



KANCELARIA SENATU

BIURO KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ

BKS/DPK-131/32159/16 MK

Warszawa, dnia 30 marca 2016 r.

Pg-10/16

Nr 32159	Data wpływu 8 luty 2016 r.
	Data sporządzenia informacji o petycji 24 marca 2016 r.

RUCH DROGOWY

TEMAT

PRAWO O RUCHU DROGOWYM

WNOSZĄCY PETYCJĘ: petycja indywidualna

J. W. – osoba fizyczna.

PRZEDMIOT PETYCJI:

Podjąć inicjatywę ustawodawczą dotyczącą wprowadzenia zmian w Prawie o ruchu drogowym w następujących zakresach:

- zatrzymanie i postój pojazdu na drodze publicznej;
- sposób wjazdu, jazdy i opuszczania skrzyżowania o ruchu okrężnym tzw. ronda;
- zmiana pasa ruchu niemającego kontynuacji metodą tzw. „jazdy na suwak”;
- odróżnienie przez kierowcę drogi wewnętrznej od drogi publicznej;
- miejsce zatrzymania pojazdu w związku z nadawanym sygnałem czerwonym.

UZASADNIENIE WNOSZĄCEGO PETYCJĘ:

Autor petycji odnosi się do postanowień art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, który stanowi, że zatrzymanie i postój pojazdu są dozwolone tylko w miejscu i warunkach, w których jest on z dostatecznej odległości widoczny dla innych kierujących i nie powoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienia. Zdaniem autora petycji przywołana regulacja dotyczy kwestii oczywistych i wydaje się bezsporne, że kierowca na podstawie posiadanej wiedzy z zakresu prawa o ruchu drogowym oraz znajomości znaków drogowych, zaparkuje samochód w sposób prawidłowy. W ocenie wnoszącego petycję, obecny zapis pozwala Policji oraz Straży Gminnej na subiektywną ocenę sytuacji czy pojazd został zaparkowany należycie. Autor petycji proponuje skreślenie art. 46 ust. 1 lub dodanie w art. 2 ustawy dwóch pojęć „utrudnianie ruchu” oraz „zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego”.

Ponadto postuluje on wprowadzenie ustawowej definicji ronda, sprecyzowanie zasad jazdy na rondzie oraz sposobów sygnalizowania manewrów, przyjmując następujące założenia:

- wjazd na rondo sygnalizujemy prawym kierunkowskazem jeżeli zamierzamy opuścić rondo na pierwszym wyjeździe;
- wjazd na rondo sygnalizujemy lewym kierunkowskazem w pozostałych przypadkach, a następnie prawym przy opuszczaniu ronda;
- na rondzie o dwóch lub więcej wyznaczonych pasach ruchu kierunkowskazów używamy tylko do zmiany pasów ruchu na rondzie oraz do opuszczenia ronda;
- na rondzie o dwóch lub więcej wyznaczonych pasach ruchu zabrania się wyprzedzania z prawej strony – tak aby pojazd na wewnętrznym pasie mógł bezpośrednio

opuścić rondo;

– na rondzie o dwóch lub więcej wyznaczonych pasach ruchu dopuszcza się zmianę więcej niż jednego pasa ruchu przy jednorazowym, ciągłym sygnalizowaniu skrętu – tak aby pojazd na wewnętrznym pasie mógł bezpośrednio opuścić rondo.

W trosce o poprawę płynności ruchu drogowego i zmniejszenie zatorów, autor petycji proponuje wprowadzić rozwiązanie usprawniające opuszczanie przez kierowców pasa ruchu niemającego kontynuacji. Problem ten można rozwiązać wprowadzając znak „jazda na suwak” czyli poprzez wpuszczanie na pas ruchu pojazdu z innego kończącego się pasa w myśl zasady „jeden z lewej, jeden z prawej”. Zdaniem autora petycji proponowany przepis można zredagować na podobieństwo art. 18 ust. 1 i 2 ustawy.

Kolejny postulat petycji dotyczy wprowadzenia oznaczeń dróg wewnętrznych, w celu ułatwienia kierowcom ich identyfikacji – sugeruje się, aby drogę wewnętrzną rozpoznawać po:

- oznaczeniu znakiem „droga wewnętrzna” lub „strefa ruchu”;
- braku znaku pionowego z nazwą ulicy;
- oznaczeniu drogi znakiem z nazwą ulicy, gdy droga łączy się z ulicą z pierwszeństwem przejazdu o tej samej nazwie.

Wnoszący petycję dostrzega problem słabej przepustowości skrzyżowań z sygnalizacją świetlną zawierającą elementy sygnalizacyjne dla innych kierunków ruchu. Proponuje on aby w kwestionowanym zakresie wprowadzić następujące zasady:

– miejsce zatrzymania pojazdu, w związku z wyświetlanym sygnałem czerwonym na sygnalizacji świetlnej, wyznaczać ma linia zatrzymania. Przy założeniu, że dla jednego sygnalizatora lub ich grupy w obrębie jednego skrzyżowania lub przejścia dla pieszych znajdować się będzie tylko jedna linia zatrzymania i będzie ona najbliższa sygnalizatorowi (lub grupie sygnalizatorów);

– uczestnik ruchu, który nie ma możliwości zatrzymania się przed linią z powodu wyjazdu z drogi poprzecznej lub z przeciwnego kierunku ruchu – powinien po upewnieniu się, iż nie utrudni ruchu innym użytkownikom drogi np. pieszym – kontynuować jazdę pomimo czerwonego światła na sygnalizacji świetlnej.

Autor petycji uważa, że należy pozostawić bez zmian zasadę dotyczącą przypadku gdy na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną brakuje linii zatrzymania, wtedy miejsce zatrzymania pojazdu znajduje się przed sygnalizatorem.

STAN PRAWNY:

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 460 ze zm.) w art. 1 definiuje drogi publiczne, jako drogi zaliczonej do jednej z kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, z ograniczeniami i wyjątkami określonymi ustawowo lub w przepisach szczególnych.

Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się na drogi: krajowe, wojewódzkie, powiatowe oraz gminne. Ulice leżące w ciągu wyżej wymienionych dróg należą do tej samej kategorii co te drogi (art. 2).

Drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa (art. 2a). Natomiast drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne są własnością właściwego samorządu województwa, powiatu lub gminy.

Drogi publiczne ze względu na ich dostępność dzielą się na: drogi ogólnodostępne lub drogi o ograniczonej dostępności, w tym autostrady i drogi ekspresowe (art. 3).

Drogami wewnętrznymi w myśl art. 8 ust. 1 ustawy są: drogi, drogi rowerowe, parkingi oraz place przeznaczone do ruchu pojazdów niezaliczone do żadnej z kategorii dróg publicznych i niezlokalizowane w pasie drogowym tych dróg. Do kompetencji rady gminy, należy decyzja o nadaniu drodze wewnętrznej nazwy, która może być podjęta po uprzednim uzyskaniu pisemnej zgody właścicieli terenów, na których zlokalizowana jest ta droga (art. 8 ust. 1a). Budowa, przebudowa, remont, utrzymanie, ochrona i oznakowanie dróg wewnętrznych oraz zarządzanie nimi należy do zarządcy terenu na którym zlokalizowana jest droga, a w przypadku jego braku – do właściciela tego terenu (art. 8 ust. 2). Oznakowanie połączeń dróg wewnętrznych z drogami publicznymi oraz utrzymanie urządzeń bezpieczeństwa i organizacji ruchu, związanych z funkcjonowaniem tych połączeń, należy do zarządcy drogi publicznej (art. 8 ust. 4).

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm.) w art. 1 określa zakres przedmiotowy stosowania ustawy wskazując obszary, które reguluje: zasady ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz strefach ruchu, zasady i warunki dopuszczenia pojazdów do ruchu, wymagania w stosunku do innych uczestników ruchu niż kierujący pojazdami, a także zasady i warunki kontroli ruchu drogowego. Przepisy ustawy stosuje się także do ruchu odbywającego się poza drogami publicznymi, jeżeli jest to konieczne dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego lub wynika to ze znaków i sygnałów drogowych. Zasady ruchu drogowego na terytorium Polski zostały określone w dziale II ustawy (art. 3–65).

Zgodnie z art. 18 ustawy kierujący pojazdem, zbliżając się do oznaczonego przystanku autobusowego (trolejbusowego) na obszarze zabudowanym, jest obowiązany zmniejszyć prędkość, a w razie potrzeby zatrzymać się, aby umożliwić kierującemu autobusem (trolejbusem) włączenie się do ruchu, jeżeli kierujący takim pojazdem sygnalizuje kierunkowskazem zamiar zmiany pasa ruchu lub wjechania z zatoki na jezdnię. Kierujący autobusem (trolejbusem) może wjechać na sąsiedni pas ruchu lub na jezdnię dopiero po upewnieniu się, że nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W myśl art. 46 ustawy zatrzymanie i postój pojazdu są dozwolone tylko w miejscu i w warunkach, w których jest on z dostatecznej odległości widoczny dla innych kierujących i nie powoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub jego utrudnienia. Kierujący pojazdem, zatrzymując pojazd na jezdni, jest obowiązany ustawić go jak najbliżej jej krawędzi oraz równoległe do niej. W przypadku postoju na drodze poza obszarem zabudowanym pojazd powinien znajdować się, jeżeli to tylko możliwe, poza jezdnią. Kierujący pojazdem jest obowiązany w czasie postoju zabezpieczyć pojazd przed możliwością jego uruchomienia przez osobę niepowołaną oraz zachować inne środki ostrożności niezbędne do uniknięcia wypadku.

Art. 50 ust. 2 określa obowiązki kierującego pojazdem wynikające z postoju pojazdu silnikowego lub przyczepy z powodu uszkodzenia lub wypadku polegające na sygnalizowaniu postoju przez cały czas jego trwania w sposób następujący:

- 1) w przypadku autostrady lub drogi ekspresowej:
 - a) włączenie świateł awaryjnych pojazdu, a jeżeli pojazd nie jest w nie wyposażony, należy włączyć światła pozycyjne,
 - b) umieszczenie ostrzegawczego trójkąta odblaskowego w odległości 100 m za pojazdem; trójkąt ten umieszcza się na jezdni lub poboczu, odpowiednio do miejsca unieruchomienia pojazdu;
- 2) na pozostałych drogach:
 - a) poza obszarem zabudowanym - przez umieszczenie w odległości 30-50 m za pojazdem ostrzegawczego trójkąta odblaskowego i włączenie świateł awaryjnych; w razie gdy pojazd nie jest wyposażony w światła awaryjne, należy włączyć światła pozycyjne,
 - b) na obszarze zabudowanym - przez włączenie świateł awaryjnych, a jeżeli pojazd nie jest w nie wyposażony, należy włączyć światła pozycyjne

i umieścić ostrzegawczy trójkąt odblaskowy za pojazdem lub na nim, na wysokości nie większej niż 1 m.

Czuwanie nad bezpieczeństwem i porządkiem ruchu na drogach, kierowanie ruchem i jego kontrolowanie należą do zadań Policji. Policjant wykonując powierzone mu obowiązki jest uprawniony m.in. do wydawania poleceń kontrolowanemu uczestnikowi ruchu co do sposobu jego zachowania (art. 129 ust. 2 pkt 7).

Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1393) określa znaki i sygnały obowiązujące w ruchu drogowym, ich znaczenie i zakres obowiązywania. Na mocy § 1 ust. 3 rozporządzenia na drogach stosowane są następujące znaki i sygnały drogowe:

- 1) znaki pionowe w postaci tarcz, tablic z napisami lub symbolami, które występują również w postaci znaków świetlnych;
- 2) znaki poziome w postaci linii, napisów i symboli umieszczonych na nawierzchni drogi,
- 3) sygnały świetlne nadawane przez sygnalizatory,
- 4) sygnały dawane przez osoby do tego uprawnione,
- 5) sygnały dźwiękowe lub wibracyjne wysyłane przez urządzenia umieszczone na drodze.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. Nr 177, poz. 1729) określa warunki zarządzania ruchem na drogach publicznych oraz w strefach zamieszkania, a zwłaszcza działania w zakresie wprowadzania oznakowania pionowego, poziomego, sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem.

PRACE LEGISLACYJNE:

Brak.

DZIAŁANIA POWIĄZANE:

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Łodzi w wyroku z 9 sierpnia 2007 r., sygn. akt I SA/Łd 220/07 podkreślił, że: „Wprawdzie do zadań własnych gminy należy zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty, w tym zaś m.in. w zakresie dróg gminnych, nie oznacza to jednak, iż obowiązkiem gminy jest utrzymanie czy też partycypacja w kosztach remontu dróg o charakterze wewnętrznym, położonych na cudzym gruncie, nawet jeżeli

służą one jako drogi dojazdowe do posesji niektórym spośród mieszkańców gminy. Oznacza to zatem, iż gmina nie ma prawa finansować ze środków publicznych remontu tejże drogi”.

Wojewódzki Sąd Administracyjny w Rzeszowie w orzeczeniu z 5 grudnia 2007 r., sygn. akt II SA/Rz 714/07 stwierdził, że:

– działanie organu jednostki samorządu terytorialnego będącej zarządcą albo właścicielem terenu, na którym zlokalizowana jest droga wewnętrzna, polegające na umieszczeniu na tej drodze znaku wewnętrznego, nie jest działaniem z zakresu administracji publicznej;

– jeżeli wolą właściciela bądź zarządcy terenu, na którym znajduje się droga wewnętrzna, jest uregulowanie odbywającego się na niej ruchu poprzez umieszczenie stosownego znaku drogowego, to aktywność ta ma charakter właścicielski, cywilnoprawny.

INFORMACJE DODATKOWE:

W myśl Kodeksu drogowego zatrzymaniem pojazdu jest jego unieruchomienie, które nie wynika z warunków lub przepisów ruchu drogowego i trwa nie dłużej niż 1 minutę oraz każde unieruchomienie pojazdu wynikające z tych warunków lub przepisów. Kodeks przewiduje kilka sytuacji, w których celowe zatrzymanie samochodu jest niedopuszczalne i może być ukarane mandatem. Zabronione jest zatrzymywanie m.in. na:

- przejazdach kolejowych, tramwajowych, skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od przejazdu lub skrzyżowania;
- przejściu dla pieszych, na przejeździe dla rowerzystów oraz w odległości mniejszej niż 10 m przed przejściem lub przejazdem;
- drodze dwukierunkowej o dwóch pasach ruchu;
- moście, wiadukcie lub w tunelu;
- jezdni wzdłuż linii ciągłej oraz w pobliżu jej punktów krańcowych;
- jezdni wzdłuż linii ciągłej oraz w pobliżu jej punktów krańcowych, jeżeli zmusiłoby to innych kierujących pojazdami wielośladowymi do najeżdżania na linię;
- jezdni obok linii przerywanej wyznaczającej krawędź jezdni oraz na jezdni i na poboczu obok linii ciągłej wyznaczającej krawędź jezdni;
- pasie między jezdniami;
- drodze dla rowerów;
- w odległości mniejszej niż 10 m od przedniej strony znaku lub sygnału drogowego jeżeli zostałyby one zasłonięte przez pojazd;
- w odległości mniejszej niż 15 m od słupka lub tablicy oznaczającej przystanek.

Kodeks drogowy nie reguluje w sposób odrębny zasad ruchu pojazdów na rondzie, zastosowanie mają tu ogólne zasady ruchu drogowego. Na rozbudowanych rondach z sygnalizacją świetlną obowiązują zasady jak na zwykłym skrzyżowaniu ze światłami. Kierowcy samochodów poruszający się po rondzie z torami tramwajowymi mają pierwszeństwo przed pojazdami wjeżdżającymi na skrzyżowanie, jednak muszą zwracać szczególną uwagę na tramwaje opuszczające rondo i mające względem nich pierwszeństwo.

Przepisy prawa drogowego co do zasady nie mają zastosowania do dróg wewnętrznych, poza dwoma wyjątkami:

1) wszystkie drogi wewnętrzne w strefach zamieszkania (art. 2 pkt 16) w obszarach obejmujących drogi publiczne lub inne drogi, na którym obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego, a wjazdy i wyjazdy oznaczone są odpowiednimi znakami drogowymi;

2) wszystkie pozostałe drogi wewnętrzne, ale jedynie w zakresie koniecznym dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

W orzecznictwie sądowym podkreślane jest, że sytuacja ta ogranicza się jedynie do przepisów, które regulują bezpieczeństwo uczestników ruchu (a zatem nie obejmuje przepisów porządkowych), ponadto jedynie do miejsc, w których możliwość wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa dla uczestników ruchu jest realna (wyrok Sądu Najwyższego z 23 kwietnia 2008 r., sygn. akt III KK 445/07). Zastosowanie będą miały przepisy regulujące relacje pomiędzy uczestnikami ruchu, np. dotyczące pierwszeństwa przejazdu, prędkości bezpiecznej lub zakazujące wchodzenia bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd. Nie będą miały zastosowania przepisy nakazujące posiadanie odpowiednich dokumentów (a nawet obowiązek posiadania uprawnień w ogóle), przepisy o zatrzymaniu i postoju pojazdów (chyba, że pojazd ze względu na miejsce i sposób unieruchomienia powoduje bezpośrednie zagrożenie bezpieczeństwa) czy też przepisy o dopuszczalnej prędkości.

OPRACOWAŁA:

Marzena Krysiak

DYREKTOR:

Anna Pomianowska-Bąk