

TLP - 49 - 2016/MW

Pan **Jerzy Szmit**  
Podsekretarz Stanu  
Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa

*Stanowmy Panie Ministrze,*

Odpowiadając na pismo z dnia 30 września br. (otrzymane w dniu 3 października br.) nr DTD.4.0210.2.2016.MB.2, przekazujące do konsultacji społecznych projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym, chciałbym przedstawić opinię związku pracodawców „Transport i Logistyka Polska” w sprawie zaproponowanych przepisów.

Rozwiązania zawarte w przekazanym do konsultacji projekcie obejmują szeroki zakres zagadnień: od kwestii związanych z bezpieczeństwem i zasadami ruchu drogowego po rozwiązania dotyczące dopuszczania pojazdów do ruchu drogowego, w szczególności badań technicznych pojazdów. Wszystkie te zagadnienia leżą w obszarze zainteresowania naszego związku ze względu na cele określone przez statut TLP. Wśród tych celów wymienić można zarówno „ochronę, promowanie i reprezentowanie wspólnych etycznych, ekonomicznych i prawnych interesów swoich członków, związanych z działalnością polegającą na wykonywaniu przewozów drogowych oraz działalności w zakresie spedycji i logistyki”, jak i „działania na rzecz poprawy szeroko rozumianego bezpieczeństwa zarówno w obrocie handlowym, jak też w przewozach i ruchu drogowym”.

Dlatego też nasze uwagi odnosić się będą zarówno do kwestii mających znaczenie gospodarcze dla przewoźników, jak i do kwestii społecznych związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Te ostatnie zagadnienia oprócz wymiaru ludzkiego mają także paradoksalnie wymiar ekonomiczny. Nawet zwykła kolizja nie niosąca za sobą ofiar w ludziach powoduje utrudnienia w ruchu drogowym i związany z tym dłuższy czas dostawy przesyłki towarowej, a tym samym koszty wymierne w skali przedsiębiorstwa i całej gospodarki narodowej. Każda ranna lub zabita osoba oprócz traumy i tragedii, oznacza także straty (koszty) społeczne, których wysokość w Polsce określona została przez Bank Światowy, na łączną kwotę ok. 27 do 34 mld zł rocznie. Mając na uwadze fakt, iż w coraz większym stopniu ww. koszty zewnętrzne związane z ruchem drogowym przerzucane są na przedsiębiorców, a w szczególności na branżę transportu drogowego, w postaci podatków i innych danin publicznych,

pragniemy w naszej opinii przedstawić także rozwiązania, których wdrożenie mogłoby mieć wpływ na ograniczenie ww. obciążeń przez poprawę szeroko rozumianego bezpieczeństwa na naszych drogach.

### **Szczegółowe uwagi dotyczące rozwiązań zawartych w projekcie ustawy przedstawionym do konsultacji społecznych:**

#### **Ad. art. 1 pkt 2 lit. a, b i e oraz pkt 3 projektu**

W projekcie zaproponowano wprowadzenie (zalegalizowanie) do ruchu drogowego tzw. urządzeń transportowych, czyli urządzeń przeznaczonych do ruchu pieszych poruszanych siłą mięśni ludzkich lub za pomocą silnika elektrycznego. Zaproponowane rozwiązania budzą bardzo poważne wątpliwości, gdyż:

- 1) nie określono nawet minimalnych wymagań technicznych w zakresie: masy własnej takiego urządzenia, sposobu konstrukcji minimalizującej skutki kolizji z pieszym, możliwości hamowania i kierowania urządzeniem, oświetlenia pojazdu; wszystkie ww. podniesione a nie uregulowane w projekcie kwestie mają bezpośredni wpływ na potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu;
- 2) nie uregulowano dostatecznie statusu osoby poruszającej się takim urządzeniem w szczególnych sytuacjach ruchu drogowego; jako przykład można wskazać „przejeżdżanie” takim urządzeniem po przejściu dla pieszych lub po przejeździe dla rowerzystów;
- 3) skutkiem kolizji takiego bliżej nieokreślonego pod względem technicznym urządzenia z rowerzystą, a w szczególności z kierującą rowerem osobą starszą lub dzieckiem mogą być poważne uszkodzenia ciała, a w skrajnych przypadkach śmierć; energia kinetyczna takiego urządzenia wraz z korzystającą z niego osobą dorosłą (zakładamy masę łączną 100 kg i prędkość 25 km/h) może wynieść nawet do 8,7 MJ.

Mając na uwadze powyższe uważamy, iż kwestia używania takich urządzeń wymaga znacznego dopracowania, a przepisy w tym zakresie w zaproponowanym kształcie mogą jedynie spowodować pogorszenie bezpieczeństwa na drodze.

#### **Ad. art. 1 pkt 2 lit. c i pkt 6 projektu**

W projekcie zaproponowano doprecyzowanie przepisów art. pkt 35a i art. 62 ust. 4b ustawy - Prawo o ruchu drogowym odnoszących się do pojazdów nienormatywnych ze względu na liczbę pojazdów z zespołu pojazdów lub ze względu na długość.

Nie wnosząc zastrzeżeń do propozycji tych konkretnych zapisów, pragniemy zwrócić uwagę na dwie kwestie, które naszym zdaniem powinny także znaleźć swoje miejsce w przedmiotowym projekcie ustawy, a które związane są przynajmniej częściowo z ruchem pojazdów nienormatywnych (w rozumieniu polskiego prawa). Są to:

- spełnienie wymagań prawa europejskiego w zakresie dopuszczenia do ruchu po polskich drogach publicznych przynajmniej pojazdów wykonujących międzynarodowy transport drogowy oraz pojazdów uczestniczących w przewozach intermodalnych, których naciski pojedynczej osi napędowej wynoszą 11,5 t.
- stworzenie podstaw prawnych dla prowadzenia programów pilotażowych mających na celu zbadanie możliwości wprowadzenia do ruchu na terytorium Polski nowych typów pojazdów: o wymiarach lub masie przekraczającej obowiązujące wielkości (np. zespoły pojazdów EuroCombi o długości 25,25 m) oraz pojazdów autonomicznych lub semi-autonomicznych (truck-platooning);

Odnosząc się do pierwszej kwestii, czyli ograniczonego dostępu do polskiej infrastruktury drogowej normatywnie załadowanych pojazdów o nacisku 11,5 t na oś należy stwierdzić, iż mogą się one poruszać po mniej niż 2% polskiej infrastruktury drogowej. Tymczasem zgodnie z Traktatem akcesyjnym oraz Dyrektywą 96/53/WE Polska jest zobowiązana umożliwić korzystanie z nieunowocześnionych części drugorzędnej sieci dróg, tam gdzie jest to technicznie możliwe, dla celów załadunku i rozładunku pojazdów spełniających wymagania Dyrektywy Rady 96/53/WE wykonujących międzynarodowy transport drogowy. Kwestia ta jest obecnie przedmiotem postępowania Komisji Europejskiej wobec Polski, w którym zarzucono nam, iż polskie administracyjne ograniczenia w dostępie do dróg oprócz naruszenia przepisów szczegółowych stanowią istotną barierę i utrudnienie w wymianie towarowej. W tym miejscu należy dodać, iż w ocenie TLP ograniczenia naciskowe stawiają jedną z najpoważniejszych barier rozwojowych dla Polski, zniechęcając do inwestycji na terenie naszego kraju oraz pogarszając konkurencyjność polskiej gospodarki narodowej, w szczególności w odniesieniu do eksportu. Analizując tę kwestię warto wskazać, że żaden z lądowych terminali kontenerowych, ani żaden z portów morskich obsługujących transport intermodalny nie ma zapewnionego połączenia drogowego umożliwiającego legalne wykonywanie tego transportu. Drogi prowadzące do tych terminali mają w większości nośność 8t, a jedynie w niektórych przypadkach 10t. Tymczasem drogowy przewóz normatywnie załadowanego kontenera, wymaga nacisku 11,5t!

Aby doraźnie rozwiązać ww. problemy przynajmniej w odniesieniu do międzynarodowego transportu drogowego i transportu intermodalnego proponujemy w art. 64e ust. 1 Prawa o ruchu drogowym po pkt 1a dodanie pkt 1b w brzmieniu:

*„1b) pojazdu (zespołu pojazdów) wykonującego międzynarodowy przewóz drogowy oraz pojazdu (zespołu pojazdów) przewożącego kontener używany w transporcie intermodalnym - w zakresie nacisku osi, o ile:*

- a) naciski osi pojazdu przekraczają wartości określone dla danej drogi, lecz nie przekraczają wartości przewidzianych dla drogi, na której dopuszczony jest ruch pojazdów o nacisku pojedynczej osi napędowej 11,5t,*
- b) pojazd (zespół pojazdów) porusza się po danej drodze w związku z koniecznością dojazdu do miejsca załadunku lub rozładunku,*

*potwierzonego międzynarodowym listem przewozowym CMR lub inny odpowiedni dokument przewozowy,*

- c) nie istnieje alternatywna droga dojazdu, dla której określono nacisk osi 11,5t,*
- d) trasa po której porusza się pojazd (zespół pojazdów) w minimalny sposób wykorzystuje odcinki dróg, na których przewidziany jest ruch pojazdów o nacisku osi do 8 lub 10t;"*

Zaproponowane rozwiązanie nie likwiduje w pełni problemu ograniczonej dostępności infrastruktury drogowej. Niemniej w naszej ocenie wprowadzi rozwiązania stanowiące warunek konieczny, dla zakończenia postępowania Komisji Europejskiej wobec Polski.

Oczywiście nadal pozostawać będą problemy obsługi specjalnych stref ekonomicznych, centrów logistycznych, magazynów paliwowych w krajowym transporcie drogowym, a także problemy ruchu pojazdów specjalistycznych używanych w budownictwie (np. do przewozu mieszanek betonu). Dlatego też w najbliższym okresie prześlemy do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa propozycje rozwiązania tych problemów, co jednak wymagać będzie znacznie szerszych zmian wykraczających poza zakres przedmiotowy konsultowanego projektu.

-----

Z kolei odnosząc się do postulatu prowadzenia w Polsce programów pilotażowych, stoimy na stanowisku, iż brak podstaw prawnych do podjęcia badań i testów nowych typów pojazdów w sposób istotny ogranicza możliwości rozwojowe i innowacyjność polskiego przemysłu oraz polskiej branży transportu drogowego. Obecnie badania takie prowadzone są jedynie w niektórych państwach zachodniej Europy, co w przyszłości postawi gospodarkę tych państw w uprzywilejowanej pozycji na wspólnym europejskim rynku. Zmiany w zakresie wykorzystania pojazdów ponadgabarytowych z punktu widzenia obecnych regulacji prawnych lub wykorzystania pojazdów autonomicznych lub takich w których rola prowadzącego pojazdem jest ograniczona są nieuniknione, chociażby ze względu na pogłębiający się deficyt kierowców (w Polsce wg raportu PwC w 2025 r. brakować może ok. 300 tysięcy kierowców).

Dlatego też uważamy za niezbędne stworzenie podstaw prawnych umożliwiających prowadzenia takich badań. W tym celu proponujemy po art. 64i dodanie art. 64j w brzmieniu:

*„Art. 64j. 1. Minister właściwy do spraw transportu może w drodze rozporządzenia zezwolić na ruch pojazdów niespełniających warunków technicznych w celu przeprowadzenia programu pilotażowego, badań lub testów drogowych określając:*

- 1) zasady uczestnictwa w programie, badaniu lub w testach dla zainteresowanych przedsiębiorców i innych podmiotów;*
- 2) rodzaj i zakres odstępstw od warunków technicznych dla pojazdów uczestniczących w programie, badaniu lub testach;*

- 3) *szczegółowy wykaz dróg lub ich odcinków, po których mogą poruszać się pojazdy, o których mowa w pkt 1;*
- 4) *szczegółowe warunki ruchu pojazdów, o których mowa w pkt 1, a także ewentualny sposób ich oznakowania;*
- 5) *dotatkowe dokumenty potwierdzające uczestnictwo pojazdu w programie, badaniach lub w testach wydawane w celu okazania organom kontroli ruchu drogowego;*
- 6) *wysokość opłat pobieranych za wydanie dokumentów, o których mowa w pkt 5.*

2. *Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 2 minister właściwy do spraw transportu uwzględni:*

- 1) *prognozy dotyczące rozwoju techniki motoryzacyjnej,*
- 2) *konieczność zapewnienia bezpieczeństwa innych uczestników ruchu drogowego;*
- 3) *warunki techniczne infrastruktury drogowej na której odbywałby się ruch pojazdów uczestniczących w programie, badaniach lub testach;*
- 4) *koszty związane z realizacją programów, badań lub testów."*

#### **Ad. art. 1 pkt 15 projektu**

W zaproponowanym nowym brzmieniu **art. 83 pkt 2 Prawa o ruchu drogowym** mowa jest o dodatkowej opłacie przeznaczonej na nowotworzony Fundusz Zapewnienia Prawidłowej Jakości Badań Technicznych Pojazdów. Pomysł utworzenie funduszu znajduje rozwinięcie w kolejnych propozycjach przepisów **art. 86z-86zd Prawa o ruchu drogowym**. Jak wynika z projektu, środki gromadzone w tym funduszu mają mieć przeznaczenie m.in. na finansowanie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów oraz rozbudowę stacji kontroli pojazdów należących do TDT. Uważamy że nie powinno się obciążać tymi kosztami właścicieli i posiadaczy pojazdów. Każdy z nich płaci bowiem podatki i inne daniny publiczne trafiające do budżetu państwa lub samorządu terytorialnego z przeznaczeniem m.in. na wykonywanie zadań z zakresu administracji publicznej. Do takich zadań należy także prowadzenie nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Z kolei finansowanie budowy stacji kontroli pojazdów należących do TDT może być finansowane z kredytu inwestycyjnego, który byłby spłacany z opłat za przeprowadzane badania. Transportowy Dozór Techniczny, jako państwowa osoba prawna może zaciągać takie kredyty, a ich uzyskanie ze względu na ustawowo zagwarantowany zakres działań i opłat nie powinno stanowić jakiegokolwiek problemu. Dlatego uważamy za niewłaściwe tworzenie pozabudżetowego funduszu gromadzącego środki na wykonywania nadzoru oraz dokonywanie inwestycji, w szczególności wobec faktu, iż nie powoduje to zmniejszenia innych obciążeń nałożonych na właścicieli i posiadaczy pojazdów. Tworzenie funduszu byłoby także uzasadnione, gdyby za badania wykonywane w SKP należących do TDT nie były pobierane opłaty lub miałyby one wymiar symboliczny, na co się raczej nie zanosi.

Poważny sprzeciw budzi propozycja nowego brzmienia przepisów **art. 84 ust. 5 i art. 86 ust. 4 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym** wprowadzających zasadę, że właściciele (posiadacze) pojazdów przedstawionych do badania technicznego w terminie przekraczającym 30 dni po wyznaczonej dacie, są obowiązani wykonywać te badania na jednej z 16 stacji kontroli pojazdów prowadzonych przez Transportowy Dozór Techniczny.

W tym miejscu chcielibyśmy zwrócić uwagę na obowiązujące przepisy art. 78a ustawy Prawo o ruchu drogowym pozwalające na czasowe wycofanie pojazdów z ruchu na okres od 2 do 24 miesięcy, przy czym okres ten może być przedłużony tak, aby łączny okres wycofania pojazdu nie przekroczył 48 miesięcy. Te pojazdy co do zasady przedstawiane są do badań technicznych po upływie wymaganego terminu badań, co w przypadku przyjęcia zaproponowanego rozwiązania rodziłoby znaczne koszty ze względu na fakt, iż w przeważającej części przypadków wymagać to będzie dojazdu ponad 200 km w obie strony. Uważamy, że nie ma jakiegokolwiek *ratio legis* dla wprowadzania takich nieproporcjonalnych utrudnień i obciążeń związanych z koniecznością wykonywania badań w razie przekroczenia ich terminu ważności wyłącznie na SKP należących do TDT.

Brak możliwości wykonania badania technicznego w wyznaczonym terminie wynikać może także z okoliczności losowych charakterystycznych dla transportu drogowego, takich jak: zajęcie pojazdu przez organy kontrolne innego państwa do czasu wyjaśnienia spornej sprawy administracyjnej, celnej lub karnej, konieczność poddania pojazdu specjalistycznej naprawie, której czas przekroczy zakładany okres 30-dni lub unieruchomienie pojazdu za granicą z przyczyn losowych (np. stan kłęski żywiołowej obejmujący tereny przez które przebiega trasa powrotna pojazdu, strajk pracowników celnych, czasowe zablokowanie trasy/przeprawy promowej/tunelu przez imigrantów itp.)

Mając na uwadze powyższe stoimy na stanowisku, że zaproponowane rozwiązanie w przepisach art. 84 ust. 5 i art. 86 ust. 4 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym jest niezgodne z zasadą racjonalnej legislacji oraz z zasadą proporcjonalności. Ponadto, generuje dodatkowe nieuzasadnione koszty dla przedsiębiorców i innych osób dysponujących pojazdami.

Podobny sprzeciw budzi propozycja zawarta w proponowanym nowym brzmieniu przepisów **art. 86 ust. 4 pkt 3 i ust. 6 Prawa o ruchu drogowym**, zastrzegająca wyłączność 16 stacji TDT na wykonywanie badań technicznych pojazdów przystosowanych lub wyposażonych zgodnie z przepisami o przewozie towarów niebezpiecznych. Jest to kilkanaście tysięcy pojazdów, które ze względu na konieczność dojazdu do oddalonej w większości przypadków o kilkadziesiąt kilometrów stacji kontroli pojazdów TDT oraz na słabą dostępność tych badań, będą wyłączone z pracy przewozowej od jednego do kilku dni. Warto wskazać, iż koszt wyłączenia z pracy przewozowej pojazdu wraz z utraconymi przychodami może dla specjalistycznego sprzętu wynosić nawet znacznie ponad kilkaset euro dziennie. W skali makro tworzy to bardzo duże i niczym nieuzasadnione koszty dla całej gospodarki narodowej.

Przypomnijmy w tym miejscu, iż jakość badań technicznych pojazdów używanych do przewozu towarów niebezpiecznych nie budziła do tej pory zastrzeżeń ze strony służb kontrolnych, właściwych w sprawach ADR. Stan techniczny tych pojazdów nie jest on jakimkolwiek problemem społecznym, ani nie stanowi przyczyny statystycznie wykrywalnej liczby wypadków drogowych. Dlatego niezrozumiałe jest pozbawienie kompetencji okręgowych stacji kontroli pojazdów, które dotychczas wykonywały te badania. W tym stanie rzeczy można uznać zaproponowane przepisy jako niezgodne z zasadą racjonalnej legislacji oraz z zasadą proporcjonalności, a także przynoszące szkody dla branży TSL oraz dla gospodarki narodowej.

W proponowanych przepisach **art. 86t ust. 1 pkt 3 lit. c, art. 86u ust. 5, 9, 10 i 11, art. 86v ust. 1-4, art. 86w oraz art. 86x ust. 1-3 Prawa o ruchu drogowym** Dyrektorowi Instytutu Transportu Samochodowego (ITS) przyznano szereg kompetencji władczych o charakterze administracyjnym, z wydawaniem decyzji administracyjnych włącznie. Takie rozwiązanie budzi szereg wątpliwości zarówno formalnych, jak i merytorycznych. Status ITS jako jednostki badawczej określają przepisy ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych (Dz. U. z dnia 4 czerwca 2010 r. z późn. zm.). Zgodnie z tą ustawą każdy z instytutów badawczych tworzony jest na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów. Także łączenie, podział, reorganizacja, przekształcenie lub likwidacja instytutu (instytutów) następuje w trybie rozporządzenia ww. organu administracji rządowej. Tym samym można zadać uzasadnione pytanie, czy ustawa może wskazywać organ konkretnej jednostki organizacyjnej, której byt określany jest przepisami aktu wykonawczego? Bardziej poprawnym w tej sytuacji wydawałoby wprowadzenie do ustawy określenia „dyrektor instytutu badawczego podległego ministrowi właściwemu w sprawach transportu”, który to instytut badawczy byłby wskazany odpowiednim rozporządzeniem tegoż ministra.

Należy jednak mieć na uwadze, że instytut badawczy może podlegać komercjalizacji lub prywatyzacji bezpośredniej i być przekształcony w spółkę prawa handlowego. Wobec instytutu może zostać ogłoszona upadłość. W tym stanie rzeczy przyznanie przez władzę ustawodawczą (w drodze ustawy) określonych kompetencji władczych, które następnie na podstawie odrębnych przepisów mogą być przekazane np. spółce prawa handlowego utworzonej na mocy uprawnień władzy wykonawczej wydaje się cokolwiek kontrowersyjne.

Wątpliwości formalne budzi także zgodność zaproponowanych rozwiązań:

- dotyczących proponowanego zakresu działania Instytutu Transportu Samochodowego z zakresem działania instytutów badawczych, o którym mowa w art. 2 ust. 1 ustawy o instytutach badawczych,
- dotyczących pobieranych przez Instytut Transportu Samochodowego opłat z zasadami gospodarki finansowej określonymi w rozdziale 3 ww. ustawy, a w szczególności wymienionymi enumeratywnie źródłami przychodów instytutu badawczego,

- dotyczących kompetencji Dyrektora Instytutu Transportu Samochodowego z kompetencjami dyrektora instytutu badawczego wskazanymi w art. 24 ust. 1 ww. ustawy.

Ponadto chcielibyśmy wskazać, iż projekt ustawy nie określa zasad nadzoru nad wykonywaniem przez Dyrektora ITS kompetencji i zadań wskazanych w tym projekcie. Ogólny nadzór zwierzchni wynikający z ustawy o instytutach badawczych dostosowany jest do zadań instytutu określonych w tej ustawie, a nie do wykonywania przez instytut funkcji administracyjnych. Może to doprowadzić do patologii podobnej do tej, jaka została ujawniona w 2002 r. w związku z przyznanymi Instytutowi zadaniami w ramach ustawy o transporcie drogowym oraz na podstawie przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym.

W tym stanie rzeczy rozsądne byłoby rozważenie przekazania zastrzeżonych w projekcie kompetencji Dyrektora ITS dla Dyrektora TDT. Szczególnie że to ten ostatni realizował dotychczas większość zadań związanych z uzyskiwaniem uprawnień przez diagnostów.

## **Propozycje nowych rozwiązań mających pozytywny wpływ na porządek i poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego**

**I.** Mając na uwadze poprawienie funkcjonowania miejskich systemów transportu publicznego przy jednoczesnym zwiększeniu efektywności wykorzystania indywidualnych środków transportu drogowego, **proponujemy nowe regulacje odnoszące się do wykorzystania pasa ruchu dla autobusów i oraz do egzekwowania zasad ruchu na takim pasie.**

Proponujemy ustawowe określenie użytkowników drogi uprawnionych do korzystania z pasa ruchu dla autobusów, przy jednoczesnym rozszerzeniu tego katalogu. Wzorem rozwiązań obowiązujących w wielu innych państwach europejskich uważamy, że z takiego pasa ruchu powinny także korzystać samochody osobowe, które przewożą co najmniej 4 osoby łącznie z kierowcą.

Aby poprawić egzekucję zasad ruchu na takich pasach, należy naszym zdaniem przekazać straży gminnej (miejskiej) uprawnienia do kontroli tego ruchu, w szczególności za pomocą urządzeń rejestrujących obraz służących do monitoringu.

**II.** Odnosząc się do uprawnień straży gminnej (miejskiej), a także mając na uwadze fakt znacznego pogorszenia porządku i bezpieczeństwa ruchu drogowego w wyniku likwidacji gminnych urządzeń rejestracyjnych, postulujemy **powrót do obowiązującego w tym zakresie stanu prawnego z 2015 r., gdzie straż gminna (miejska) mogła prowadzić kontrolę ruchu drogowego za pomocą urządzeń rejestrujących**, z modyfikacją wynikającą z dotychczasowych doświadczeń. Ta modyfikacja powinna polegać na tym, że:



- straż miejska nie powinna mieć uprawnień do używania przenośnych lub zainstalowanych w pojeździe urządzeń rejestrujących,
- oznakowanie i instalacja gminnych stacjonarnych urządzeń rejestrujących powinno odbywać się na zasadach identycznych, jak te które obowiązują dla fotoradarów Inspekcji Transportu Drogowego.

Aby wdrożyć rozwiązania wskazane w pkt I i II proponujemy w Prawie o ruchu drogowym:

1) w art. 2 po pkt 7 dodać pkt 7a w brzmieniu:

*„7a) pas ruchu dla autobusów – pas ruchu oznaczony odpowiednimi znakami drogowymi przeznaczony dla ruchu pojazdów wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach;”*

2) po art. 16 dodać art. 16a w brzmieniu:

*„Art. 16a. 1. Zabrania się jazdy pasem ruchu dla autobusów kierującemu pojazdem innym niż pojazd wykonujących odpłatny przewóz osób na regularnych liniach.*

*2. Przepis ust. 1 nie dotyczy kierującego samochodem osobowym, który przewozi co najmniej 4 osoby łącznie z kierowcą lub taksówką.”*

3) w art. 129 b:

a) nadać ust. 2 pkt 1 brzmienie:

*„1) kierującego pojazdem:*

- a) niestosującego się do zakazu ruchu w obu kierunkach, określonego odpowiednim znakiem drogowym,*
- b) naruszającego przepisy ruchu drogowego, w przypadku ujawnienia i zarejestrowania czynu przy użyciu urządzenia rejestrującego,*
- c) naruszającego przepisy określające zasady ruchu po pasie ruchu dla autobusów, w przypadku ujawnienia czynu za pomocą innego urządzenia rejestrującego obraz.”*

b) w ust. 3 dodaje się po pkt 2 dodać pkt 3 w brzmieniu:

*„3) używania stacjonarnych urządzeń rejestrujących zainstalowanych w pasie drogowym dróg publicznych;”*

c) po ust. 3 dodać ust. 4 w brzmieniu:

*„4. W stosunku do stacjonarnych urządzeń rejestrujących używanych przez straż gminną (miejską) stosuje się przepisy, o których mowa w art. 129h ust. 5.”*

**III.** Coraz większa kongestia ruchu na polskich drogach, a także brak jednoznacznych dyspozycji dla zachowania się kierujących pojazdami powoduje, że w razie wypadku drogowego lub innego zdarzenia czas dojazdu służb ratowniczych i porządkowych

coraz bardziej wydłuża się. Dlatego też proponujemy **wprowadzenie przepisów precyzyjnie określających wymagania wobec kierujących pojazdami, w celu utworzenia podczas zatorów pasa ruchu dla pojazdów uprzywilejowanych.**

W tym celu proponujemy w art. 9 Prawa o ruchu drogowym dodać ust. 2 i 3 w brzmieniu:

*„2. W razie zatoru na drodze, w celu utworzenia pasa ruchu dla pojazdów uprzywilejowanych, kierujący pojazdem jest obowiązany zająć pozycję jak najbliższą:*

- 1) prawej krawędzi jezdni - jeżeli korzysta z pasa ruchu położonego przy tej krawędzi,*
- 2) innego pojazdu znajdującego się po jego prawej stronie - jeżeli korzysta z pasa ruchu położonego pomiędzy innymi pasami ruchu przeznaczonymi do jazdy w tym samym kierunku,*
- 3) lewej krawędzi jezdni jednokierunkowej lub osi jezdni dwukierunkowej - jeżeli korzysta z pasa ruchu położonego odpowiednio przy tej krawędzi lub osi.*

*3. Kierującemu pojazdem innym niż uprzywilejowany zabrania się korzystania z pasa ruchu dla pojazdów uprzywilejowanych, o którym mowa w ust. 2.”*

**IV.** Konsekwencją wzrastającego ruchu po sieci autostrad, dróg ekspresowych i innych dróg „szybkiego ruchu” jest **coraz większa liczba zdarzeń drogowych wynikających z niewłaściwego zachowania kierujących pojazdami. Dotyczy to w szczególności niewłaściwych odstępów od poprzedzającego pojazdu.** Obowiązujące w tym zakresie przepisy mają charakter skutkowy i nie zawierają jednoznacznych dyspozycji stanowiących z jednej strony swoistą instrukcję dla kierującego, a z drugiej strony podstawę do nałożenia niekwestionowanej sankcji przez organy kontroli ruchu drogowego.

Dlatego też proponujemy w art. 19 po ust. 2 Prawa o ruchu drogowym dodanie ust. 2a w brzmieniu:

*„2a. Na autostradzie, drodze ekspresowej oraz drodze dwujezdniowej o co najmniej dwóch pasach przeznaczonych dla każdego kierunku ruchu położonej poza obszarem zabudowanym kierujący pojazdem jest obowiązany utrzymywać odstęp od pojazdu znajdującego się przed nim wynoszący co najmniej wyrażoną w metrach wartość połowy prędkości pojazdu. Przepisu nie stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 2 pkt 3, jeżeli warunki ruchu uniemożliwiają jazdę z prędkością większą niż 50 km/h.”*

**V.** Polska należy do nielicznych państw europejskich, gdzie możliwe jest wyprzedzanie prawą stroną jezdni poza obszarem zabudowanym, w szczególności na autostradach i drogach ekspresowych. Uważamy, że **należy zakazać wyprzedzania z prawej strony poza obszarem zabudowanym, z wyjątkiem wyprzedzania pojazdu skręcającego w lewo oraz wyprzedzania pojazdów szynowych.**

Dlatego też proponujemy w art. 24 Prawa o ruchu drogowym nadać ust. 10 brzmienie:

*„10. Na obszarze zabudowanym dopuszcza się wyprzedzanie z prawej strony na odcinku drogi z wyznaczonymi pasami ruchu na jezdni jednokierunkowej oraz na jezdni dwukierunkowej, jeżeli co najmniej dwa pasy ruchu przeznaczone są do jazdy w tym samym kierunku.”*

**VI.** Odnosząc się do ruchu po drogach położonych poza obszarem zabudowanym proponujemy zalegalizować zwyczajowe zachowanie większości kierujących, przekształcając je w przepis prawa. Jest to **ostrzeżenie innych kierowców o dojeździe do zatoru drogowego**.

Proponujemy po art. 30 Prawa o ruchu drogowym dodanie art. 30a w brzmieniu:

*„Art. 30a. Kierujący pojazdem, dojeżdżając do zatoru na drodze poza obszarem zabudowanym, jest obowiązany włączyć światła awaryjne w celu ostrzeżenia nadjeżdżających za nim pojazdów. Kierujący pojazdem wyłącza światła awaryjne, jeżeli za jego pojazdem zatrzymał się inny pojazd.”*

**VII.** Ubiegły rok /2015/ upłynął pod znakiem publicznej debaty nad zmianami przepisów określających zachowanie kierujących pojazdami w pobliżu przejść dla pieszych. Odrzucone w trakcie procesu legislacyjnego zmiany cechowało jednostronne podejście, zakładające maksymalne zwiększenie uprawnień dla pieszych, bez jednoczesnego wprowadzenia przepisów zabezpieczających przed ich nadużywaniem i gwarantujących, że zwiększenie uprawnień pieszych nie spowoduje w konsekwencji wzrostu liczby wypadków drogowych.

Uważamy, że optymalnym rozwiązaniem będzie **wprowadzenie wszystkich zasad związanych z przejściem dla pieszych, które przewidziane są zarówno w przepisach Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu w 1968 r., jak i w przepisach innych państw europejskich, takich jak Francja, Wielka Brytania czy też Niemcy.**

**Dają one pierwszeństwo** nie tylko pieszym znajdującym się na przejściu, ale także **pieszym wchodzącym na to przejście**. Z drugiej strony **nakazują pieszemu przed wejściem na jezdnię upewnienie się o widoczności, odległości i prędkości nadjeżdżającego pojazdu** tak, aby nie zakończyło się to wypadkiem drogowym ze względu na zbyt długą drogę hamowania ciężkiego pojazdu.

Mając na uwadze powyższe proponujemy w Prawie o ruchu drogowym:

1) w art. 14 w pkt 1:

a) po lit. a dodać lit. a<sup>1</sup> w brzmieniu:

*„a<sup>1</sup>) bez uwzględnienia odległości i prędkości nadjeżdżającego pojazdu oraz warunków ruchu drogowego, w tym również na przejściu dla pieszych,”*

b) nadać lit. b brzmienie:

*„b) spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi, w tym również na przejściu dla pieszych;”*

2) w art. 26 nadać dla ust. 1 brzmienie:

*„1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zwolnić odpowiednio do warunków ruchu i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu lub wchodzącemu na to przejście.”*

**VIII.** W naszej ocenie **wprowadzone przed kilkoma laty przepisy regulujące ruch rowerowy wymagają zmian** mających na celu zahamowanie negatywnych tendencji w zakresie liczby wypadków drogowych z rowerzystami.

Uważamy za konieczne:

- uchylenie przepisu zezwalającego rowerzyście wyprzedzać powoli jadące pojazdy z ich prawej strony;
- wprowadzenie obowiązku zachowania szczególnej ostrożności przez rowerzystę wjeżdżającego na przejazd rowerowy,
- wprowadzenie sformułowanego wprost zakazu jazdy po jezdni, jeżeli wzdłuż drogi dostępna jest droga dla rowerów.
- uchylenie przepisu zezwalającego na jazdę rowerzystów jeden obok drugiego.

W tym celu proponujemy w Prawie o ruchu drogowym:

1) w art. 24 skreślić ust. 12;

2) w art. 33:

a) po ust. 1a dodać ust. 1b w brzmieniu:

*„1b. Kierujący rowerem wjeżdżając na przejazd dla rowerzystów jest obowiązany zachować szczególną ostrożność.”*

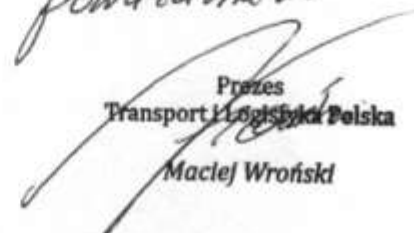
b) w ust. 3:

- w pkt 1 skreślić wyrazy „z zastrzeżeniem ust. 3a”;

- po pkt 3 dodać pkt 4 w brzmieniu:

*„4) jazdy po jezdni, jeżeli równoległe do drogi po której poruszają się pojazdy samochodowe położona jest droga dla rowerów.”*

c) skreślić ust. 3a.

*Z poważaniem*  
  
Prezes  
Transport i Służba Polska  
Maciej Wroński

Do wiadomości:  
Pani **Justyna Skrzydło**  
Podsekretarz Stanu  
w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa