
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 się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się w tym miejscu, wchodzącego na nie albo oczekującego na wejście na nie, i ustąpić pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście, znajdującemu się 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 obsługiwane Głównego Inspektora Transportu Drogowego Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym. Jak wynika z raportu NIK¹ 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

¹ <https://www.nik.gov.pl/aktualnosci/odcinkowy-pomiar-predkosci.html>

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 rażąco 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: _____