przypadku przekroczenia dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50 km/h niezależnie od tego, czy przekroczenie prędkości miało miejsce w terenie zabudowanym, czy niezabudowanym

Art. 2. W art. 102 ust. 1 pkt 4 u.k.p. wprowadza się zmianę umożliwiającą staroście wydanie decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy w przypadku gdy kierujący pojazdem przekroczył dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h, bez względu na to czy przekroczenie prędkości nastąpiło na obszarze zabudowanym czy poza obszarem zabudowanym

Art. 3 przewiduje termin min. 30 dni *vacatio legis*. Zwyczajowy termin 14 dni został wydłużony z uwagi na wagę niniejszej nowelizacji, a co za tym idzie konieczność przeprowadzenia rzetelnej kampanii informacyjnej przed wejściem w życie przepisów ustawy.

3. Źródła finansowania

Niniejszy projekt ustawy nie pociąga za sobą skutków dla budżetu państwa.

4. Oświadczenie o zgodności projektu ustawy z prawem unii Europejskiej i braku obowiązku przedstawienia projektu instytucjom Unii Europejskiej

W ocenie projektodawcy przedmiot projektowanej regulacji nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

5. Oświadczenie o notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych

Projekt ustawy nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji lub uzgodnienia.

6. Konsultacje społeczne

Proponowany projekt ustawy powstał po konsultacjach z Federacją "Piesza Polska".


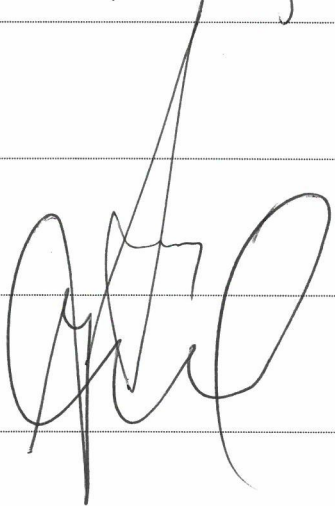

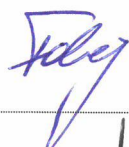
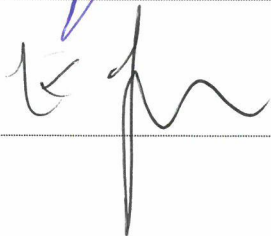
7. Zgodność z Konstytucją RP

Projektodawcy oświadczają, iż przedstawiony projekt ustawy jest zgodny z Konstytucją RP.

8. Założenia projektów aktów wykonawczych

Projekt nie przewiduje wydawania dodatkowych aktów wykonawczych.

**Lista posłów IX kadencji Sejmu popierających poselski projekt ustawy
o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących
pojazdami.**

L.P.	NAZWISKO i IMIĘ	PODPIS
1.	ADAMCZYK Rafał	
2.	AJCHLER Romuald	
3.	BIEJAT Magdalena	
4.	BUŻ Wiesław	
5.	CZARZASTY Włodzimierz	
6.	CZERNIAK Jacek	
7.	DYDUCH Marek	
8.	DZIEMIANOWICZ-BAK Agnieszka	
9.	FALEJ Monika	
10.	GAWKOWSKI Krzysztof	
11.	GDULA Maciej	

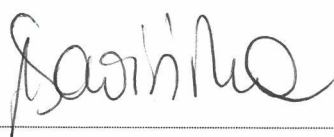
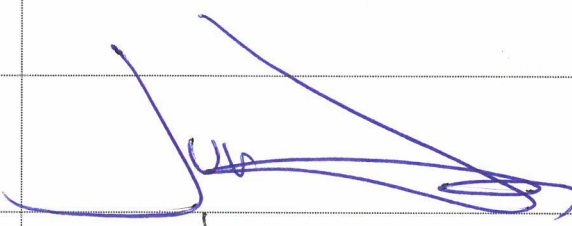

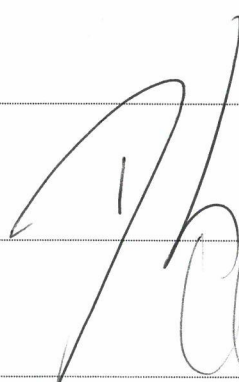
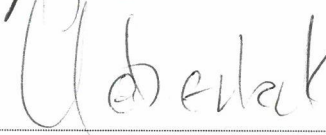
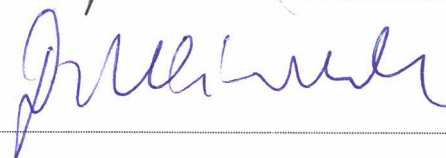
**Lista posłów IX kadencji Sejmu popierających poselski projekt ustawy
o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących
pojazdami.**

12.	GILL-PIĄTEK Hanna	
13.	GOSEK-POPIOŁEK Daria	
14.	IWANIAK Arkadiusz	
15.	KONIECZNY Maciej	
16.	KOPERSKI Przemysław	
17.	KOPIEC Maciej	
18.	KOTULA Katarzyna	
19.	KRETKOWSKA Katarzyna	
20.	KRUTUL Paweł	
21.	KUCHARSKA-DZIEDZIC Anita	
22.	KULASEK Marcin	
23.	KWIATKOWSKI Robert	

**Lista posłów IX kadencji Sejmu popierających poselski projekt ustawy
o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących
pojazdami.**

24.	MACIEJEWSKA Beata	
25.	MATYSIAK Paulina	<i>Paulina matysiak</i>
26.	NOWICKA Wanda	
27.	OBAZ Robert	
28.	PAWLICZAK Karolina	
29.	PAWŁOWSKA Monika	<i>Monika Pawłowska</i>
30.	PROKOP-PACZKOWSKA Małgorzata	
31.	ROZENEK Andrzej	
32.	RUTKA Marek	<i>Marek Rutka</i>
33.	SCHEURING-WIELGUS Joanna	<i>Joanna Scheuring-Wielgus</i>
34.	SEKUŁA-SZMAJDZIŃSKA Małgorzata	<i>Małgorzata Sekuła-Szajdwinśka</i>
35.	SENYSZYN Joanna	<i>Joanna Senyszyn</i>

**Lista posłów IX kadencji Sejmu popierających poselski projekt ustawy
o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących
pojazdami.**

36.	SOWIŃSKA Anita	
37.	SZCZEPAŃSKI Wiesław	
38.	SZEJNA Andrzej	
39.	SZOPIŃSKI Jan	
40.	ŚMISZEK Krzysztof	
41.	TOMASZEWSKI Tadeusz	
42.	TRELA Tomasz	
43.	UEBERHAN Katarzyna	
44.	WIECZOREK Dariusz	
45.	WOLSKI Zdzisław	
46.	WONTOR Bogusław	
47.	ZANDBERG Adrian	

**Lista posłów IX kadencji Sejmu popierających poselski projekt ustawy
o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących
pojazdami.**

48.	ZAWISZA Marcelina	
49.	ŻUKOWSKA Anna Maria	