Poselski projekt ustawy o zmieniającej Prawo o ruchu drogowym oraz ustawę o kierujących pojazdami

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: niedziela, 20, październik 2013 00:00
Odsłony: 3408

W Sejmie procedowany jest poselski projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami.

Dotyczy on wprowadzenia przepisu nadającego pierwszeństwo pieszego przed pojazdem nie tylko gdy pieszy jest już na przejściu ale również gdy ma zamiar wejść na przejście i sygnalizuje to oczekiwaniem bezpośrednio przed przejściem; wprowadzenia do egzaminu państwowego na prawo jazdy dodatkowej części - modułu sprawdzającego praktyczne umiejętności udzielania pierwszej pomocy

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 jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych. Zakaz wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd 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

Phoca PDF

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 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 wielu ekspertów, miana 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 maekina 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

Phoca PDF

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.

Treść poselskiego projektu zamieszczono poniżej.

Źródło: www.sejm.gov.pl

Phoca PDF