



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 30 stycznia 2020 r.

Znak sprawy: SKR-1.0210.1.2019

DB + (DB3)

Według rozdzielnika

05.02.2020

Szanowni Państwo,

stosownie do postanowień § 36 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), uprzejmie informuję, że w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, został udostępniony **projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (UD53) wraz z jego uzasadnieniem i ocena skutków regulacji.**

W związku z powyższym zwracam się z prośbą o zajęcie stanowiska i zgłoszenie ewentualnych uwag w ramach konsultacji publicznych **w terminie do dnia 21 lutego 2020 r.** również na adres: sekretariatSKR@mi.gov.pl (także w wersji edytowalnej).

Jednocześnie uprzejmie informuję, że nieprzedstawienie stanowiska w wyznaczonym terminie zostanie uznane za rezygnację z jego przedstawienia.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Rafał Weber

Sekretarz Stanu

niepodlega

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

U S T A W A

z dnia 2019 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 (Dz.U. z 2020 r. poz. 110) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 13 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Pieszy wchodzący na jezdnię lub torowisko albo pieszy przechodzący przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych. Pieszy znajdujący się na tym przejściu ma pierwszeństwo przed pojazdem.”;
- 2) w art. 20:
 - a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym wynosi 50 km/h, z zastrzeżeniem ust. 2.”;
 - b) uchyla się ust. 1a;
- 3) w art. 26 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się w tym miejscu lub na nie wchodzącego, i ustąpić pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście albo znajdującemu się na tym przejściu.”;
- 4) w art. 135 w ust. 1 w pkt 1a lit. a otrzymuje brzmienie:
„a) kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h.”.

Art. 2 W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2019 r. poz. 341, 622, 1287 i 2020) w art. 102 w ust. 1 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) kierujący pojazdem przekroczył dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h;”.

Art. 3 Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2020 r.

Za zgodność pod względem prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym
Marcin Przychodźki
Dyrektor Departamentu Prawnego
w Ministerstwie Infrastruktury

Uzasadnienie

Przepisy projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami wprowadzają zmiany do:

1. ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 110).

Projektowane zmiany przewidują rozwiązania mające na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym przede wszystkim pieszych przechodzących przez jezdnię drogi po przejściu dla pieszych, poprzez konsolidację przepisów zawartych dotychczas w ustawie i akcie wykonawczym wydanym na podstawie upoważnienia zawartego w art. 7 ust. 2 ustawy.

Analizy danych statystycznych dotyczących wypadków drogowych z udziałem pieszych wskazują, że w 2018 r. w porównaniu do danych za rok 2017 zauważalnie (-8%) spadła liczba wypadków z udziałem pieszych oraz ich ofiar śmiertelnych (-8,0%). Tak znaczące zmniejszenie zagrożenia tej grupy niechronionych użytkowników dróg, które stanowi od wielu lat jeden z największych problemów bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce, jest warte podkreślenia, ale jednocześnie należy zauważyć, że w latach 2016, 2017, 2018 wzrosła liczba zabitych na przejściach dla pieszych. Wzrost ten w 2018 roku w stosunku do roku ubiegłego wyniósł około 4,4%, do roku 2016 – 7,8 %, a do roku 2015 15,9%.

Zatem konieczne jest wprowadzenie kolejnych działań ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa pieszych na przejściach dla pieszych.

Dane statystyczne wskazują, że największy odsetek wypadków spowodowanych przez pieszych wynika z nieostrożnego wejście na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem – 1031 wypadków w 2018 r. Ponadto w 2018 roku odnotowano 3759 wypadków spowodowanych nieprawidłowym zachowaniem kierujących pojazdami wobec pieszego (obejmuje to: nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy skręcaniu w drogę poprzeczną, nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach).

Ocena wzajemnej relacji „pieszy-kierowca”, w tym również opinia społeczeństwa w zakresie zmiany przepisów związanych z przekraczaniem przez pieszych przejść dla pieszych została wskazana w opracowaniu „Badanie zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wrzesień-grudzień 2018 r.”.

W ankietach stanowiących element badania 78% pieszych i 72% kierowców zgodziło się ze stwierdzeniem, że powinno się położyć większy nacisk na egzekwowanie przepisu: „Kierujący pojazdem zbliżający się do przejścia dla pieszych jest obowiązany zmniejszyć prędkość, tak aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących”. Ponadto 64% pieszych z dużych miast i 81% pieszych z małych miejscowości stwierdziło, że największym problemem ich bezpieczeństwa jest fakt, że kierowcy nie zatrzymują się, aby pieszy mógł bezpiecznie przejść przez jezdnię. Jednocześnie badania wykazały, że pojazdy w rejonie przejść dla pieszych (na odcinku 100

m) poruszają się z dużymi prędkościami i często przekraczają prędkość dozwoloną w danym obszarze. Stanowi to bardzo duże zagrożenie dla pieszych chcących przejść przez jezdnię.

Z uwagi na powyższe, celem ograniczenia ryzyka kolizji pieszego z pojazdem na przejściu dla pieszych, projekt ustawy zmienia treść art. 13 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym i **rozszerza dotychczasowy obowiązek zachowania przez pieszego szczególnej ostrożności** podczas przechodzenia przez jezdnię lub torowisko również **na pieszego wchodzącego na jezdnię lub torowisko**. W tym miejscu istotne jest przypomnieć, że zasada szczególnej ostrożności jest pojęciem zawartym w art. 2 pkt 22 ustawy – Prawo o ruchu drogowym i oznacza ostrożność polegającą na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie.

Jednocześnie, w treści projektu ustawy przewidziano **zwiększenie zakresu ochrony pieszego w rejonie przejścia dla pieszych**, poprzez nałożenie na kierującego pojazdem dodatkowych obowiązków. W tym celu projektowana regulacja przewiduje zmianę brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. W obowiązującym stanie prawnym przywołany przepis ustawy zobowiązuje kierującego pojazdem, zbliżającego się do przejścia dla pieszych do zachowania szczególnej ostrożności i ustąpienia pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu. Natomiast obowiązek zmniejszenia prędkości przez kierującego pojazdem tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych znajdujących się na przejściu dla pieszych lub na nie wchodzących wynika z przepisów § 47 ust. 4 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310).

Nowe brzmienie art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym **zobowiązuje kierującego pojazdem**, który zbliża się do przejścia dla pieszych (poza zachowaniem szczególnej ostrożności i ustąpieniem pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu dla pieszych – wymaganych dotychczas), **do zmniejszenia prędkości** tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajduącego się w tym miejscu lub na nie wchodzącego, a także **do ustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście** (tj. również do zatrzymania pojazdu włącznie – zgodnie z definicją ustąpienia pierwszeństwa).

Wymaga podkreślenia, że zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 ustawy (poprzez konsolidację w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. ustawy – Prawo o ruchu drogowym przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz wyżej wymienionym rozporządzeniu z dnia 31 lipca 2002 r.) rozwiązuje problem braku jednoznaczności obecnych przepisów ze względu na ich dotychczasową lokalizację w dwóch aktach prawnych, a także istniejących wątpliwości w przedmiocie zgodności § 47 ust. 4 wskazanego rozporządzenia z zakresem upoważnienia ustawowego. Taka zmiana przyczyni się do zapewnienia większej przejrzystości przepisów oraz wyeliminowania podnoszonych zastrzeżeń w odniesieniu do pierwszeństwa pieszego w sytuacjach związanych z przekroczeniem przez niego drogi w miejscach wyznaczonych w tym celu.

Projektowana regulacja wymusi na kierującym pojazdem obowiązek dokładnej obserwacji nie tylko przejścia dla pieszych ale i jego okolicy. Kierujący pojazdem będzie zobowiązany

do stworzenia możliwości bezpiecznego przejścia przez jezdnię, nie tylko dla pieszych znajdujących się na przejściu dla pieszych, ale również dla tych pieszych, którzy wchodzą na przejście dla pieszych w tym oczekują na możliwość wejścia na to przejście (tzn. oczekują na ustąpienie pierwszeństwa przez nadjeżdżających kierujących pojazdami).

Należy wskazać, że potrzebę zmiany przepisów potwierdzają ankiety przeprowadzone wśród uczestników warsztatów realizowanych w ramach ogólnopolskiej akcji informacyjno-edukacyjnej skierowanej do osób powyżej 60 roku życia.¹⁾ Dwie poniższe tezy zawarte w ankietach rozdawanych przed zajęciami, odnosiły się do tego samego problemu, tzn. zachowania kierujących wobec pieszych w rejonach przejść dla pieszych - „Gdy chcę wejść na przejście dla pieszych auta muszą się zatrzymać” oraz „Kierowcy samochodów zawsze muszą się zatrzymać, żeby umożliwić seniorowi wejście na przejście dla pieszych”. W obydwu tezach ankietowani w ponad 70% udzielili błędnego wskazania, uznali bowiem, te tezy za prawdziwe. Wyniki ankiety „po” pokazują dużą zmianę w ocenie tego zagadnienia przez uczestników. Na pytanie „Czy jeśli chcę wejść na przejście dla pieszych, to auta muszą się natychmiast zatrzymać?” - odpowiedzi „TAK” udzieliło 35% ankietowanych, natomiast odpowiedzi „NIE” - 65%. Porównanie tych ankiet pokazuje zmianę postrzegania tego problemu. Wskaźnik prawidłowej odpowiedzi wzrósł aż o 35%. Niepokojący był nadal 35% odsetek osób ankietowanych, którzy mimo dogłębnego omówienia tego problemu podczas warsztatów, są nadal przekonani o pierwszeństwie pieszych w tej sytuacji.

Z powyższych opinii wynika, że nieprawidłowe rozumienie lub brak wiedzy o obowiązujących przepisach może stanowić podstawę nieprawidłowego zachowania pieszych na przejściach w grupie 60+. Piesi mogą wkraczać na jezdnie, przekonani o swoim pierwszeństwie.

Zaobserwowane opinie i deklaracje, a także poziom znajomości obowiązujących przepisów przez pieszych 60+ w tym zakresie oraz wnioski wskazane w monitoringu dotyczące zachowania kierujących przed przejściami w stosunku do wieku pieszych może wpływać na obecny stan zagrożenia utraty życia i zdrowia pieszych 60+ na przejściach dla pieszych.

Argument braku zrozumienia przez pieszego jego obowiązków był wielokrotnie podnoszony podczas rozpatrywania projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących, zgłoszonego w 2013 roku (druk sejmowy 1859). Zgodnie z proponowanym wówczas art. 13 ust. 1a ustawy – Prawo o ruchu drogowym pierwszeństwo przed pojazdem przysługiwać miało także pieszemu oczekującemu na możliwość wejścia na przejście dla pieszych. Podczas dyskusji nad wskazanym projektem ustawy podnoszono, że przepis ten może być źródłem nieporozumień. Dodatkowo w art. 13 ust. 1b zaproponowano, że przed przejściem dla pieszych, pieszy będzie obowiązany zatrzymać się i upewnić, czy kierujący pojazdem ustępuje mu pierwszeństwa. Zdaniem ówczesnych

¹⁾ Dokładne zbadanie różnicy zależności podejścia kierujących do pieszych w zakresie relacji kierowca – pieszy na przejściach dla pieszych ze względu na wiek pieszego zostały przeprowadzone przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przy realizacji ogólnopolskiego projektu informacyjno – edukacyjnego w ramach działań skierowanych do osób powyżej 60 roku życia na obszarze 94 powiatów pt: „Senior na drodze – pamiętaj o bezpieczeństwie”. Analizie za pomocą przygotowanych w tym celu ankiet ewaluacyjnych poddano seniorów 60+ uczestniczących w warsztatach w ramach akcji. www.seniornadrodze.pl

Senatorów zapis taki nie stanowił ochrony przed wypadkami spowodowanymi nagłym wtargnięciem pieszego na jezdnię.

Stąd też przedkładany projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami rozszerza obowiązki kierującego pojazdem poprzez konieczność udzielenia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście dla pieszych, dając pieszym – niechronionym uczestnikom ruchu drogowego – dodatkową „ochronę”. Jednocześnie, na pieszym wchodzącym na przejście dla pieszych spoczywał będzie obowiązek zachowania szczególnej ostrożności, polegający na zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie.

Istotnym jest, że podobne regulacje dotyczące pierwszeństwa pieszych na przejściach dla pieszych zostały wprowadzone w ubiegłym roku na Litwie. Kierowcy muszą tam teraz ustępować pierwszeństwa pieszym zbliżającemu się do oznakowanego przejścia, skutkiem czego jest znaczny spadek zabitych na przejściach dla pieszych. Spadła też liczba samych potrąceń pieszych.

Zmiana przepisów na Litwie zmusiła kierowców do zmniejszenia prędkości pojazdów w okolicy przejść dla pieszych. Nawet jeśli kierowca nie zdołał całkowicie zatrzymać się przed przejściem na które zamierzał wejść pieszy, znacznie zwalnia, przez co skutek ewentualnych potrąceń jest rzadziej najbardziej tragiczny.

Poza przedstawionymi wyżej zmianami przepisów, projekt ustawy – dla osiągnięcia zdecydowanej poprawy bezpieczeństwa pieszych w tym na przejściach dla pieszych poprzez obniżenie prędkości pojazdów w godzinach nocnych na obszarze zabudowanym – przewiduje również zmianę brzmienia art. 20 ust. 1 ustawy oraz uchylenie ust. 1a w tym artykule. Zgodnie z nowym brzmieniem ust. 1 prędkość dopuszczalna pojazdu albo zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym **wynosi 50 km/h bez względu na porę doby**, zamiast obecnych 60 km/h w godzinach 23:00-5:00 oraz 50 km/h w pozostałych godzinach. Przyjęte rozwiązanie zmierza w kierunku poprawy bezpieczeństwa, w szczególności pieszych, jako niechronionych uczestników ruchu drogowego. Z analiz badawczych wynika, że różnica prędkości między 50 i 60 km/h ma istotne znaczenie w kontekście długości drogi hamowania pojazdu oraz potencjalnych skutków zdarzeń drogowych. Należy zaznaczyć, że ważną charakterystyką bezpieczeństwa ruchu jest ciężkość wypadków, która w decydującym stopniu zależy od prędkości w chwili zdarzenia drogowego. W szczególności ma to znaczenie na obszarze zabudowanym, gdzie występuje wzmożony ruch pieszych. Ponad 95% pieszych ma szanse przeżyć przy prędkości uderzenia przez pojazd mniejszej niż 30 km/h, szanse te bardzo spadają, gdy prędkość uderzenia w pieszego jest większa od 50 ÷ 60 km km/h.

W Polsce w latach 2010 – 2016 około 52 % ofiar poniosło śmierć przy świetle dziennym, 14 % w nocy przy drodze oświetlonej, 25 % w nocy na drodze nieoświetlonej, a 9 % podczas zmroku i świtu. Wyniki pokazują jednak, że ciężkość wypadków (liczba zabitych / 100 wypadków) w nocy jest dużo wyższa niż za dnia.

Z przeprowadzonego przez KRBRD badania postaw i opinii społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego wynika, że blisko 38% respondentów posiadających samochód nie zna limitów prędkości obowiązujących w obszarze zabudowanym w zależności od pory dnia.

Jednocześnie, w opracowaniu „Wytyczne zarządzania prędkością na drogach samorządowych” wskazano, że przy bardzo realnej do uzyskania w praktyce redukcji prędkości o 10 ÷ 20% można uzyskać oczekiwany przeciętny spadek liczby wypadków z ofiarami śmiertelnymi o 35 ÷ 60% w przypadku obszarów zabudowanych i o 24 ÷ 44% w przypadku dróg poza obszarami zabudowanymi. W przypadku wypadków liczonych razem, bez podziału według stopnia ciężkości, redukcja ta wyniosłaby odpowiednio 16 ÷ 30% i 12 ÷ 23%.

Należy też wskazać, że ujednoclenie prędkości w obszarze zabudowanym pozwoli na wyeliminowanie wątpliwości związanych z realizacją przepisu o zatrzymywaniu prawa jazdy za jazdę z prędkością powyżej 50 km/h ponad prędkość dopuszczalną w obszarze zabudowanym, w sytuacji gdy przekroczenie prędkości miało miejsce w okresie doby gdy następowała zmiana dopuszczalnej prędkości (godz. 5.00 i godz. 23.00). Jednocześnie Polska pozostaje jedynym krajem w UE, które nadal dopuszcza jazdę z prędkością 60km/h w obszarze zabudowanym.

Niniejszy projekt ustawy przewiduje również zmianę brzmienia art. 135 ust. 1 pkt 1a lit. a ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie zasad zatrzymywania prawa jazdy za przekroczenie prędkości. Zmiana ta umożliwi zatrzymywanie prawa jazdy również w przypadku przekroczenia dopuszczalnej prędkości określonej ustawą lub znakiem drogowym także poza obszarem zabudowanym.

Należy podkreślić, że w Polsce od lat odnotowuje się bardzo wysoki wskaźnik ciężkości wypadków (ofiary śmiertelne/100 wypadków) na obszarach niezabudowanych, których jedną z głównych przyczyn pozostaje nadmierna prędkość. Przekroczenia prędkości powyżej 50 km/h, powodują najpoważniejsze konsekwencje w wypadkach drogowych. Wprowadzenie zaproponowanej zmiany przyczyni się do karania tej grupy, która nie uznaje ograniczeń prędkości i stanowi ogromne zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego. Istotne jest, że z przeprowadzonego przez KRBRD badania postaw i opinii społeczeństwa względem bezpieczeństwa ruchu drogowego wynika, że za wprowadzeniem przepisu pozwalającego na zatrzymanie prawa jazdy kierującemu przekraczającemu prędkość o 50 km/h poza obszarem zabudowanym opowiedziało się 61% ankietowanych (z czego 25% „zdecydowanie tak”, a 36% „raczej tak”).

Założono wejście w życie ustawy z dniem 1 lipca 2020 roku. Wskazany termin pozwoli na objęcie regulacją już okresu wakacyjnego, czyli okresu wzmożonego ruchu turystycznego na drogach (wzrost natężenia ruchu w związku z wyjazdami wakacyjnymi). Dobre warunki atmosferyczne sprzyjają brawurze na drodze - kierujący czują większy komfort jazdy, rozwijają większe prędkości, co w przypadku wystąpienia wypadku drogowego daje tragiczniejsze skutki. W 2018 roku w lipcu na drogach miało miejsce 3029 wypadków drogowych co stanowi 9,6% ogółu wypadków. Dane za 2018 rok wskazują, że podczas

dobrych warunków atmosferycznych doszło do 21 055 wypadków drogowych na skutek których śmierć poniosło 1825 osób a 24 575 zostało rannych.

Wprowadzenie zmian we wskazanym terminie wpłynie również na zwiększenie ochrony dzieci, które uwagi na przerwę w zajęciach szkolnych częściej stają się uczestnikami ruchu drogowego (nie tylko jako piesi, rowerzyści, ale również pasażerowie pojazdów). Zdecydowana większość wszystkich poszkodowanych wśród dzieci w wieku 0-6 lat to pasażerowie pojazdów – w 2018 aż 75,4%, w tym ofiary śmiertelne to 93,7%. Najmłodszy są narażeni na utratę życia bądź zdrowia przede wszystkim z powodu błędów dorosłych. Często za kierownicą pojazdu, w którym dziecko ulega wypadkowi, siedzi ktoś z jego bliskiej rodziny.

Dodatkowo mając na uwadze cel jakim jest poprawa bezpieczeństwa pieszych przekraczających jezdnię lub torowisko, nie bez znaczenia pozostaje wpływ infrastruktury drogowej oraz zastosowanych rozwiązań. Planowane jest zintensyfikowanie prac poprawiających jakość i podnoszących poziom bezpieczeństwa infrastruktury drogowej przeznaczone dla ruchu pieszych, takich jak np.: budowa chodników, modernizacja oświetlenia przejść dla pieszych, umieszczenie wysp azylu czy zmiany w oznakowaniu drogi.

Należy wskazać, że Minister Infrastruktury rekomendował dokument pn. „Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu pieszych - wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych”. Opracowanie zawiera wskazania dla projektantów, inwestorów i wykonawców oświetlenia przejść dla pieszych, stosowanie których pozwoli zapewnić wysoki standard oświetlenia, wpływając na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności bezpieczeństwa pieszych. W wytycznych szczególną uwagę zwrócono na oświetlenie strefy oczekiwania przed przejściem dla pieszych. Zastosowanie wskazanych w wytycznych rozwiązań pozwoli zapewnić kierującemu pojazdem lepszą widoczność pieszego zbliżającego się do przejścia dla pieszych.

Jednocześnie w resorcie infrastruktury trwają prace nad stworzeniem nowej struktury wymagań technicznych w drogownictwie, które mają zastąpić obowiązujące dziś przepisy technicznobudowlane i w sposób kompleksowy uregulować kwestie planowania, projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania dróg publicznych. W dniu 11 kwietnia 2018 r. Ministerstwo Infrastruktury podpisało z konsorcjum podmiotów, w skład którego wchodzi: Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki, Politechnika Gdańska, Politechnika Warszawska, Politechnika Wrocławska, spółka pod firmą Transprojekt Gdański Sp. z o. o. oraz spółka pod firmą Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów Transprojekt – Warszawa Sp. z o. o., umowę na wykonanie opracowania pt. „Analiza jakości technicznej projektów drogowych współfinansowanych z funduszy Unii Europejskiej wraz z rekomendacjami optymalizacji i szczegółowymi warunkami technicznymi projektowania, realizacji, eksploatacji i utrzymania dróg publicznych”. W ramach tego opracowania Wykonawca określi zasady projektowania, w tym lokalizacji przejść dla pieszych, uwzględniając w szczególności warunki widoczności pieszego na przejściu z perspektywy kierowcy oraz widoczności pojazdu z perspektywy pieszego na przejściu.

2. ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2019 r. poz. 341, z późn. zm.).

Ze względu na wprowadzenie przepisami niniejszego projektu zmiany w art. 135 ust. 1 pkt 1a lit. a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, dającej podstawę do zatrzymywania prawa jazdy kierującemu pojazdem przekraczającym dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h poza obszarem zabudowanym, zmianie wynikowej ulega przepis art. 102 ust. 1 pkt 4 ustawy o kierujących pojazdami. Zgodnie ze znowelizowanym brzmieniem art. 102 ust. 1 pkt 4 starosta wyda decyzję administracyjną o zatrzymaniu prawa jazdy w przypadku gdy kierujący pojazdem przekroczył dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h, bez względu na to czy przekroczenie prędkości nastąpiło na obszarze zabudowanym czy poza obszarem zabudowanym.

Zgodnie z art. 3 projektowana ustawa wejdzie w życie z dniem 1 lipca 2020 r. Okres przed wejściem w życie projektowanych zmian pozwoli na uświadomienie uczestnikom ruchu drogowego zakresu nowych regulacji i ich znaczenia dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce. Możliwa wówczas będzie korekta aktów wykonawczych, tj. rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311).

Projekt nie wpływa na działalność mikro-, małych i średnich przedsiębiorców. Projekt nie wymaga przedstawienia organom lub instytucjom Unii Europejskiej stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.).

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.) i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. poz. 1414, z późn. zm.) projekt zostanie udostępniony na stronach rządowego informatora teleinformatycznego - Biuletyn Informacji Publicznej.

Mając na uwadze § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z dniem skierowania projektu do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu</p> <p>Ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Rafał Weber– Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Konrad Romik, dyrektor Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, tel. 22 630 12 55, e-mail: Konrad.Romik@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia</p> <p>13.12.2019 r.</p> <p>Źródło:</p> <p>inne</p> <p>Nr UD 53 w wykazie prac legislacyjnych i programowych RM</p>
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowana ustawa przewiduje rozwiązania mające na celu poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w tym przede wszystkim pieszych przechodzących przez jezdnię drogi po przejściu dla pieszych,.

Ponadto projekt zawiera regulacje mające na celu ograniczenie przypadków rażącego przekraczania dopuszczalnej prędkości, poprzez umożliwienie zatrzymywanie prawa jazdy w przypadku przekroczenia dopuszczalnej prędkości określonej ustawą lub znakiem drogowym także poza obszarem zabudowanym.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projekt ustawy zakłada konsolidację przepisów zawartych dotychczas w *ustawie – Prawo o ruchu drogowym* i akcie wykonawczym wydanym na podstawie upoważnienia zawartego w art. 7 ust. 2 tej ustawy.

W celu ograniczenia ryzyka kolizji pieszego z pojazdem na przejściu dla pieszych, projekt ustawy zmienia treść art. 13 ust. 1 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* i **rozszerza dotychczasowy obowiązek zachowania przez pieszego szczególnej ostrożności** podczas przechodzenia przez jezdnię lub torowisko również **na pieszego wchodzącego na jezdnię lub torowisko**.

Jednocześnie, w treści projektu ustawy przewidziano **zwiększenie zakresu ochrony pieszego w rejonie przejścia dla pieszych**, poprzez nałożenie na kierującego pojazdem dodatkowych obowiązków. W tym celu projektowana regulacja przewiduje zmianę brzmienia art. 26 ust. 1 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym*. W obowiązującym stanie prawnym przywołany przepis ustawy zobowiązuje kierującego pojazdem, zbliżającego się do przejścia dla pieszych do zachowania szczególnej ostrożności i ustąpienia pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu.

Natomiast obowiązek zmniejszenia prędkości przez kierującego pojazdem tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych znajdujących się na przejściu dla pieszych lub na nie wchodzących wynika z przepisów § 47 ust. 4 *rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych* (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310).

Nowe brzmienie art. 26 ust. 1 *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* **zobowiązuje kierującego pojazdem**, który zbliża się do przejścia dla pieszych (poza zachowaniem szczególnej ostrożności i ustąpieniem pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu dla pieszych – wymaganych dotychczas), **do zmniejszenia prędkości** tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się w tym miejscu lub na nie wchodzącego, a także **do ustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście** (tj. również do zatrzymania pojazdu włącznie – zgodnie z definicją ustąpienia pierwszeństwa) **albo znajdującemu się na nim**.

Wymaga podkreślenia, że zmiana brzmienia art. 26 ust. 1 *ustawy* (poprzez konsolidację w przepisach aktu wyższego rzędu, tj. *ustawy – Prawo o ruchu drogowym* przepisów zawartych dotychczas w tej ustawie oraz wyżej wymienionym *rozporządzeniu z dnia 31 lipca 2002 r.*) rozwiązuje problem braku jednoznaczności obecnych przepisów ze względu na ich dotychczasową lokalizację w dwóch aktach prawnych, a także istniejących wątpliwości w przedmiocie zgodności § 47 ust. 4 wskazanego *rozporządzenia* z zakresem upoważnienia ustawowego. Taka zmiana przyczyni się do zapewnienia większej przejrzystości przepisów oraz wyeliminowania podnoszonych zastrzeżeń w odniesieniu do pierwszeństwa pieszego w sytuacjach związanych z przekroczeniem przez niego drogi w miejscach wyznaczonych w tym celu.

Projektowana regulacja wymusi na kierującym pojazdem obowiązek dokładnej obserwacji nie tylko przejścia dla

pieszych ale i jego okolicy. Kierujący pojazdem będzie zobowiązany do stworzenia możliwości bezpiecznego przejścia przez jezdnię, nie tylko dla pieszych znajdujących się na przejściu dla pieszych, ale również na tych pieszych, którzy wchodzą na przejście dla pieszych w tym oczekują na możliwość wejścia na to przejście (tzn. oczekują na ustąpienie pierwszeństwa przez zbliżających się do przejścia dla pieszych kierujących pojazdami).

Poza przedstawionymi wyżej zmianami przepisów, projekt ustawy – dla osiągnięcia zdecydowanej poprawy bezpieczeństwa pieszych poprzez obniżenie prędkości pojazdów w godzinach nocnych na obszarze zabudowanym – przewiduje również zmianę brzmienia **art. 20 ust. 1** ustawy oraz uchylenie ust. 1a w tym artykule. Zgodnie z nowym brzmieniem ust. 1 prędkość dopuszczalna pojazdu albo zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym wynosi **50 km/h bez względu na porę doby**, zamiast obecnych 60 km/h w godzinach 23:00-5:00 oraz 50 km/h w pozostałych godzinach. Przyjęte rozwiązanie zmierza w kierunku poprawy bezpieczeństwa, w szczególności pieszych, jako niechronionych uczestników ruchu drogowego. Z analiz badawczych wynika, że różnica prędkości między 50 i 60 km/h ma istotne znaczenie w kontekście długości drogi hamowania pojazdu oraz potencjalnych skutków zdarzeń drogowych. Należy zaznaczyć, że ważną charakterystyką bezpieczeństwa ruchu jest ciężkość wypadków, która w decydującym stopniu zależy od prędkości w chwili zdarzenia drogowego. W szczególności ma to znaczenie na obszarze zabudowanym, gdzie występuje wzmożony ruch pieszych.

Należy też wskazać, że ujednoczenie prędkości w obszarze zabudowanym pozwoli na wyeliminowanie wątpliwości związanych z realizacją przepisu o zatrzymywaniu prawa jazdy za jazdę z prędkością powyżej 50 km/h ponad prędkość dopuszczalną w obszarze zabudowanym, w sytuacji gdy przekroczenie prędkości miało miejsce w okresie doby gdy następowała zmiana dopuszczalnej prędkości (godz. 5.00 i godz. 23.00).

Jednocześnie Polska pozostaje jedynym krajem w UE, który nadal dopuszcza jazdę z prędkością 60km/h w obszarze zabudowanym.

Niniejszy projekt ustawy przewiduje również zmianę **brzmienia art. 135 ust. 1 pkt 1a lit. a ustawy – Prawo o ruchu drogowym** w zakresie zasad zatrzymywania prawa jazdy za przekroczenie prędkości. Zmiana ta umożliwi zatrzymywanie prawa jazdy również w przypadku przekroczenia dopuszczalnej prędkości określonej ustawą lub znakiem drogowym także poza obszarem zabudowanym.

Należy podkreślić, że w Polsce od lat odnotowuje się bardzo wysoki wskaźnik ciężkości wypadków (ofiary śmiertelne/100 wypadków) na obszarach niezabudowanych, których jedną z głównych przyczyn pozostaje nadmierna prędkość.

Najwięcej przekroczeń prędkości mieści się w zakresie 11-30 km/h. Najrzadziej rejestrowane są przekroczenia prędkości powyżej 50 km/h, jednak mogą one powodować najpoważniejsze konsekwencje w wypadkach drogowych. Wprowadzenie zaproponowanej zmiany przyczyni się do karania tej grupy kierowców która nie uznaje ograniczeń prędkości i stanowi ogromne zagrożenie dla pozostałych uczestników ruchu drogowego.

Ze względu na wprowadzenie przepisami niniejszego projektu zmiany w art. 135 ust. 1 pkt 1a lit. a ustawy – Prawo o ruchu drogowym, dającej podstawę do zatrzymywania prawa jazdy kierującemu pojazdem przekraczającemu dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h poza obszarem zabudowanym, zmianie wynikowej ulega przepis art. 102 ust. 1 pkt 4 ustawy o kierujących pojazdami. Zgodnie ze znowelizowanym brzmieniem art. 102 ust. 1 pkt 4 starosta wyda decyzję administracyjną o zatrzymaniu prawa jazdy w przypadku gdy kierujący pojazdem przekroczył dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h, bez względu na to czy przekroczenie prędkości nastąpiło na obszarze zabudowanym czy poza obszarem zabudowanym.

Planowane jest zintensyfikowanie prac poprawiających jakości i podnoszących poziom bezpieczeństwa infrastruktury drogowej przeznaczone dla ruchu pieszych, takich jak np.: budowa chodników, modernizacja oświetlenia przejść dla pieszych, umieszczenie wysp azylu czy zmiany w oznakowaniu drogi. Działania te możliwe będą m.in. poprzez dofinansowanie z budżetu państwa na inwestycje na drogach samorządowych, które można uzyskać w ramach (zgodnie z harmonogramem prac):

- Funduszu Dróg Samorządowych na mocy ustawy z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2161, z późn. zm.),
- Rezerwy subwencji ogólnej powołanej na mocy art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 23).

Jednocześnie Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad utworzeniem nowego programu infrastrukturalnego stanowiącego źródło finansowania inwestycji drogowych wpływających na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zgodnie z art. 3 projektowana ustawa wejdzie w życie z dniem 1 lipca 2020 r. Okres przed wejściem w życie projektowanych zmian pozwoli na uświadomienie uczestnikom ruchu drogowego zakresu nowych regulacji i ich znaczenia dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Planowane jest także przygotowanie kampanii informacyjno-edukacyjnej dotyczącej zaproponowanych zmian. Celem kampanii będzie informowanie społeczeństwa o nowych regulacjach prawnych oraz edukacja w celu zmiany zachowań kierujących pojazdami oraz pieszych. Kampania rozpowszechniana będzie poprzez działania o charakterze promocyjnym w mediach, prasie oraz Internecie. Jej rozpoczęcie zakładane jest niezwłocznie po przyjęciu przepisów proponowanych w ustawie.

Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

Przeprowadzone analizy wykazały brak innej możliwości osiągnięcia celu projektu.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Przepisy obowiązujące w większości krajów UE, w szczególności w tych, które osiągają najniższe współczynniki ofiar wypadków, dają pieszym – jako niechronionym uczestnikom ruchu – znaczne przywileje przy przechodzeniu przez jezdnię.

W krajach tych pieszy jest chroniony podczas przechodzenia przez przejście dla pieszych, a także:

- w trakcie zbliżania się do jezdni z wyraźnym zamiarem przejścia (m.in. Niemcy, Holandia i Czechy);
- w trakcie zbliżania się do jezdni, nawet jeżeli zamiar przejścia przez jezdnię nie jest widoczny (Francja, Norwegia).

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Uczestnicy ruchu drogowego	ok. 40 mln	Rocznik statystyczny GUS	Przepisy ustawy oddziałują na prawa i obowiązki pieszych oraz kierujących pojazdami, już uregulowane w porządku prawnym w odrębnych aktach prawnych (jak wskazano w pkt 2 OSR). Projektowana regulacja przewiduje zwiększenie zakresu ochrony pieszego w rejonie przejścia dla pieszych, poprzez nałożenie na kierującego pojazdem dodatkowych obowiązków. Nowe przepisy zobowiązują kierującego pojazdem, który zbliża się do przejścia dla pieszych, do zmniejszenia prędkości tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się w tym miejscu lub na nie wchodzącego, a także do ustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na to przejście. Dodatkowo, zmiana brzmienia art. 135 ust. 1 pkt 1a lit. a ustawy – Prawo o ruchu drogowym umożliwi zatrzymywanie prawa jazdy w przypadku przekroczenia o 50 km/h dopuszczalnej prędkości określonej ustawą lub znakiem drogowym także poza obszarem zabudowanym, co wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.
Organy kontroli ruchu drogowego	Policja, straże gminne i miejskie, GITD		Przepisy ustawy wpływają na obszar sankcjonowanych zachowań uczestników ruchu drogowego, a tym samym mają

			<p>związek z uprawnieniami organów kontroli ruchu drogowego.</p> <p>Wprowadzenie zmian w zakresie zatrzymywania prawa jazdy za przekroczenie prędkości o więcej niż 50 km/h poza obszarem zabudowanym wpłynie na zwiększenie ilości zatrzymanych przez Policję i przekazanych do właściwego Starosty praw jazdy. Wzrośnie też ilość powiadomień przekazywanych do Starostów przez podmioty uprawnione do kontroli ruchu o ujawnionym - np. przez fotoradar - przekroczeniu prędkości.</p>
Organy zarządzające ruchem na drogach	397		<p>Przepisy ustawy nie oddziałują bezpośrednio na organy zarządzające ruchem na drogach, jednak przebudowa dróg w obrębie przejść dla pieszych będzie skutkowała koniecznością wprowadzenia przez te organy odpowiednich zmian w organizacji ruchu, odpowiadających zmianom wprowadzonym przez zarządców dróg. Będzie to wymagało również przygotowania i zatwierdzenia nowych projektów organizacji ruchu, statuujących i dokumentujących wprowadzone zmiany.</p>
Zarządcy dróg	2808		<p>Przepisy ustawy nie oddziałują bezpośrednio na zarządców dróg, jednak dla uzyskania optymalnego efektu nowych regulacji w zakresie poprawy bezpieczeństwa pieszych, niezbędne będzie wprowadzenie przez zarządców dróg zmian w infrastrukturze drogowej w obrębie przejść dla pieszych.</p>
Starostowie	380		<p>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</p>

		(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.
--	--	---

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt ustawy zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w zakładce Rządowy Proces Legislacyjny oraz dodatkowo w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

W ramach konsultacji publicznych projekt ustawy, z 21-dniowym terminem na zgłaszanie uwag, zostanie skierowany do następujących podmiotów:

- 1) Wojewoda Dolnośląski,
- 2) Wojewoda Kujawsko-Pomorski,
- 3) Wojewoda Lubelski,
- 4) Wojewoda Lubuski,
- 5) Wojewoda Łódzki,
- 6) Wojewoda Małopolski,
- 7) Wojewoda Mazowiecki,
- 8) Wojewoda Opolski,
- 9) Wojewoda Podkarpacki,
- 10) Wojewoda Podlaski,
- 11) Wojewoda Pomorski,
- 12) Wojewoda Śląski,
- 13) Wojewoda Świętokrzyski,
- 14) Wojewoda Warmińsko-Mazurski,
- 15) Wojewoda Wielkopolski,
- 16) Wojewoda Zachodniopomorski,
- 17) Konwent Marszałków Województw RP,
- 18) Polski Kongres Drogowy,
- 19) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa,
- 20) Instytut Transportu Samochodowego,
- 21) Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
- 22) Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP - Zarząd Krajowy,
- 23) Wydział Transportu Politechniki Warszawskiej,
- 24) Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym,
- 25) Stowarzyszenie Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Drogowego,
- 26) Klub Inżynierii Ruchu „Klir”.
- 27) Samorządowa Komisja Drogownictwa Miejskiego;
- 28) Krajowa Rada Zarządców Dróg Powiatowych;
- 29) Konwent Dyrektorów Zarządów Dróg Wojewódzkich;
- 30) Związek Powiatów Polskich;
- 31) Związek Województw RP;
- 32) Unia Metropolii Polskich;

- 33) Związek Miast Polskich;
 34) Związek Gmin Wiejskich,
 Projekt ustawy zostanie również skierowany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.
 Wyniki konsultacji publicznych oraz opiniowania zostaną przedstawione w raporcie dołączonym do niniejszej oceny.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST					-	-	-	-	-	-	-	-
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem					-	-	-	-	-	-	-	
budżet państwa					-	-	-	-	-	-	-	
JST					-	-	-	-	-	-	-	
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	Nie przewiduje się wpływu regulacji na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy											

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, a także na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych

Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							

	(dodaj/usuń)	
Niemierzalne	sytuacja ekonomiczna i społeczna rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych	Regulacja wpłynie na zmniejszenie zagrożenia bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych.
	(dodaj/usuń)	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak danych	

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

tak
 nie
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów
 zmniejszenie liczby procedur
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów
 zwiększenie liczby procedur
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.

tak
 nie
 nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie proponowanych w projekcie ustawy rozwiązań pozostanie bez wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 inne: bezpieczeństwo obywateli

demografia
 mienie państwowe

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Projektowane przepisy pozwolą na ograniczenie liczby ofiar wypadków drogowych, przede wszystkim z udziałem pieszych (zarówno w odniesieniu do osób zabitych, jak i rannych w wypadkach).

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Projektowana ustawa wejdzie w życie z dniem 1 lipca 2020 r.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Monitoring wyników wprowadzonych regulacji wykonywany będzie na podstawie informacji o wypadkach w ruchu drogowym pozyskanych z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji prowadzonego przez Komendę Główną Policji. Roczne podsumowanie danych statystycznych wraz z analizą wypadkowości w obszarze którego dotyczą proponowane zmiany zostanie przedstawione w corocznych sprawozdaniach dotyczących stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działań realizowanych w tym zakresie, którego złożenie Radzie Ministrów jest obowiązkiem ustawowym Przewodniczącego KRBRD, Ministra Infrastruktury.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

– Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2018 r.

<http://krbrd.gov.pl/pl/test.html>

- Badanie zachowań pieszych i relacji pieszy-kierowca wrzesień-grudzień 2018 r.
<http://krbrd.gov.pl/pl/monitoring-zachowan.html>
- Wytyczne organizacji bezpiecznego ruchu pieszych –wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych
<http://krbrd.gov.pl/pl/pozostale.html>
- Wytyczne zarządzania prędkością na drogach samorządowych <http://krbrd.gov.pl/pl/pozostale.html>
- Raport dotyczący ochrony pieszych w pobliżu i na wyznaczonych przejściach przez jezdnię w wybranych 15 krajach europejskich <http://krbrd.gov.pl/pl/pozostale.html>