

## UWAGI W RAMACH UZGODNIEN Z KOMISJĄ WSPÓLNĄ RZĄDU I SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO

## Informacja o projekcie:

<b>Tytuł</b>	Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami
<b>Autor</b>	Minister Infrastruktury
<b>Projekt z dnia</b>	13 marca 2020 r.

## Informacje o zgłaszającym uwagi:

<b>Urząd</b>	-----
<b>Organizacja samorządowa</b>	Związek Powiatów Polskich
<b>Osoba do kontaktu</b>	Bartłomiej Zydel
<b>e-mail</b>	bz@zpp.pl
<b>tel.</b>	(22) 656 63 34

## Uwagi:

Lp.	Część dokumentu, do którego odnosi się uwaga (np. art., nr str., rozdział)	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie uwagi	Stanowisko resortu	Odniesienie do stanowiska resortu
1.	Uwaga ogólna	Związek Powiatów Polskich oczekuje na przekazanie przez Ministerstwo Infrastruktury odpowiedzi na uwagi zgłoszone przez ZPP w ramach konsultacji publicznych. Na stronie internetowej <a href="http://www.legislacja.rcl.gov.pl">www.legislacja.rcl.gov.pl</a> nie zostało zamieszczone zestawienie uwag z konsultacji wraz z odpowiedziami dla projektu UD53. W związku z tym w załączeniu przesyłamy opinię z dnia 7 lutego 2020 r., równocześnie powielając uwagi w niej zawarte w poniższej tabeli.	Jeżeli organizacja tworząca Stronę Samorządową KWRiST przekazuje uwagi w ramach konsultacji, to trudno oczekiwać, że w ramach prac Komisji nie powtórzy uwag, na które nie otrzymała wyjaśnień – szczególnie w sytuacji, w której projekt w wersji po konsultacjach nie uległ praktycznie jakimkolwiek zmianom.		
2.	Uwaga ogólna	Wprowadzenie proponowanych zmian legislacyjnych powinno być poprzedzone intensywną akcją informacyjną, zwłaszcza w zakresie zmiany zasad pierwszeństwa w obrębie przejść dla pieszych.	W kontekście opiniowanego projektu absolutnie nie można poprzestać na prostym stwierdzeniu, że <i>ignorantia iuris nocet</i> .		

3.	Art. 1 pkt 1 (zmieniający art. 13 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym)	<p>1. Jeżeli, zgodnie z projektowaną zmianą art. 26 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym, kierujący pojazdem ma ustąpić pierwszeństwa wchodzącemu na jezdnię, to z art. 13 ust. 1 powinno wynikać, że pieszy wchodząc na przejście ma pierwszeństwo przed tym pojazdem (a nie tylko znajdując się na tym przejściu).</p> <p>2. Być może w art. 13 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym powinno być bardziej zaakcentowane to, jak prawidłowo powinien zachować się pieszy przed wejściem na jezdnię. W szczególności np. pieszy winien upewnić się, czy kierujący pojazdem ma w ogóle możliwość (przy zachowaniu warunków wynikających z art. 26 ust. 1) zatrzymać pojazd.</p> <p>3. Należałoby również rozważyć wprowadzenie zakazu używania przez pieszych przed wejściem i na przejściu dla pieszych telefonów komórkowych.</p> <p>4. Ponadto należałoby zintensyfikować działania mające na celu przestrzeganie przez kierujących pojazdami zakazu parkowania pojazdów bezpośrednio przed i za przejściem dla pieszych. Tak pozostawione pojazdy znacznie utrudniają widoczność i obserwowanie okolicy przejścia pozostałym kierującym.</p>	<p>Ad 1. Nie kwestionując co do zasady potrzeby wzmocnienia ochrony pieszych w ruchu drogowym, zwracamy uwagę na niespójność w projektowanych przepisach.</p> <p>Ad 2. Wyrażamy obawę, że projektowana zmiana, bez szczególnego zwrócenia również pieszym na obowiązek zachowania szczególnej ostrożności, może przyczynić się do zwiększenia liczby wypadków z udziałem pieszych.</p> <p>Ad 3. W kontekście proponowanych zmian bardzo niebezpieczne mogą być sytuacje, w których piesi wchodzą na przejście nie zauważając nawet tego, że to nie kolejny fragment/dalszy ciąg chodnika.</p> <p>Ad 4. Zwiększenie obowiązków ciążących na kierujących trzeba skorelować z umożliwieniem im dochowania tym obowiązkom.</p>		
4.	Art. 2 w zw. z pkt. 4 i 6 OSR	Projektodawcy powinni albo zmodyfikować treść art. 2, albo	W ocenie skutków regulacji w pkt 6 wskazano cyt. „Nie przewiduje się		

		<p>dokonać zmiany OSR – tak, aby nowe zadanie samorządu powiatowego znalazło źródło finansowania.</p> <p>Jednocześnie dajemy pod rozwagę wprowadzenie możliwości ponoszenia przez samego sprawcę wykroczenia kosztów postępowania administracyjnego, związanego z zatrzymaniem prawa jazdy.</p>	<p>wpływu regulacji na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego”, jednocześnie w pkt 4 OSR sam projektodawca przyznaje, że cyt. „Wprowadzenie zmian w zakresie zatrzymywania prawa jazdy za przekroczenie prędkości o więcej niż 50 km/h poza obszarem zabudowanym wpłynie na zwiększenie ilości wydawanych przez Starostów decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy. Nowelizacja ustawy może spowodować w początkowym okresie obowiązywania nowych regulacji znaczny wzrost zadań wykonywanych przez starostów. Podobnie jak w przypadku poprzedniej zmiany przepisów (wprowadzenie zatrzymania prawa jazdy za przekroczenie prędkości o 50 km/h w obszarze zabudowanym) liczba spraw polegających na wydaniu decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy wzrośnie najprawdopodobniej w stopniu podobnym lub wyższym czyli o około 40 000 spraw rocznie, tj. ponad 100 spraw administracyjnych na 1 starostwo rocznie. Biorąc pod uwagę powyższe, oraz skomplikowany charakter postępowań, należy wskazać, że w wielu powiatach wprowadzenie tego rozwiązania może wiązać się z koniecznością zatrudnienia dodatkowych pracowników, którzy będą odpowiedzialni za realizację lub wspomaganie realizacji tego zadania”. W wydziałach komunikacji powiaty nie zatrudniają wolontariuszy. Koszty zatrudnienia</p>		
--	--	---	---	--	--

			nowych pracowników obciąży zatem budżet jednostki samorządu terytorialnego. W związku z powyższym wnosimy o wskazanie źródła finansowania nowego zadania publicznego.		
--	--	--	---	--	--

Załącznik:

Opinia ZPP z dnia 7 lutego 2020 roku.