

BIP Rady Ministrów i Kancelarii Prezesa Rady Ministrów

<https://bip.kprm.gov.pl/kpr/form/r7750080763658,Projekt-ustawy-o-zmianie-ustawy-Prawo-o-ruchu-drogowym.html>

2020-10-29, 03:55

Numer projektu	UD546
Tytuł	Projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym
Rodzaj dokumentu	projekty ustaw

Informacje o przyczynach i potrzebie wprowadzenia rozwiązań planowanych w projekcie

W ciągu ostatnich kilkunastu lat Polska stała się krajem dynamicznego rozwoju sieci drogowej. Wybudowano tysiące kilometrów dróg, a wiele następnych jest w trakcie budowy albo zaplanowanych do wybudowania lub przebudowania. Wraz z rozwojem sieci dróg, rosnącą liczbą użytkowników pojazdów mechanicznych i większą kongestią ruchu na polskich drogach, pojawiła się potrzeba wprowadzenia nowych rozwiązań, które byłyby „pomocne” w:

- 1) zapewnieniu krótszego czasu przejazdu służb ratowniczych podejmujących działania ratunkowe w przypadku wystąpienia zdarzenia drogowego, a - co za tym idzie - zwiększeniu szans na przeżycie lub na mniejszy uszczerbek zdrowia ofiar takiego zdarzenia;
- 2) zmniejszeniu długości zatorów drogowych, a - co za tym idzie - zapewnieniu bardziej płynnego i bezpieczniejszego ruchu na drogach w przypadku wykonywania manewru zmiany pasa ruchu kiedy na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w jednym kierunku, co najmniej jeden z pasów np. kończy się (zanika).

1. Zachowanie się uczestników ruchu drogowego, w szczególności kierujących pojazdami, w przypadku przejazdu pojazdu uprzywilejowanego.

Odpowiedzialne i racjonalne zachowanie kierowców poruszających się drogą, która służy ratowniczej chęć dotrzeć do miejsca zdarzenia albo kierowców znajdujących się w bezpośrednim obszarze zdarzenia drogowego, odgrywa ogromną rolę i może uratować komuś życie. W Polsce sposób zachowania się uczestników ruchu drogowego w przypadku przejazdu pojazdu uprzywilejowanego reguluje art. 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. , poz. 1990, z późn. zm.), zwanej dalej „PoRD”. Zgodnie z brzmieniem art. 9 PoRD uczestnik ruchu (np. kierujący pojazdem korzystający z drogi publicznej, w tym autostrady, czy drogi ekspresowej) i inna osoba znajdującą się na drodze (np. osoba wykonująca roboty drogowe, policjant kierujący ruchem) są obowiązani ułatwić przejazd pojazdowi uprzywilejowanego, pod warunkiem że jest on prawidłowo oznakowany oraz znajduje się w ruchu.

Zgodnie z art. 2 pkt 38 PoRD pojazd uprzywilejowany to pojazd wysyłający jednocześnie sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł błyskowych i sygnały dźwiękowe o zmiennym tonie, jadący z włączonymi światłami mijania lub drogowymi. Określenie to obejmuje również pojazdy jadące w kolumnie, na której początku i na końcu znajdują się pojazdy uprzywilejowane wysyłające dodatkowo sygnały świetlne w postaci czerwonego światła błyskowego. Dodatkowo, art. 53 PoRD zawiera katalog pojazdów uprzywilejowanych, którymi może być pojazd samochodowy:

- 1) zespołu ratownictwa medycznego;
 - 2) podmiotów uprawnionych do wykonywania zadań z zakresu ratownictwa górskiego;
 - 3) podmiotów uprawnionych do wykonywania zadań z zakresu ratownictwa wodnego;
 - 4) jednostki ratownictwa chemicznego;
 - 5) jednostek ochrony przeciwpożarowej;
 - 6) Policji;
 - 7) straży gminnych (miejskich);
 - 8) Inspekcji Transportu Drogowego;
 - 9) Straży Granicznej;
 - 10) Służby Parku Narodowego;
 - 11) Służby Ochrony Państwa;
 - 12) Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 13) Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego;
 - 14) Agencji Wywiadu;
 - 15) Centralnego Biura Antykorupcyjnego;
 - 16) Służby Kontrwywiadu Wojskowego;
 - 17) Służby Wywiadu Wojskowego;
 - 18) Służby Więziennej;
 - 19) Krajowej Administracji Skarbowej wykorzystywanej przez Służbę Celno-Skarbową;
 - 20) jednostki niewymienionej w pkt 1-19, jeżeli jest używany w związku z ratowaniem życia lub zdrowia ludzkiego
- na podstawie zezwolenia ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

Przedmiotowy art. 9 PoRD wskazuje ponadto na czym polega realizacja obowiązku „ułatwienia przejazdu pojazdu uprzywilejowanego”. Jest to w szczególności:

- 1) niezwłoczne usunięcie się z jego drogi;
- 2) zatrzymanie się, ale tylko wówczas, gdy jest to konieczne dla jego swobodnego i bezpiecznego przejazdu.

Sposób zachowania uczestnika ruchu drogowego zależy od konkretnych okoliczności i sytuacji na drodze. Może to być np. zmniejszenie prędkości (ale może też być konieczne chwilowe jej zwiększenie) i zjechanie do krawędzi jezdni - prawej albo lewej, lub na pobocze. Może to być także opuszczenie jezdni. Dokonanie przez uczestników ruchu (przede wszystkim kierujących pojazdami) właściwej oceny sytuacji i w konsekwencji zastosowanie się przez nich do przedmiotowego obowiązku zapewnia możliwość sprawnego przemieszczania się pojazdów uprzywilejowanych na odcinkach dróg, na których występuje duże natężenie ruchu, bądź też zator drogowy, spowodowany np. zdarzeniem drogowym.

Podkreślić należy, że nieułatwienie przejazdu pojazdowi uprzywilejowanemu stanowi wykroczenie z art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2019 r. , poz. 821, z późn. zm.). W przypadku zaś spowodowania takim zachowaniem zagrożenia bezpieczeństwa czyn ten wypełni znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 tego Kodeksu.

W świetle powyższego, o ile z samego sformułowania obowiązku określonego w art. 9 PoRD można wysnuć wniosek o obowiązku tworzenia korytarza ratunkowego (tzw. „korytarza życia”), to jednak wciąż wydaje się on być zbyt mało precyzyjny. Przepis w obowiązującym brzmieniu nie definiuje wprost obowiązku, a tym bardziej sposobu tworzenia korytarzy ratunkowych, a jego zastosowanie wciąż jest efektem jedynie działań promujących i uświadamiających społeczeństwo. Niestety przykłady z polskich dróg (np. blokowanie przejazdu pojazdu uprzywilejowanego) pokazują, że nie wszyscy kierowcy, pomimo prowadzonych działań, są w stanie zachowywać się odpowiednio, gdy służby ratunkowe próbują uzyskać dostęp do miejsca zdarzenia drogowego.

Brak jednoznacznych dyspozycji zachowania się dla kierujących pojazdami powoduje, że w przypadku zdarzenia drogowego lub innego zdarzenia, czas dojazdu służb ratowniczych coraz bardziej się wydłuża. Dlatego też konieczne jest uzupełnienie dotychczasowych regulacji prawnych obowiązujących w Polsce o wprowadzenie przepisów precyzyjnie określających wymagania wobec kierujących pojazdami w takich przypadkach w celu zapewnienia większego bezpieczeństwa i możliwości dotarcia pomocy do miejsc zdarzeń drogowych w jak najkrótszym czasie, nie powodując dodatkowego zagrożenia na drodze.

Ponadto, z przeprowadzonego w czerwcu 2018 r. na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego „Badania postaw i opinii społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego” wynika, iż znaczna większość Polaków zdecydowanie popiera wprowadzenie do stosowania na drogach tzw. „korytarzy życia”.

2. Zachowanie się kierujących pojazdami w przypadku wykonywania manewru zmiany pasa ruchu kiedy na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w jednym kierunku, co najmniej jeden z pasów np. kończy się (zanika).

Uczestnicząc w ruchu drogowym kierujący pojazdem wielokrotnie wykonuje manewr zmiany pasa ruchu - albo z własnej woli albo jest do tego zmuszony przez uwarunkowania ruchu panujące na drodze. Ze względu na to, iż manewr wykonywany jest w różnych warunkach panujących na drodze, tj. w ruchu o różnym natężeniu, w przypadku gdy jest ono duże zawsze będzie istniało odpowiednio duże zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu. Stąd też odpowiedzialne i racjonalne zachowanie kierowców poruszających się pasem ruchu, który np. kończy się (zanika), odgrywa ogromną rolę. W Polsce, art. 22 ust. 4 - w związku z ust. 1 i 5 tego artykułu - PoRD, reguluje sposób wykonywania manewru zmiany pasa ruchu drogowego przez kierujących pojazdami. Przepis ten obowiązuje w - niemalże niezmiennionej formie - od 1998 r.

Naruszenie zasad regulujących zmianę pasa ruchu stanowi wykroczenie z art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń. W przypadku zaś spowodowania takim zachowaniem zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego czyn ten wypełni znamiona wykroczenia z art. 86 § 1 Kodeksu wykroczeń, a w wypadku utrudniania ruchu - z art. 90 tego Kodeksu.

Zgodnie z brzmieniem art. 22 ust. 4 PoRD, kierujący pojazdem, zmieniając zajmowany pas ruchu, jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony. W myśl art. 2 pkt 23 PoRD, w tym konkretnym przypadku, ustąpienie pierwszeństwa przez kierującego pojazdem oznacza powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zaszkodzić innemu kierującemu pojazdem do zmiany pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, czyli to, iż przez określenie miejsce na jezdni jeden pojazd przejeżdża przed drugim. Przechodząc do postępowania określonego w definicji ustąpienia pierwszeństwa, o której mowa w poprzednim zdaniu, kierujący pojazdem może zatrzymać się na pasie ruchu, który chce opuścić (ma powstrzymać się od ruchu) i czekać na możliwość wjazdu na sąsiedni pas tak długo, aż stwierdzi, że luka powstała w rzędzie zbliżających się pojazdów jest na tyle duża, iż może w nią wjechać bez obawy naruszenia przepisu o ustąpieniu pierwszeństwa.

Ponadto, art. 22 ust. 4 PoRD wyznacza kierującemu pojazdem sposób postępowania przy zmianie pasa ruchu drogowego, nakazując zastosowanie się do ogólnej zasady ustępowania pierwszeństwa pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony. Zatem kierujący pojazdem zmieniającym pas ruchu musi ustąpić nie tylko pojazdowi zajmującemu pas, na który zamierza wjechać, ale również pojazdowi sygnalizującemu wjazd na ten pas ruchu z prawej strony. Przedmiotowy art. 22 PoRD wskazuje ponadto w ust. 1 i 5 dodatkowe wymagania względem kierującego pojazdem zmieniającym pas ruchu drogowego. Są nimi:

- 1) zachowanie szczególnej ostrożności;
- 2) należyte, a więc zawnazasu i wyraźne, sygnalizowanie zmiany pasa ruchu odpowiednim kierunkowskazem oraz zaprzestanie sygnalizowania niezwłocznie po wykonaniu manewru.

Zachowanie szczególnej ostrożności polega w tym przypadku na upewnieniu się, czy można dokonać zmiany pasa ruchu drogowego bez utrudnienia ruchu lub spowodowania jego zagrożenia, gdyż realizacja tego manewru wymaga dość często wjazdu na pas ruchu, na którym ruch już się odbywa. To sytuacja, w której następuje przecięcie kierunku jazdy pojazdów. Oznacza to, iż kierujący pojazdem musi być na tyle uważny, by zdążyć zaniechać zmiany pasa ruchu, gdyby jego kontynuowanie stwarzało zagrożenie dla ruchu drogowego lub zmuszało innego kierującego pojazdem do podjęcia manewru obronnego. Przede wszystkim nie może on zjechać drogi innemu kierującemu pojazdowi. Zajechanie drogi następuje zawsze, gdy pojazd wjedzie z tyłu lub z przeciwka przed inny nadjeżdżający pojazd, którego kierujący został zmuszony do gwałtownego hamowania lub wykonania innych manewrów w celu uniknięcia zderzenia. Stąd też zmiana pasa ruchu jest manewrem obligującym do przysłowiowego posiadania wzroku równocześnie „z przodu i z tyłu”. Z przodu ze względu na konieczność utrzymywania odpowiedniej odległości od pojazdu poprzedzającego (który może zacząć hamować), a z tyłu celem dokładnego ustalenia, czy pojazdy jadące pasem ruchu, który zamierza zająć, znajdują się w bezpiecznej odległości i nie dojdzie do ww. zajechania im drogi. W przypadku zmiany pasa ruchu z lewego na prawy kierujący ma dodatkowe utrudnienie, któremu musi sprostać, a mianowicie ustąpić pojazdowi, którego kierujący zamierza zająć „upatrzonej” pasu ruchu z pasa znajdującego się po jego prawej stronie, sygnalizując ten zamiar lewym kierunkowskazem.

Następnym istotnym obowiązkiem kierującego pojazdem przy wykonywaniu manewru zmiany pasa ruchu drogowego jest „zawnazasu i wyraźne” zasygnalizowanie tej zmiany. Sygnalizacja ta musi nastąpić poprzez włączenie odpowiedniego kierunkowskazu (lewego albo prawego). Sygnalizowanie tego zamiaru „zawnazasu” oznacza, iż sygnał powinien mieć miejsce z odpowiednim wyprzedzeniem, tj. w taki sposób, aby kierujący pojazdami jadącymi za zamierzającym zmienić pas ruchu, mogli dostosować się do tej sytuacji. Co istotne, sygnał ten nie może mieć miejsca zbyt wcześnie, gdyż może to być mylące dla pozostałych kierujących pojazdami, ani też nie może mieć miejsca równocześnie z wykonywaniem tego manewru albo prawie równocześnie. Ustalając moment włączenia kierunkowskazu należy mieć na uwadze prędkość jadących pojazdów oraz odległość od miejsca, w którym rozpocznie się wykonywanie zamierzonego manewru. Sygnalizowanie zamiaru wykonania manewru zmiany pasa ruchu musi nastąpić „wyraźnie”, tj. nie może być wykonywane z przerwami, gdyż może to być mylące dla pozostałych kierujących pojazdami. Po wykonaniu manewru zmiany pasa ruchu, kierujący pojazdem powinien niezwłocznie zaprzestać sygnalizowania, co oznacza, że ma to nastąpić od razu po wjechaniu na zamierzony pas ruchu. Zmiana pasa ruchu drogowego będzie przebiegała w sposób zróżnicowany, w zależności od rodzaju jezdni i liczby pasów. Szczególna sytuacja występuje na zanikającym pasie ruchu (np. z trzech pasów ruchu pozostają tylko dwa) ponieważ kierujący pojazdami znajdującymi się na zanikającym pasie ruchu (bez możliwości dalszej kontynuacji jazdy po nim), widząc nawet wcześniej znak informacyjny D-14, „na siłę” próbują wjechać z końca swojego pasa na pas ruchu z dalszą możliwością kontynuacji jazdy, a więc bez zachowania opisanych wyżej zasad obowiązujących przy zmianie pasa ruchu. Sytuacja taka w sposób oczywisty zagraża bezpieczeństwu, wznaga agresję na drodze, potęguje możliwość wystąpienia zator drogowy i przede wszystkim - dość często prowadzi do zdarzeń drogowych.

W świetle powyższego, a także biorąc pod uwagę przykłady z polskich dróg (np. wymuszanie wjechania z końca swojego zanikającego pasa przez kierujących pojazdami na pas ruchu z dalszą możliwością kontynuacji jazdy), należy stwierdzić, iż art. 22 PoRD nie zawiera wystarczająco jednoznacznych dyspozycji dla zachowania się kierujących pojazdami w przypadku zanikania chociażby jednego z pasów ruchu na jezdni jednokierunkowej, a stosowanie przez polskich kierowców metody „zamka błyskawicznego”, która nie jest uregulowana w polskich przepisach ustawowych, jest jedynie wciąż mało spopularyzowanym efektem działań promujących i uświadamiających społeczeństwo. Dlatego też konieczne jest uzupełnienie dotychczasowych regulacji prawnych obowiązujących w Polsce o wprowadzenie przepisów precyzyjnie określających postępowanie kierowców w przypadku omawianego problemu.

Istota rozwiązań ujętych w projekcie	<p>1. Zachowanie się uczestników ruchu drogowego, w szczególności kierujących pojazdami, w przypadku przejazdu pojazdu uprzywilejowanego.</p> <p>W projektowanej ustawie proponuje się dotychczasową treść art. 9 PoRD oznaczyć jako ust. 1 i dodać ust. 2-4 w brzmieniu wskazującym na obowiązek i sposób utworzenia przez kierującego pojazdem tzw. „korytarza życia” na m.in. drogach szybkiego ruchu, umożliwienie skorzystania z pobocza lub pasa rozdzielającego w takim przypadku oraz wprowadzenie zakazu korzystania z pierwszeństwa pojazdu uprzywilejowanego w ruchu drogowym dla kierujących pojazdem innym niż uprzywilejowany, z wyjątkiem pojazdu służby lub pomocy drogowej.</p> <p>Powyższe może mieć wpływ na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zapewnienie jasnych i prostych zasad postępowania kierującego pojazdem w przypadku nadjeżdżania pojazdu uprzywilejowanego; 2) przyspieszenie dotarcia służb ratunkowych do miejsc zdarzeń drogowych, dzięki czemu osoby poszkodowane w ich wyniku szybciej uzyskają właściwą pomoc, co może zwiększyć ich szanse na przeżycie lub na mniejszy uszczerbek zdrowia ofiar takiego zdarzenia. <p>2. Zachowanie się kierujących pojazdami w przypadku wykonywania manewru zmiany pasa ruchu kiedy na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w jednym kierunku, co najmniej jeden z pasów np. kończy się (zanika).</p> <p>W projektowanej ustawie proponuje się w art. 22 PoRD nadać nowe brzmienie obowiązującemu ust. 4 oraz dodać ust. 4a i 4b, w celu wskazania metody tworzenia przez kierujących pojazdami tzw. „jazdy na suwak”.</p> <p>Powyższe może mieć wpływ na:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zapewnienie jasnych i prostych zasad postępowania kierującego pojazdem w przypadku kończenia się (zanikania) jednego z pasów ruchu na jezdni z co najmniej dwoma pasami ruchu w tym samym kierunku, a co za tym idzie zmniejszenie „agresji drogowej” wśród kierowców; 2) zmniejszenie długości zatorów drogowych (tzw. „korków”), a co za tym idzie zapewnienie płynności ruchu; 3) redukcję liczby zdarzeń drogowych.
Organ odpowiedzialny za opracowanie projektu	MI
Osoba odpowiedzialna za opracowanie projektu	Andrzej Adamczyk Minister Infrastruktury
Organ odpowiedzialny za przedłożenie projektu RM	MI
Planowany termin przyjęcia projektu przez RM	III kwartał 2019 r. - ZREALIZOWANY Rada Ministrów przyjęła 4 września 2019 r. w trybie obiegowym
Informacja o rezygnacji z prac nad projektem (z podaniem przyczyny)	-

Data modyfikacji : 09.09.2019

[Rejestr zmian](#)