



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja

Druk nr 2771

Warszawa, 15 grudnia 2009 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

-o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy panią poseł Ewę Wolak.

(-) Andrzej Biernat; (-) Krzysztof Brejza; (-) Roman Brodniak; (-) Beata Bublewicz; (-) Marek Cebula; (-) Grzegorz Dolniak; (-) Artur Dunin; (-) Jerzy Feliks Fedorowicz; (-) Tomasz Głogowski; (-) Małgorzata Kidawa-Błońska; (-) Józef Piotr Klim; (-) Witold Kochan; (-) Domicela Kopaczewska; (-) Jerzy Kozdroń; (-) Jan Kulas; (-) Jan Kuriata; (-) Tomasz Lenz; (-) Janusz Mikulicz; (-) Sławomir Neumann; (-) Andrzej Nowakowski; (-) Danuta Olejniczak; (-) Teresa Piotrowska; (-) Agnieszka Pomaska; (-) Sławomir Preiss; (-) Ireneusz Raś; (-) Andrzej Ryszka; (-) Jan Rzymełka; (-) Grzegorz Schetyna; (-) Paweł Suski; (-) Michał Szczerba; (-) Cezary Tomczyk; (-) Krzysztof Tyszkiewicz; (-) Robert Węgrzyn; (-) Wojciech Wilk; (-) Radosław Witkowski; (-) Norbert Wojnarowski; (-) Ewa Wolak; (-) Renata Zaremba.

Ustawa z dnia

o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym

Art. 1

W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) droga dla rowerów – drogę lub jej część przeznaczoną do ruchu rowerów, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi; droga dla rowerów jest oddzielona od innych dróg lub jezdni tej samej drogi konstrukcyjnie lub za pomocą urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego;”;

2) w art. 2 po pkt 5 dodaje się punkty 5a i 5b w brzmieniu:

„5a) pas ruchu dla rowerów – część jezdni przeznaczoną do ruchu rowerów w jednym kierunku, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi;”

„5b) śluza rowerowa – część jezdni na wlocie skrzyżowania na całej szerokości jezdni lub wybranego pasa ruchu przeznaczona do zatrzymania rowerów w celu zmiany kierunku jazdy lub ustąpienia pierwszeństwa;”;

3) art. 2 pkt 47 otrzymuje brzmienie:

„47) rower - pojazd poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w pomocniczy napęd elektryczny o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250W, zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V, odłączany automatycznie po przekroczeniu prędkości 25 km/godz.;”;

4) w art. 2 po pkt 47 dodaje się pkt 47a w brzmieniu:

„47a) wózek rowerowy – rower o szerokości powyżej 0,9 m przeznaczony do przewozu osób lub rzeczy;”;

5) w art. 16 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Na skrzyżowaniu i bezpośrednio przed nim, kierujący rowerem, motorowerem lub

¹ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753 i Nr 97, poz. 802.

motocyklem może poruszać się środkiem pasa ruchu, jeśli pas ten umożliwia opuszczenie skrzyżowania w więcej niż jednym kierunku, z zastrzeżeniem art. 33 ust. 1”;

6) art. 17 pkt 3a otrzymuje brzmienie:

„3a) na jezdnię lub pobocze z drogi dla rowerów, z wyjątkiem wjazdu na przejazd dla rowerzystów lub pasa ruchu dla rowerów;”;

7) art. 24 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Kierujący pojazdem jest obowiązany przy wyprzedzaniu przejeżdżać z lewej strony wyprzedzanego pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 4, 5, 10 i 12.”;

8) art. 24 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Kierującemu pojazdem wyprzedzanym zabrania się w czasie wyprzedzania i bezpośrednio po nim zwiększania prędkości. Kierujący pojazdem wolnobieżnym, ciągnikiem rolniczym lub pojazdem bez silnika w razie potrzeby jest obowiązany zjechać jak najbardziej na prawo w celu ułatwienia wyprzedzania.”;

9) w art. 24 po ust. 11 dodaje się ust. 12 w brzmieniu:

„12. Kierujący rowerem może wyprzedzać inne niż rower wolno jadące pojazdy z ich prawej strony.”;

10) w art. 27 po ust. 1 przywraca się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Kierujący pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerzyście jadącemu na wprost po jezdni, pasie ruchu dla rowerów lub drodze dla rowerów stanowiących część drogi, którą zamierza opuścić.”;

11) art. 33 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący rowerem innym niż wózek rowerowy jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub pasa ruchu dla rowerów i służy rowerowej w jezdni, jeśli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić. Kierujący rowerem, korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym.”;

12) art. 33 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Kierujący rowerem może zatrzymać się w służy rowerowej obok innych rowerzystów. Jest obowiązany opuścić ją, kiedy zaistnieje możliwość kontynuowania jazdy w zamierzonym kierunku i zając miejsce na jezdni zgodnie z art. 33 ust. 1 i 3.”;

13) art. 33 ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) jazdy po jezdni obok innego roweru lub motoroweru, jeśli utrudnia to poruszanie się innym uczestnikom ruchu a w przypadku wózków rowerowych w każdej sytuacji”;

14) w art. 33 uchyla się ust. 4.

15) art. 33 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Korzystanie z chodnika lub drogi dla pieszych przez kierującego rowerem jest dozwolone wyjątkowo, gdy:

1) opiekuje się on osobą w wieku do lat 10 kierującą rowerem lub

2) szerokość chodnika wzdłuż drogi, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 50 km/h, wynosi co najmniej 2 m i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów lub

3) warunki pogodowe zagrażają bezpieczeństwu rowerzysty na jezdni (śnieg, silny wiatr, ulewa, gołoledź) z zastrzeżeniem ust. 6”;

16) art. 49 ust. 1 pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) na drodze dla rowerów, pasie ruchu dla rowerów oraz w służbie rowerowej, z wyjątkiem rowerów.”;

17) art. 60 ust. 2 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) używania w pojeździe, z wyjątkiem roweru, opon z umieszczonymi w nich na trwałe elementami przeciwślizgowymi”.

18) w art. 63 ust. 3 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) dzieci w przyczepie przystosowanej konstrukcyjnie do przewozu osób, ciągniętej przez rower”.

Art. 2

Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Celem niniejszej nowelizacji ustawy - Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. jest dostosowanie przepisów ustawy do wymogów Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. nr 5 poz. 40 i 44) oraz jej zmian z 2006 roku, umożliwienie lepszej organizacji ruchu w celu promocji ruchu rowerowego oraz poprawa bezpieczeństwa rowerzystów. Proponowane zmiany uwzględniają także rozwój rynku i technologii. Wszystkie proponowane przepisy są znane i stosowane w innych krajach, szczególnie tych znanych z wysokiego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Znaczna część proponowanych zmian ma charakter porządkowy. Nowe definicje drogi rowerowej i pasa rowerowego są spójne z postanowieniami Konwencji Wiedeńskiej i eliminują problemy z oznakowaniem pasów rowerowych. Pojęcie pasa rowerowego, występujące w niektórych aktach prawnych (rozporządzeniach) nie było nigdzie zdefiniowane. Wprowadza się pojęcie śluzy rowerowej (która jest rozwiązaniem odmiennym od pasa rowerowego i drogi rowerowej) wraz z zasadami korzystania z niej. Pozwoli to na lepszą, bezpieczniejszą i bardziej efektywną organizację ruchu na skrzyżowaniach, zwłaszcza w miastach.

Nowelizacja eliminuje zasadniczą wadę obecnej ustawy, jaką jest sprzeczność z postanowieniami Konwencji o ruchu drogowym wynikająca ze skreślenia w 2001 roku art. 27 ust. 2 oraz obecnego brzmienia art. 33 ust. 4 ustawy. Ze względu na konstytucyjne umocowanie Konwencji, która w sytuacji kolizji z przepisami ustawy ma pierwszeństwo i którą stosuje się bezpośrednio, ta zmiana ma fundamentalne znaczenie dla poprawy jakości stanowionego prawa.

Nowelizacja poprawia bezpieczeństwo rowerzystów. Taki cel ma przepis artykułu 16 ust. 7 dopuszczający na skrzyżowaniach wyjątek od ogólnej zasady nakazującej rowerzyście jazdę możliwie blisko prawej krawędzi jezdni. Jazda środkiem pasa ruchu uniemożliwia niebezpieczne dla rowerzysty wyprzedzanie w obrębie jednego pasa ruchu, spychanie rowerzysty na inny pas ruchu czy zajeżdżanie drogi na skrzyżowaniu i jednoznacznie określa odpowiedzialność uczestników ruchu za kolizję. Ta zasada obowiązuje tylko w sytuacji, kiedy nie ma wyznaczonej drogi rowerowej lub pasa rowerowego a z danego pasa ruchu można jechać w więcej niż jednym kierunku (na przykład na wprost lub w prawo: wówczas rowerzysta jadący na wprost nagminnie bywa wyprzedzany przez samochód zamierzający skręcić w prawo). Ta zasada będzie obowiązywać także na rondach.

Bezpieczeństwo rowerzystów poprawia też zmiana art. 24 ust. 6, który dotychczas nakazywał rowerzyście (kierującemu pojazdem bez silnika) zjazd na pobocze i zatrzymanie się w celu umożliwienia wyprzedzania. Zatrzymanie roweru w niektórych sytuacjach może grozić upadkiem. Przepis w dotychczasowym brzmieniu nie dawał słabszym uczestnikom ruchu należytej ochrony.

Bezpieczeństwo poprawią również nowe rozwiązania, które zostały określone w nowelizacji takie jak pas rowerowy czy przede wszystkim śluza rowerowa w jezdni, poprawiająca wzajemną widoczność na skrzyżowaniach i umożliwiającą m.in. manewr skrętu w lewo bez kolizji z pojazdami jadącymi na wprost.

Część proponowanych zmian ułatwi też poruszanie się rowerem. Należy do nich

dopuszczenie wyprzedzania przez rowerzystów wolno jadących pojazdów z ich prawej strony. Taką możliwość przewidują przepisy ruchu drogowego obowiązujące w wielu państwach europejskich (m. in. Holandii, Niemiec czy Danii) i promuje rower jako przyjazny dla środowiska pojazd, dając mu rzeczywistą i umocowaną w prawie przewagę nad samochodem w warunkach wielkomiejskiego zatłoczenia ulic. Z kolei dopuszczenie jazdy rowerzystów obok siebie legalizuje treningi kolarzy w peletonie. Dotychczas trenujący na polskich drogach publicznych jazdę w grupie kolarze musieli łamać przepis art. 33 ust. 3.

Nowelizacja uwzględnia też rozwój rynku. Dopuszcza się przewóz dzieci w powszechnie dostępnych na rynku przyczepach rowerowych oraz stosowanie w rowerach opon zimowych z trwale w nich umieszczonymi elementami przeciwślizgowymi. Przyczepki do przewozu dzieci są bezpieczniejsze niż foteliki mocowane na rowerze, a dostępne na rynku opony rowerowe z kolcami są bezpieczne dla użytkownika, nie niszczą nawierzchni ze względu na znikomą masę rowerzysty i mały moment obrotowy kół roweru a w warunkach zimowych znacznie poprawiają przyczepność.

Zakres przedmiotowych regulacji jest pośrednio objęty prawem Unii Europejskiej. Dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych wyłącza z zakresu swojego obowiązywania pojazdy spełniające warunki, zaproponowane w art. 2 ust. 5 (nowa definicja roweru obejmująca pojazdy ze wspomagającym napędem elektrycznym o określonych parametrach). Projektowana ustawa nie jest sprzeczna z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty na które oddziałuje projektowana regulacja

Projektowana zmiana ustawy - Prawo o ruchu drogowym będzie oddziaływać na uczestników ruchu drogowego, na podmioty gospodarcze korzystające z rowerów oraz na zarządców dróg, którzy dostaną nowe narzędzia organizacji ruchu.

2. Konsultacje społeczne

Zmiana ma w dużej mierze charakter porządkujący i dostosowawczy (do Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.).

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki sektora finansów publicznych

Nowelizacja ustawy - Prawo o ruchu drogowym nie powoduje skutków finansowych dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Pośrednio natomiast będzie mieć korzystny wpływ na racjonalizację wydatków na infrastrukturę drogową przeznaczoną dla rowerzystów i działania inwestycyjne poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy, konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Regulacja będzie mieć korzystny wpływ na rynek rowerowy oraz w ograniczonym stopniu na małe przedsiębiorstwa, które chcą korzystać z wózków rowerowych na potrzeby transportu osób lub towarów.

5. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów

Wejście w życie ustawy będzie miało korzystny długofalowy wpływ na rozwój regionów przez umożliwienie lub ułatwienie rozwoju turystyki rowerowej oraz podniesienie jakości życia przez tworzenie infrastruktury rowerowej.

Warszawa, 31 grudnia 2009 r.

BAS – WAL – 2681/09

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia
w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu
ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (przedstawiciel
wnioskodawców: poseł Ewa Wolak)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2009 r., Nr 5, poz. 47) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt przewiduje zmianę ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, ze zmianami) w zakresie dotyczącym definicji pojęć ustawowych, w tym *roweru*, a także zasad ruchu drogowego z udziałem rowerów. Projekt, zgodnie z uzasadnieniem, ma dostosować przepisy ustawy zmienianej do wymogów Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. Nr 5, poz. 40).

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem

Prawo Unii Europejskiej nie reguluje spraw związanych z zasadami ruchu drogowego. W zakresie dotyczącym definicji wyrażeń ustawowych zmienianych w projekcie należy zwrócić uwagę na dyrektywę 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającą dyrektywę Rady 92/61/EEG (Dz. Urz. UE L 124 z 9.5.2002 r. str. 1, ze zmianami; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne: rozdz. 13, t. 29 str. 399; dalej: dyrektywa 2002/24/WE).

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Dyrektywa 2002/24/WE zawiera przepisy dotyczące homologacji niektórych typów pojazdów dopuszczonych do ruchu drogowego. Artykuł 15 ust. 1 dyrektywy wprowadza zasadę, zgodnie z którą państwa członkowskie nie

zabraniają wprowadzania na rynek, sprzedaży, dopuszczania do ruchu lub używania nowych pojazdów zgodnych z dyrektywą. W artykule 1 ust 1 lit. h dyrektywy wyłącza się stosowanie przepisów dyrektywy do rowerów ze wspomaganymi pedałami, wyposażonych w pomocniczy silnik elektryczny o maksymalnej ciągłej mocy znamionowej równej 0,25 kW, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i w końcu spada do zera, gdy pojazd osiągnie prędkość 25 km/h lub wcześniej, jeśli rowerzysta przestanie pedałować.

Proponowana w art. 1 pkt 3 projektu definicja roweru nie odpowiada zakresowi art. 1 ust. 1 lit h dyrektywy 2002/24/WE. Pominięte zostały wymogi dotyczące stopniowego zmniejszania się mocy wyjściowej silnika elektrycznego oraz wyłączenia się pomocniczego silnika elektrycznego, jeśli rowerzysta przestanie pedałować. Jeżeli zatem, zgodnie z oświadczeniem wnioskodawców zawartym w uzasadnieniu do projektu, definicja roweru ma spełniać warunki określone w art. 1 ust. 1 lit h dyrektywy 2002/24/WE to musi ona uwzględniać wszystkie warunki określone w nim. W przeciwnym razie transpozycja tego przepisu do prawa polskiego będzie niewłaściwa.

W pozostałym zakresie projekt nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

4. Konkluzje

Definicja *roweru* zaproponowana w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym nie odpowiada definicji z art. 1 ust. 1 lit h dyrektywy 2002/24/WE. W pozostałym zakresie projekt nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

Opracował: Zespół Prawa Europejskiego i Międzynarodowego

Akceptował: Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski

Deskryptory bazy REX: Unia Europejska ,ruch drogowy, homologacja

Warszawa, 31 grudnia 2009 r.

BAS – WAL – 2682/09

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia
w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy –
Prawo o ruchu drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Ewa
Wolak) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w
rozumieniu art. 95a Regulaminu Sejmu

Projekt przewiduje zmianę ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, ze zmianami) w zakresie dotyczącym definicji pojęć ustawowych, w tym *roweru*, a także zasad ruchu drogowego z udziałem rowerów. Projekt, zgodnie z uzasadnieniem, ma dostosować przepisy ustawy zmienianej do wymogów Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. Nr 5, poz. 40).

Zawarta w projekcie definicja *roweru* nie odpowiada definicji z art. 1 ust. 1 lit h dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającej dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz. Urz. UE L 124 z 9.5.2002 r. str. 1, ze zmianami; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne: rozdz. 13, t. 29 str. 399). W pozostałym zakresie materia projektu nie jest objęta prawem Unii Europejskiej. Projekt ustawy nie wykonuje prawa Unii Europejskiej.

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej.

Opracował: Zespół Prawa Europejskiego i Międzynarodowego

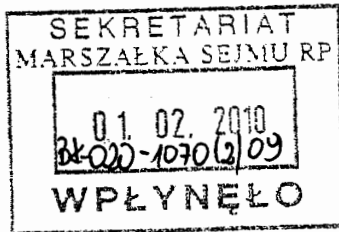
Akceptował: Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski

Deskryptory bazy REX: Unia Europejska ,ruch drogowy, homologacja

Ewa Wolak
Poseł na Sejm RP

Warszawa, dnia 25 stycznia 2010 r.



Szanowny Pan
Stefan Niesiołowski
Wicemarszałek Sejmu RP

W odpowiedzi na pismo dotyczące poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, na podstawie Art. 36 Regulaminu Sejmu RP, jako poseł wnioskodawca wnoszę autopoprawkę zgodną z opinią Biura Analiz Sejmowych nr BAS-WAL-2682/09.

Z poważaniem,

Ewa Wolak

Warszawa, dnia 25 stycznia 2010 r.

Ewa Wołak
Poseł na Sejm RP

Pan Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Autopoprawka

do projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o Ruchu Drogowym (druk nr)

W projekcie ustawy o zmianie ustawy Prawo o Ruchu Drogowym (druk nr) art. 2 ust. 47 otrzymuje brzmienie:

„47) rower - pojazd poruszany siłą mięśni osoby jadącej tym pojazdem; rower może być wyposażony w uruchamiany naciskiem na pedały pomocniczy napęd elektryczny zasilany prądem o napięciu nie wyższym niż 48 V o znamionowej mocy ciągłej nie większej niż 250W, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i spada do zera po przekroczeniu prędkości 25 km/godz.”;

UZASADNIENIE

W przesłanej opinii nr BAS – WAL – 2681/09 z dnia 31 grudnia 2009 r. oraz nr BAS – WAL – 2682/09 z dnia 31 grudnia 2009 r. Biuro Analiz Sejmowych wskazało, że proponowana treść art. 2 ust. 47 nie jest zgodna z art. 1 h) Dyrektywy nr 2002/24/WE w sprawie homologacji typu dwu- i trzykołowych pojazdów mechanicznych.

Niniejsza poprawka uwzględnia całą treść przepisu art. 1 h) Dyrektywy nr 2002/24/WE, utrzymując także zgodność z normą europejską EN 15194.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

Niniejsza autopoprawka nie zmienia skutków proponowanej ustawy o zmianie ustawy Prawo o Ruchu Drogowym poza osiągnięciem zgodności z Dyrektywą 2002/24/WE.

Ewa Wołak

Warszawa, 1 lutego 2010 r.

BAS – WAL – 126/10

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia
w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu
ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (przedstawiciel
wnioskodawców: poseł Ewa Wołak), w wersji uwzględniającej
autopoprawkę

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2009 r., Nr 5, poz. 47 oraz Nr 81, poz. 998) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt przewiduje zmianę ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, ze zmianami) w zakresie dotyczącym definicji pojęć ustawowych, w tym *roweru*, a także zasad ruchu drogowego z udziałem rowerów. Projekt, zgodnie z uzasadnieniem, ma dostosować przepisy ustawy zmienianej do wymogów Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. Nr 5, poz. 40).

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem

Prawo Unii Europejskiej nie reguluje spraw związanych z zasadami ruchu drogowego. W zakresie dotyczącym definicji wyrażeń ustawowych zmienianych w projekcie należy zwrócić uwagę na dyrektywę 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającą dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz. Urz. UE L 124 z 9.5.2002 r. str. 1, ze zmianami; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne: rozdz. 13, t. 29 str. 399; dalej: dyrektywa 2002/24/WE).

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Dyrektywa 2002/24/WE zawiera przepisy dotyczące homologacji niektórych typów pojazdów dopuszczonych do ruchu drogowego. Artykuł 15

ust. 1 dyrektywy wprowadza zasadę, zgodnie z którą państwa członkowskie nie zabraniają wprowadzania na rynek, sprzedaży, dopuszczania do ruchu lub używania nowych pojazdów zgodnych z dyrektywą. W artykule 1 ust 1 lit. h dyrektywy wyłącza się stosowanie przepisów dyrektywy do rowerów ze wspomaganymi pedałami, wyposażonych w pomocniczy silnik elektryczny o maksymalnej ciągłej mocy znamionowej równej 0,25 kW, którego moc wyjściowa zmniejsza się stopniowo i w końcu spada do zera, gdy pojazd osiągnie prędkość 25 km/h lub wcześniej, jeśli rowerzysta przestanie pedałować.

Proponowana projekcie definicja roweru odpowiada zakresowi art. 1 ust. 1 lit h dyrektywy 2002/24/WE.

W pozostałym zakresie projekt nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

4. Konkluzje

Definicja *roweru* zaproponowana w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w wersji uwzględniającej autopoprawkę, odpowiada definicji z art. 1 ust. 1 lit h dyrektywy 2002/24/WE. W pozostałym zakresie projekt nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski

Warszawa, 1 lutego 2010 r.

BAS – WAL – 127/10

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia
w sprawie stwierdzenia, czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy –
Prawo o ruchu drogowym (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Ewa
Wolak), w wersji uwzględniającej autopoprawkę, jest projektem ustawy
wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a Regulaminu
Sejmu

Projekt przewiduje zmianę ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, ze zmianami) w zakresie dotyczącym definicji pojęć ustawowych, w tym *roweru*, a także zasad ruchu drogowego z udziałem rowerów. Projekt, zgodnie z uzasadnieniem, ma dostosować przepisy ustawy zmienianej do wymogów Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. Nr 5, poz. 40).

Zawarta w projekcie definicja *roweru* odpowiada definicji z art. 1 ust. 1 lit h dyrektywy 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylającej dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz. Urz. UE L 124 z 9.5.2002 r. str. 1, ze zmianami; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne: rozdz. 13, t. 29 str. 399). W pozostałym zakresie materia projektu nie jest objęta prawem Unii Europejskiej. Projekt ustawy nie wykonuje prawa Unii Europejskiej.

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w wersji uwzględniającej autopoprawkę, nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a Regulaminu Sejmu.

Dyrektor Biura Analiz Sejmowych

Michał Królikowski



**PIERWSZY PREZES
SĄDU NAJWYŻSZEGO
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Warszawa, dnia 18 stycznia 2010 r.

BSA III - 021-7/10

SEKRETARIAT SZEFA KS
WPŁYNEŁO

dnia 19.01.2010 200..... r.

(podpis)

**Pan
Lech CZAPLA
p.o. Szefa Kancelarii Sejmu**

Szanowny Panie Sędzino,

W odpowiedzi na pismo z dnia 8 stycznia 2010 r., GMS-WP-183-12/10 uprzejmie informuję, że Sąd Najwyższy na podstawie art. 1 p. 3 ustawy o Sądzie Najwyższym z dnia 23 listopada 2002 r. (Dz. U. Nr 240, poz. 2052 ze zm.) nie uznaje za celowe opiniowania **poselskiego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym.**

Z poważaniem

Prof. dr hab. Lech GARDOCKI

SEKRETARIAT SZEFA KS
WPŁYNĘŁO
dnia 03.02.2010. 200..... r.
L.Cz. - 171 - 16/10
(podpis)



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 29 stycznia 2010 r.

Nr TD-7km-0702-1/10

Pan
Lech Czapla
Szef Kancelarii Sejmu

Odpowiadając na pismo z dnia 8 stycznia 2010 r. w sprawie poselskiego projektu ustawy o zmianie *ustawy Prawo o ruchu drogowym*, przedstawiam opinię resortu do przesłanego projektu.

Ruch rowerów, a zwłaszcza jego bezpieczeństwo, stanowi istotne zagadnienie z punktu widzenia ruchu drogowego w Polsce.

Na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat w znacznym stopniu zmieniły się warunki ruchu na drogach, poprzez zwiększenie natężeń ruchu, głównie ze względu na bardzo dynamiczny przyrost liczby pojazdów. Jednocześnie zauważyć można coraz większą popularność roweru, jako środka transportu, co przekłada się na ilość rowerzystów w ruchu drogowym. Wobec braku odpowiedniej infrastruktury (drogi dla rowerów, pasy ruchu dla rowerów itd.), taka sytuacja sprawia, iż poziom bezpieczeństwa rowerzystów w Polsce nie jest zadowalający, zwłaszcza w porównaniu do państw Europy Zachodniej. Z tych też względów, wskazane wydaje się wprowadzenie zmian do zasad ruchu rowerów, zawartych w obowiązujących przepisach *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2005 r. Nr 108 poz. 908, z późn. zm.).

W opinii resortu, celem wprowadzanych zmian powinno być przede wszystkim podniesienie poziomu bezpieczeństwa rowerzystów i innych uczestników ruchu, a także stworzenie prawnych podstaw do wdrożenia dobrych praktyk w zakresie organizacji ruchu, usprawniających ruch rowerów na drogach.

Polska jest stroną *Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.* (Dz. U. z 1988 r. Nr 5 poz. 40) oraz *Konwencji o znakach i sygnałach drogowych, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.* (Dz. U. z 1988 r. Nr 5 poz. 42). Projektowane zmiany powinny uwzględniać przepisy zawarte w wymienionych wyżej aktach prawa międzynarodowego. Od momentu ratyfikowania przez Polskę przedmiotowych umów

międzynarodowych, do ich treści wprowadzone zostały liczne poprawki, w istotny sposób zmieniające treść wielu przepisów. Dotyczyły one m.in.:

- wprowadzenia definicji pasa dla rowerów i drogi dla rowerów (rozdzielenie tych pojęć),
- zasad korzystania z pasa dla rowerów i drogi dla rowerów,
- dopuszczenia przez prawo krajowe możliwości wyprzedzania przez rowerzystów innych pojazdów, jadących wolno lub stojących, z prawej strony,
- zasady ustąpienia pierwszeństwa rowerzystom przez kierującego pojazdem, skręcającego w drogę poprzeczną,
- zmiany definicji znaku pionowego oznaczającego drogę dla rowerów,
- wprowadzenia znaku pionowego oznaczającego drogę dla pieszych i rowerów.

Wobec faktu, iż została spełniona procedura dotycząca wprowadzania poprawek, przewidziana w przedmiotowych aktach prawnych (m.in. art. 49 *Konwencji o ruchu drogowym* oraz art. 41 *Konwencji o znakach i sygnałach drogowych*), a Polska – podczas prac nad ich wprowadzeniem – nie zgłosiła zastrzeżeń, treść przedmiotowych poprawek jest wiążąca dla strony polskiej. Dlatego też jest w pełni uzasadnione, aby projektowane zmiany przepisów zmierzały również do usunięcia występujących rozbieżności pomiędzy wskazanymi wyżej umowami międzynarodowymi, a aktami prawa krajowego. Ze względu na przywołane wyżej zmiany w treści *Konwencji o ruchu drogowym* oraz *Konwencji o znakach i sygnałach drogowych*, zasadna jest nowelizacja przepisów: art. 2, art. 24, art. 27 oraz art. 33 *ustawy Prawo o ruchu drogowym* w przedmiotowym zakresie.

Jednocześnie resort wskazuje, że proponowana treść art. 24 ust. 12 *ustawy* (umożliwiająca wyprzedzanie przez kierującego rowerem wolno jadących pojazdów z ich prawej strony) budzi wątpliwości ze względu na nieprecyzyjne brzmienie przepisu, które może mieć negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Manewr taki może być wykonywany, jeżeli istnieje dostępność wystarczającego miejsca do jego bezpiecznego przeprowadzenia (warunek taki zawiera art. 11 ust. 1 pkt c *Konwencji o ruchu drogowym*). Ponadto, przedmiotowy przepis powinien być uzupełniony o wymóg zachowania szczególnej ostrożności przez kierującego rowerem podczas wykonywania manewru wyprzedzania.

Przedmiotem wątpliwości pozostaje również proponowany przepis, pozwalający rowerzyście na poruszanie się chodnikiem lub drogą dla pieszych w warunkach pogodowych (śnieg, silny wiatr, ulewa, gołoledź) zagrażających bezpieczeństwu rowerzysty na jezdni (art. 1 pkt 15 projektu w zakresie art. 33 ust. 5 pkt 3 *ustawy*). Przepis ten, w ocenie resortu, nie poprawia bezpieczeństwa rowerzysty, ponieważ w ekstremalnych warunkach pogodowych zagrożenie dla bezpieczeństwa rowerzysty występuje również na chodniku lub drodze dla pieszych, a ponadto daje rowerzyście niewspółmiernie większe prawa do korzystania z różnych części drogi, względem innych uczestników ruchu. Z tego powodu wskazane jest rozważenie usunięcia tego przepisu z projektu *ustawy*.

Należy też zwrócić uwagę na terminologię zastosowaną w projekcie *ustawy*. Zawarte w nim pojęcie „śluz rowerowa” odbiega od zastosowanych w *ustawie Prawo o ruchu*

drogowym sformułowań, określających drogę lub jej fragment, przeznaczone dla ruchu określonych użytkowników drogi (np. droga dla rowerów, przejście dla pieszych, przejazd dla rowerzystów). Z tego punktu widzenia, w celu zachowania jednolitych zasad nazewnictwa stosowanego w przepisach ustawy, wskazane wydaje się dokonanie zmiany pojęcia „śluza rowerowa” na „śluza dla rowerów”.

Za pozytywny aspekt projektu należy uznać wprowadzenie nowej definicji roweru (uwzględniającej postęp technologiczny i nowe rozwiązania konstrukcyjne tych pojazdów), a także dodanie definicji wózka rowerowego (która nie występuje obecnie w *ustawie Prawo o ruchu drogowym*).

W opinii resortu, bardzo istotnym elementem jest wsparcie zmian w przepisach przez odpowiedni rozwój infrastruktury związanej z ruchem rowerowym, co znajduje się przede wszystkim we właściwości jednostek samorządu terytorialnego. Należy też podkreślić, iż właściwy efekt proponowanych zmian w przepisach ustawy będzie możliwy do osiągnięcia jedynie wówczas, gdy będą one stosowane w organizacji ruchu przez organy zarządzające ruchem jedynie na drogach spełniających niezbędne wymagania w zakresie warunków technicznych. Istniejący stan infrastruktury drogowej w Polsce ogranicza pełne zastosowanie przepisów *ustawy Prawo o ruchu drogowym* w znowelizowanej formie, do odcinków dróg spełniających odpowiednie warunki techniczne. Niewłaściwe projektowanie organizacji ruchu, dopuszczającej stosowanie nowych przepisów na drogach nie odpowiadających wymaganiom technicznym, może prowadzić – wbrew zamierzeniom projektodawców tych zmian – do nieosiągnięcia założonych celów, a w szczególności w zakresie poprawy poziomu bezpieczeństwa rowerzystów na drogach. Z tych też względów niezbędne wydaje się również przeprowadzenie, z wyprzedzeniem do wprowadzanych przepisów, kampanii społecznej mającej na celu nauczanie bezpiecznego korzystania z nowych rozwiązań przez rowerzystów oraz przekazanie wiedzy dla pozostałych uczestników ruchu.

W związku z faktem, iż treść projektu ustawy o zmianie ustawy - *Prawo o ruchu drogowym* jest zgodna ze wskazanymi wyżej potrzebami oraz kierunkiem prac prowadzonych przez zespół składający się z przedstawicieli resortu i strony społecznej, a także mając na względzie, iż procedura legislacyjna uruchomiona z inicjatywy poselskiej pozwoli na szybkie przyjęcie przepisów, Ministerstwo Infrastruktury – pomimo przywołanych powyżej uwag i wątpliwości – opiniuje pozytywnie przedłożony projekt.

Z poażeraniem
Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Radosław Stepień
Radosław Stepień
Podsekretarz Stanu