Warszawa, dnia 19 lutego 2020 r.

**Ministerstwo Infrastruktury**

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

**Dotyczy:** konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (UD53) (znak: SKR-1.0210.1.2019)

Szanowny Panie Ministrze,

w odpowiedzi na pismo z 30 stycznia 2020 r. dotyczące konsultacji publicznych projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (UD53) (znak: SKR-1.0210.1.2019), jako współtwórca kampanii na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego „Chodzi O Życie”, pragniemy wyrazić nasze pełne poparcie dla projektu. Wprowadzenie projektowanych przepisów w życie pozwoli na realizację dwóch z czterech postulatów naszej inicjatywy: zapewnienie pierwszeństwa dla pieszych wchodzących na przejście dla pieszych oraz ujednolicenie do 50 km/h maksymalnej prędkości w obszarze zabudowanym. Tego typu rozwiązania zbliżą Polskę do europejskich standardów poprawiających bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu.

Jednocześnie, naszym zdaniem, rozważyć należy drobną korektę projektowanego brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2020 r. poz. 110) poprzez wyraźne wyartykułowanie, że pierwszeństwo obejmuje również pieszego oczekującego na wejście na przejście dla pieszych. Proponujemy następujące brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym:  
*„1. Kierujący pojazdem, zbliżając się̨ do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować́ szczególną ostrożność́, zmniejszyć́ prędkość́ tak, aby nie narazić́ na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się̨ w tym miejscu, wchodzącego na nie albo oczekującego na wejście na nie, i ustąpić́ pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście, znajdującemu się̨ na tym przejściu albo oczekującemu na wejście na to przejście.”*

Taki kształt znowelizowanej regulacji kompleksowo zagwarantuje pierwszeństwo trzem grupom pieszych:

1. znajdującym się na przejściu,
2. wchodzącym na przejście,
3. oczekującym na wejście na przejście.

Propozycja przedstawiona do konsultacji nie wprowadza pierwszeństwa dla pieszych wskazanych w punkcie 3. Nie znajdują się oni na przejściu, gdyż zgodnie z definicją legalną przejścia dla pieszych zawartą w art. 2 pkt 11 ustawy Prawo o ruchu drogowym przejście dla pieszych oznacza *powierzchnię jezdni, drogi dla rowerów lub torowiska przeznaczoną do przechodzenia przez pieszych, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi*. Zatem definicja ta nie obejmuje obszaru znajdującego się poza jezdnią. Należy bowiem podkreślić, że projektowana regulacja nie wprowadza tzw. „bezwzględnego pierwszeństwa dla pieszych”. Słusznie bowiem zostanie zachowany art. 14 pkt 1 lit. a ustawy Prawo o ruchu drogowym, który zabrania pieszym wchodzenia bezpośrednio przez nadjeżdżający pojazd. Dlatego zdarzać się będą sytuacje, w których pieszy będzie oczekiwał na możliwość wejścia na przejścia dla pieszych.

Jednocześnie pragniemy zwrócić uwagę, że wprowadzenie projektowanej regulacji przyniesie jedynie ograniczony skutek, jeśli nie poprawi się egzekucja przepisów, w tym w szczególności kontrola przestrzegania przez kierujących ograniczeń prędkości. Z dostępnych badań wiemy bowiem, że to nadmierna prędkość, niedająca pieszym żadnych szans, jest główną przyczyną zdarzeń ze skutkiem śmiertelnym. Dlatego apelujemy o pilną realizację kolejnego z postulatów inicjatywy „Chodzi O Życie” i zwiększenie liczby fotoradarów do 2000 oraz 400 odcinków z automatycznym pomiarem prędkości na terenie całego kraju. Przedstawione publicznie plany zwiększenia liczby takich maszyn do ok. 600 w 2021 r. wydają się dalece niewystarczające biorąc pod uwagę szokującą skalę przekroczeń prędkości, jakich dopuszczają się kierowcy na polskich drogach. Dla porównania we Włoszech jest niemal 6 tys. takich urządzeń, w Wielkiej Brytanii – ok. 5,5 tys., w Niemczech – prawie 4 tys., a we Francji – ponad 2,6 tys. Niezbędne jest również, aby w ślad za zwiększeniem urządzeń do kontroli prędkości nastąpiła reforma obsługiwanego Głównego Inspektora Transportu Drogowego Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Jak wynika z raportu NIK[[1]](#footnote-1) w latach 2015-2018 na skutek zaniedbań GITD przedawniło się ponad 1,6 miliona wykroczeń o wartości kar ponad 370 milionów złotych. Ponadto fotoradary programowano tak, aby wychwytywały przekroczenia prędkości dopiero powyżej 30 km/h od dozwolonej prędkości, a w efekcie na skutek bezprawnego „podwyższenia” limitów prędkości w latach 2015-2018 nie nałożono kar o wartości co najmniej 2,8 mld zł. Do poprawy efektywności działania CANARD niezbędne jest też jak najszybsze, postulowane zresztą przez GITD, wprowadzenie administracyjnego trybu nakładania kar za przekroczenia prędkości ujawnione za pomocą fotoradaru lub odcinkowego pomiaru prędkości.

Za w pełni zasadne uważamy rozszerzenie możliwości zatrzymywania prawa jazdy także w przypadku kierujących, którzy przekroczyli o 50 km/h dopuszczalną prędkość poza obszarem zabudowanym. Zwracamy jednak uwagę, że przepis ten obejmie głównie tzw. piratów drogowych, czyli kierowców w sposób rażący przekraczających prędkość. Tymczasem o wiele powszechniejsze są inne, uważane za mniej poważne, naruszenia przepisów. jak np. tych dot. przekraczania dopuszczalnej prędkości o 10-20 km/h, przejazdów na czerwonym świetle przez skrzyżowanie czy związane z parkowaniem w miejscach niedozwolonych (np. przy przejściach dla pieszych). Wykroczenia takie - ze względu na swoją skalę - mają całościowo o wiele większy negatywny wpływ na liczbę i skutki wypadków drogowych, zwłaszcza tych z udziałem niechronionych użytkowników ruchu. Dlatego należy bezwzględnie i z pełną surowością karać również za tego typu przejawy brawury na drodze. W tym celu niezbędne jest zwaloryzowanie kwot mandatów oraz powiązanie stawki obowiązkowego ubezpieczenia OC z liczbą punktów karnych oraz popełnionych wykroczeń drogowych. Jest to kolejny postulat naszej inicjatywy „Chodzi O Życie”. Warto pamiętać, że limit kwotowy w taryfikatorze mandatów drogowych nie wzrósł od ponad 22 lat. Kiedy go ustanawiano, średnie wynagrodzenie wynosiło ok. 1100 zł, a obecnie jest ono niemal pięciokrotnie większe.

Wierzymy, że przedstawione wyżej uwagi będą pomocne, a nasza propozycja zostanie uwzględniona w toku procesu legislacyjnego. Poprawa poziomu bezpieczeństwa użytkowników dróg publicznych jest niezbędna - przecież chodzi o życie!

\*\*\*

Podpis: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Podpis: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Nazwisko: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Nazwisko: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Funkcja: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Funkcja: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1. https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/odcinkowy-pomiar-predkosci.html [↑](#footnote-ref-1)