

Ustawa

z dnia 2013 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 (tj. Dz.U. z 2012 r. poz. 1137, zm. poz. 1448 oraz z 2013 r. poz. 700) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 13 ust. 1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„1. Pieszy wchodzący na to przejście lub znajdujący się na nim ma pierwszeństwo przed pojazdem.”;

2) w art. 26 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu, który oczekuje bezpośrednio przed przejściem na możliwość bezpiecznego przekroczenia jezdni lub znajduje się na przejściu.” ;

Art. 2. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz.U. Nr 30, poz. 151, z późn. zm.¹) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 51:

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

„3) części praktycznej sprawdzającej umiejętność udzielania pomocy przedmedycznej, przeprowadzanej przy użyciu manekina typu fantom oraz defibrylatora.”

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Część praktyczna egzaminu państwowego sprawdzająca umiejętność udzielania pomocy przedmedycznej jest przeprowadzana na terenie Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego lub innej placówki posiadającej odpowiednie wyposażenie – w zakresie o którym mowa w ust. 2 pkt 3 przez lekarza lub ratownika medycznego.”

¹ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 92, poz. 530, Nr 106, poz. 622, Nr 205, poz. 1210, Nr 227, poz. 1367 i Nr 244, poz. 1454, z 2012 r. poz. 113 oraz z 2013 r. poz. 82, 657 i 700.

2) w art. 56 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Egzamin państwowy przeprowadza egzaminator zatrudniony przez dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, z zastrzeżeniem art. 51 ust. 3a, art. 55 ust. 3 i art. 61 ust. 3 pkt 3.”

Art. 3. 1. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jest obowiązana do zainicjowania przeprowadzenia i koordynowania kampanii informacyjnej o zmianach wynikających z art. 1, obejmującej w szczególności:

- 1) popularyzowanie informacji związanych z pierwszeństwem pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych lub znajdującego się na nim przed pojazdem,
 - 2) opracowywanie i wydawanie publikacji popularyzujących wiedzę o pierwszeństwie pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych lub znajdującego się na nim przed pojazdem, w tym wydawanie broszur i ulotek,
 - 3) zapewnienie strony internetowej zawierającej informacje o pierwszeństwie pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych lub znajdującego się na nim przed pojazdem - z uwzględnieniem użytkowników o specjalnych potrzebach, w szczególności osób niepełnosprawnych.
2. Kampania informacyjna, o której mowa w ust. 1 rozpoczyna się nie później niż trzy miesiące przed dniem wejścia w życie ustawy i jest prowadzona nie krócej niż miesiąc po jej wejściu w życie.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie po upływie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Na wstępie przypomnieć należy, że Polska jest stroną Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.

Konwencja ta w polskim porządku prawnym posiada status umowy międzynarodowej ratyfikowanej za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie i jest jednym ze źródeł prawa powszechnie obowiązującego w Rzeczypospolitej Polskiej. Przepisy krajowe Państw – Stron Konwencji nie mogą być z nią sprzeczne.

1. Przejście dla pieszych (art. 13 i 26 PRD)

W zakresie przekraczania jezdni przez pieszych przepisy Konwencji Wiedeńskiej o ruchu drogowym mają charakter quasi semiimperatywny, bowiem zgodnie z art. 20 ust. 7 Konwencji, umawiające się Strony mogą ustanowić surowsze postanowienia dla pieszych przechodzących przez jezdnię, aniżeli te ogólne - określone w Konwencji.

W Polsce prowadzone są szczegółowe analizy przyczyn i skutków wypadków drogowych, oraz działania mające na celu poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W 2011 roku na polskich drogach doszło do 3678 wypadków na przejściach dla pieszych (co stanowi około 9 % ogółu zaistniałych wypadków). W wypadkach na przejściach dla pieszych śmierć poniosło 238 osób, zaś 3684 zostało rannych. W około 50% tych zdarzeń winę za spowodowanie wypadku ponosili sami piesi. Wejście pieszego na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem stanowiło w 2011 roku przyczynę 2 493 wypadków, (tj. 57% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych).

Zważywszy na wysoką wypadkowość w rejonie przejść dla pieszych, prawodawca zdecydował, że należy wprowadzić szczególne zabezpieczenie polegające na tym, że z jednej strony pieszy będący na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, zaś z drugiej strony ma zakaz wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem, w tym również na przejściu dla pieszych. Zakaz wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem ma swoje odzwierciedlenie również w Konwencji, która stanowi, że na przejściach dla pieszych piesi nie powinni wchodzić na jezdnię bez uwzględnienia odległości i szybkości zbliżających się pojazdów.

Taka konstrukcja ma na celu w jeszcze większym stopniu zagwarantować kierującemu możliwość właściwej reakcji – kierujący musi mieć czas na reakcję i niezbędny odcinek drogi do zatrzymania pojazdu; ma obowiązek ustąpienia pierwszeństwa pieszemu na przejściu, zaś z drugiej strony nie można mu postawić zarzutu gdy tego nie uczynił, jeżeli nie miał takiej możliwości.

Projekt wprowadza w ustawie przepis nadający pierwszeństwo pieszego nie tylko gdy już jest na przejściu (tak jak jest dziś), ale również gdy ma zamiar wejść na przejście i sygnalizuje to oczekiwaniem bezpośrednio przed przejściem. Wprowadzenie do ustawy *expressis verbis* elementu „oczekiwania” pieszego przed przejściem jest jednocześnie gwarancją, że kierujący będzie miał czas na reakcję – na zatrzymanie pojazdu.

Trzeba też zwrócić uwagę na przepis § 47 ust. 4 rozporządzenia Ministrów infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych, z którego wynika, że kierujący pojazdem ma jechać z taką prędkością, by mógł zatrzymać pojazd przed przejściem, jeżeli pieszy znajduje się na nim lub na nie wchodzi. Obowiązek zmniejszenia prędkości pozostaje w korelacji z pieszymi znajdującymi się lub wchodzącymi na przejście. Formalnie przepis ten (§ 47 ust. 4

rozporządzenia) daje więc pierwszeństwo pieszemu nie tylko wówczas, gdy znajduje się na przejściu, ale także wtedy, gdy wchodzi na przejście.

Obowiązujące w Polsce w powyższym zakresie dotychczasowe uregulowania zrodziły poważne wątpliwości. W literaturze wskazuje się, że takie uregulowanie tej kwestii w rozporządzeniu pozostaje w sprzeczności z art. 13 ust. 1 zd. drugie i art. 26 ust. 1 p.r.d., w myśl których pierwszeństwo przed pojazdem ma tylko pieszy znajdujący się na przejściu. Zdaniem R.A. Stefańskiego² zmiana tej zasady mogła nastąpić tylko poprzez nowelizację tych przepisów ustawy, a nie przez rozporządzenie, które jest aktem niższego rzędu niż ustawa. Ponadto powołany § 47 ust. 4 rozporządzenia nie znajduje uzasadnienia w treści delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia. Zgodnie z art. 7 ust. 2 minister właściwy do spraw transportu i minister właściwy do spraw wewnętrznych zostali upoważnieni do określenia znaków i sygnałów obowiązujących w ruchu drogowym, ich znaczenia i zakresu obowiązywania. W zakresie znaków określających przejście dla pieszych uprawnienie zostało zrealizowane w § 47 ust. 1 i § 88 ust. 1 rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych, gdyż w przepisach tych określono znaki oznaczające przejście dla pieszych i ich znaczenie. Upoważnienie nie dotyczy określania zasad zachowania się uczestników ruchu w miejscach oznaczonych tymi znakami. W związku z tymi wątpliwościami postanowiono art. 26 p.r.d. znowelizować, aby pozostawał pełnym odzwierciedleniem postanowień Konwencji Wiedeńskiej.

2. Praktyczny egzamin z udzielania pierwszej pomocy

Wprowadzenie do egzaminu państwowego na prawo jazdy dodatkowej części - modułu sprawdzającego praktyczne umiejętności udzielania pierwszej pomocy podyktowane jest wysokim wskaźnikiem zgonów ofiar wypadków drogowych, z których duża część miałaby szanse na przeżycie, gdyby w porę skutecznie przeprowadzono ich reanimację. W bardzo niewielkim odsetku wypadków drogowych fachowa pomoc medyczna przybywa na miejsce zdarzenia przed upływem pierwszych czterech minut od zgłoszenia, a tylko w pierwszych czterech minutach od zatrzymania krążenia można podjąć skuteczną reanimację. Pytania teoretyczne z zakresu udzielania pierwszej pomocy nie są w stanie zweryfikować praktycznych umiejętności w tym zakresie. W związku z powyższym wprowadzenie praktycznego sprawdzianu z wykorzystaniem manekina typu fantom oraz defibrylatora jest w pełni uzasadnione.

Na rynku dostępne są inteligentne defibrylatory (tzw. „publicznego dostępu”), bezpieczne i łatwe w obsłudze, dzięki którym każdy może przeprowadzić skuteczną akcję ratowniczą. Jest to możliwe dzięki Interaktywnemu Panelowi Graficznemu, który daje czytelne i jednoznaczne symbole a także polecenia głosowe w języku polskim. Urządzenia takie coraz częściej wystawiane są w miejscach publicznych. Dzięki zaawansowanej analizie rytmu serca urządzenie automatycznie podejmuje decyzję o tym, czy konieczne jest wykonywanie dwufazowej defibrylacji elektrycznej, zapewniając szybką a jednocześnie bezpieczną i skuteczną pomoc.

Konieczność szybkiej zmiany ustawy w tym zakresie wynika z przedstawionego przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013 – 2020. Program realizacyjny zakłada, że zmiana ta wejdzie w roku 2013.

Vacatio legis zostało dostosowane do konieczności przeprowadzenia odpowiedniej kampanii informującej społeczeństwo o tak poważnych zmianach, które będą dotyczyły praktycznie wszystkich obywateli oraz przygotowania i wdrożenia rozszerzonego typu egzaminów

² R.A. Stefański, Prawo o ruchu drogowym. Komentarz do art. 26 teza 6, LEX, 2008, wyd. III.

państwowych na prawo jazdy. Obowiązek przeprowadzenia kampanii informacyjnej nałożony został na Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jako organ ustawowo powołany do koordynowania działań administracji rządowej w sprawach bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym inicjowania działalności edukacyjno-informacyjnej.

Wszystkie WORD-y w Polsce wyposażone są w fantomy, natomiast tylko 10 placówek posiada defibrylatory. Przybliżony koszt zakupu manekina typu fantom wynosi 10 tyś. zł, natomiast defibrylatora 5 tyś. zł. W Polsce jest 49 Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. W związku z powyższym należałoby zakupić jeszcze 39 defibrylatorów. Łączny koszt zakupu wyniósłby 195.000,00 zł.

Przedmiotowy projekt nie jest niezgodny z prawem Unii Europejskiej.