



KANCELARIA PRAWNICZA "LEX –EL"

Elżbieta Kosińska – Kozak

Warszawa, dnia 1 grudnia 2014 r.

OPINIA PRAWNA

I. WSTĘP

- Opinia prawna w przedmiocie:** analizy skuteczności prawnej zmian proponowanych w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 1859) z dnia 17 września 2013 r. oraz zawartych w sprawozdaniu podkomisji nadzwyczajnej o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 1859) z dnia 25 września 2014 r. w zakresie przepisów dotyczących pierwszeństwa pieszego wchodzącego na pasy.
- Opinia prawna sporządzona na zlecenie:** Biuro Prawne Klubu Parlamentarnego Platforma Obywatelska; ul. Wiejska 4/6/8; 00-902 Warszawa.
- Opinia prawna sporządzona przez:** radca prawny Elżbieta Kosińska – Kozak, Kancelaria Prawnicza "LEX - EL" Elżbieta Kosińska – Kozak, ul. Okuniewska 21/lok. 15, 04-131 Warszawa.
- Opinia prawna sporządzona wg. stanu prawnego na dzień:** 1 grudnia 2014 r.
- Opinia prawna sporządzona w oparciu o:**

- 5.1. Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 1859) z dnia 17 września 2013 r.;
- 5.2. Sprawozdanie podkomisji nadzwyczajnej o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 1859) z dnia 25 września 2014 r.;
- 5.3. Raport z dnia 13 czerwca 2013 roku przygotowany na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego dotyczących ochrony pieszych w pobliżu i na wyznaczonych przejściach przez jezdnię w wybranych 15 krajach europejskich.

6. Akty prawne mające zastosowanie:

- 6.1. Prawo o ruchu drogowym z dnia 20 czerwca 1997 r. (tj. Dz.U. z 2012 r. poz. 1137);
- 6.2. Rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 31 lipca 2002 r. (Dz.U. Nr 170, poz. 1393);
- 6.3. Konwencja o ruchu drogowym z dnia 8 listopada 1968 r. (Dz.U. 1988 Nr 5, poz. 40; *zwana dalej Konwencją Wiedeńską*);
- 6.4. Kodeks karny z dnia 6 czerwca 1997 r. (Dz.U. Nr 88, poz. 553);
- 6.5. Kodeks wykroczeń z dnia 20 maja 1971 r. (tj. Dz.U. z 2013 r. poz. 482).

7. Bibliografia:

„Prawo o ruchu drogowym. Komentarz”, Kotowski W., Wydawnictwo ABC, Warszawa 2011

II. PRZEDMIOT OPINII

Opinia prawna dotycząca analizy skuteczności prawnej zmian proponowanych w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 1859) z dnia 17 września 2013 r. oraz zawartych w sprawozdaniu podkomisji nadzwyczajnej o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 1859) z dnia 25 września 2014 r. w zakresie przepisów dotyczących pierwszeństwa pieszego wchodzącego na pasy.

III. STAN FAKTYCZNY

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).

W obecnie obowiązującym stanie prawnym kwestię przechodzenia pieszego przez jezdnię reguluje przede wszystkim przepis art. 13 i 14 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którymi:

art. 13 ust. 1. Pieszy, przechodząc 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. Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych jest dozwolone, gdy odległość od przejścia przekracza 100 m. Jeżeli jednak skrzyżowanie znajduje się w odległości mniejszej niż 100 m od wyznaczonego przejścia, przechodzenie jest dozwolone również na tym skrzyżowaniu.

3. Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych, o którym mowa w ust. 2, jest dozwolone tylko pod warunkiem, że nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub utrudnienia ruchu pojazdów. Pieszy jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdom i do przeciwległej krawędzi jezdni iść drogą najkrótszą, prostopadle do osi jezdni.

4. Jeżeli na drodze znajduje się przejście nadziemne lub podziemne dla pieszych, pieszy jest obowiązany korzystać z niego, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

5. Na obszarze zabudowanym, na drodze dwujezdniowej lub po której kursują tramwaje po torowisku wyodrębnionym z jezdni, pieszy przechodząc przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany korzystać tylko z przejścia dla pieszych.

6. Przechodzenie przez torowisko wyodrębnione z jezdni jest dozwolone tylko w miejscu do tego przeznaczonym.

7. Jeżeli wysepka dla pasażerów na przystanku komunikacji publicznej łączy się z przejściem dla pieszych, przechodzenie do i z przystanku jest dozwolone tylko po tym przejściu.

8. Jeżeli przejście dla pieszych wyznaczone jest na drodze dwujezdniowej, przejście na każdej

jezdni uważa się za przejście odrębne. Przepis ten stosuje się odpowiednio do przejścia dla pieszych w miejscu, w którym ruch pojazdów jest rozdzielony wysepką lub za pomocą innych urządzeń na jezdni.

Zgodnie z art. 14 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, **zabrania się:**

1) wchodzenia na jezdnię:

a) bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych,

b) spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi;

2) przechodzenia przez jezdnię w miejscu o ograniczonej widoczności drogi;

3) zwalniania kroku lub zatrzymywania się bez uzasadnionej potrzeby podczas przechodzenia przez jezdnię lub torowisko;

4) przebiegania przez jezdnię;

5) chodzenia po torowisku;

6) wchodzenia na torowisko, gdy zapory lub półzapory są opuszczone lub opuszczanie ich rozpoczęto;

7) przechodzenia przez jezdnię w miejscu, w którym urządzenie zabezpieczające lub przeszkoda oddzielają drogę dla pieszych albo chodnik od jezdni, bez względu na to, po której stronie jezdni one się znajdują.

Zgodnie zaś art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym *kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu.*

Kwestia odpowiedniego oznakowania przejścia dla pierwszym została natomiast uregulowana w § 47 ust. 4 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie znaków i sygnałów drogowych z dnia 31 lipca 2002 r. (Dz.U. Nr 170, poz. 1393) zgodnie, z którym *kierujący pojazdem zbliżający się do miejsca oznaczonego znakiem D-6 („przejście dla pieszych” oznaczający miejsce przeznaczone do przechodzenia pieszych w poprzek drogi), D-6a („przejazd dla rowerzystów” oznaczający miejsce przeznaczone do przejeżdżania rowerzystów w poprzek drogi) albo D-6b („przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów” oznaczający występujące obok siebie przejście dla pieszych oraz przejazd dla rowerzystów) jest obowiązany zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszych lub rowerzystów znajdujących się w tych miejscach lub na nie wchodzących lub wjeżdżających.*

W związku ze statystykami zaprezentowanymi na wstępie niniejszej części przedmiotowej opinii ustawodawca zdecydował się na nowelizację ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wprowadzając następujące zmiany projektem z dnia 17 września 2013 r.:

1) w art. 13 ust. 1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„1. Pieszy wchodzący na to przejście lub znajdujący się na nim ma pierwszeństwo przed pojazdem.”;

2) w art. 26 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu, który oczekuje bezpośrednio przed przejściem na możliwość bezpiecznego przekroczenia jezdni lub znajduje się na przejściu.”.

Prawodawca – jak wskazał w uzasadnieniu do przedmiotowego projektu – zdecydował, więc, 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.

Taka konstrukcja, zdaniem wnioskodawcy, 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 zatrzymanie pojazdu.

W rezultacie obrad podkomisji nadzwyczajnej w dniach 23 kwietnia, 28 maja, 9 lipa, 10 i 25

września 2014 r., komisja ta przedstawiła w dniu 25 września 2014 r. sprawozdanie zawierające jednolity tekst projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym, wprowadzając następujące zmiany:

1) w art. 13:

a. ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pieszy, przechodząc 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 przejściu lub wchodzący na nie, ma pierwszeństwo przed pojazdem.”,

b. po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Pieszy przed wejściem na przejście dla pieszych uwzględnia odległość od zbliżającego się pojazdu, jego prędkość i warunki drogowe.”;

2) w art. 26 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa pieszemu, który znajduje się na przejściu dla pieszych lub na nie wchodzi. Kierujący pojazdem, z wyjątkiem kierującego tramwajem, jest obowiązany zatrzymać pojazd przed przejściem o ile jest to konieczne dla umożliwienia oczekującemu pieszemu wejścia na to przejście.”.

IV. ANALIZA PRZEDMIOTU OPINII

Mając na uwadze przedstawiony wyżej stan faktyczny, sporządzający niniejszą opinię przyjmuje, iż zakresem opinii prawnej jest zaprezentowanie Zlecającemu skuteczności prawnej przepisów nowelizujących ustawę – Prawo o ruchu drogowym w zakresie przepisów dotyczących pierwszeństwa pieszego wchodzącego na pasy, zawartych:

1. w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 1859) z dnia 17 września 2013 r.;
2. w sprawozdaniu podkomisji nadzwyczajnej o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 1859) z dnia 25 września 2014 r.

Jak zostało wskazane w uzasadnieniu projektu zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym z

dnia 17 września 2013 r., zakaz wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd ma swoje odzwierciedlenie w Konwencji o ruchu drogowym, która stanowi, że na przejściach dla pieszych piesi nie powinni wchodzić na jezdnię bez uwzględnienia odległości i szybkości zbliżających się pojazdów.

W rzeczywistości jednak, zakaz ten ma także odzwierciedlenie w przepisach krajowych, a mianowicie w przepisie art. 14 pkt. 1 a) nowelizowanej ustawy, zgodnie z którym zabrania się wchodzenia na jezdnię bezpośrednio przed jadący pojazd, w tym również na przejściu dla pieszych. Mimo to, zgodnie ze wskazanymi na wstępie statystykami wejście pieszego na jezdnię bezpośrednio przed jadącym pojazdem stanowiło w 2011 roku przyczynę 2 493 wypadków, (tj. 57% wszystkich zdarzeń spowodowanych przez pieszych).

Także zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami pieszy, przechodząc przez jezdnię lub torowisko, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, która zgodnie z art. 2 pkt 22 ustawy – Prawo o ruchu drogowym 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*, zaś zgodnie z doktryną i orzecznictwem („Prawo o ruchu drogowym. Komentarz”, Kotowski W., Wydawnictwo ABC, Warszawa) polega także na:

- ocenie prędkości i odległości jadących pojazdów;
- rezygnacji z przechodzenia w miejscach niedostatecznej widoczności (w pobliżu wierzchołków wzniesień, zakrętów);
- upewnieniu się, czy ani z lewej, ani z prawej strony nie nadjeżdża pojazd;
- spokojnym wkraczaniu na jezdnię;
- kierowaniu się najkrótszą drogą wzdłuż po przejściu dla pieszych do przeciwległej krawędzi, tzn. prostopadle do osi jezdni, chyba że znaki poziome wskazują inaczej.

W rzeczywistości, więc piesi także zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym zobowiązani są do uwzględnienia odległości od zbliżającego się pojazdu, jego prędkości i warunków drogowych, tylko nie wyrażonej *expressis verbis*. Inną kwestią jest, w jaki sposób zachowanie tak rozumianej szczególnej ostrożności można wykazać oraz w przyszłości, w jaki sposób strony dowodziłyby czy pieszy w danych okolicznościach uwzględnił odległość od zbliżającego się pojazdu, jego prędkość i warunki drogowe.

Także zgodnie z obecnie obowiązującym prawem, obowiązkiem pieszego jest korzystanie ze specjalnie oznaczonych przejść dla pieszych (D-6 i P-10 łącznie). Poza tymi miejscami przechodzenie przez jezdnię jest dozwolone, pod warunkiem że:

- odległość do najbliższego przejścia przekracza 100 m;
- pieszy przechodzi przez jezdnię przy skrzyżowaniu;
- nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu ani utrudnienia ruchu pojazdów;
- pieszy ustąpi pierwszeństwa pojazdom.

Na wyznaczonym przejściu dla pieszych pierwszeństwo przysługuje przechodzącemu, pod warunkiem że już znajduje się on na tym przejściu. Wówczas ma prawo przekroczyć jezdnię w całości, bez konieczności przyspieszenia, zwolnienia lub zatrzymania się. Wzmocnieniem gwarancji pieszego jest obowiązek zachowania „szczególnej ostrożności” (art. 2 pkt 22 ustawy Prawo o ruchu drogowym) przez kierującego zbliżającego się do przejścia dla pieszych, z którą ściśle wiąże się wyraźny zakaz:

- wyprzedzania pojazdu na przejściu dla pieszych i bezpośrednio przed nim, z wyjątkiem przejścia, na którym ruch jest kierowany;
- omijania pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu;
- jazdy wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych.

Wymienione dyrektywy zawiera art. 26 ust. 1 i 3 pkt 1, 2 i 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Podobny przywilej pierwszeństwa ma pieszy przechodzący przez jezdnię przy skrzyżowaniu bez wyznaczonego przejścia dla pieszych względem pojazdu, który skręca z drogi poprzecznej.

Zdaniem sporządzającego niniejszą opinię, uwzględniając fakt bardzo wysokiego ryzyka utraty życia pieszych w Polsce, zaproponowana zmiana dotycząca przyznania ochrony pieszemu także w momencie wchodzenia na przejście, a nie tylko znajdowania się na nim, mająca na celu podniesienie bezpieczeństwa pieszych przed przejściem, jest silnie uzasadniona. Powyższą tezę potwierdza również analiza dotycząca ochrony prawnej pieszego w Polsce w porównaniu z 14 krajami europejskimi wykonana przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Zmiana ta rekomendowana jest w brzmieniu nadanym przez podkomisję nadzwyczajną o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym z dnia 25 września

2014 r., z uwagi na fakt, iż uwzględnia ono obecnie obowiązujący obowiązek zachowania szczególnej ostrożności przez pieszego. Zapis ten zwalnia jednak ustawodawcę z obowiązku dodawania ust. 1a w brzmieniu nadanym przez przedmiotową podkomisję.

Stanowisko to uzasadnia także fakt, iż zgodnie z obowiązującym w obecnej treści przepisem art. 14 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w żadnym razie pieszy nie może egzekwować pierwszeństwa przez wtargnięcie na jezdnię przed nadjeżdżający pojazd. Takie zachowanie pieszego wiąże się z bezpośrednim zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego i stanowi wykroczenie z art. 86 § 1 Kodeksu wykroczeń, zagrożone grzywną do 5000 zł. Jeśli pieszy znajduje się w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka, można wobec niego zastosować areszt od 5 do 30 dni, orzec ograniczenie wolności w wymiarze miesiąca lub wymierzyć grzywnę do określonej wyżej wysokości.

Zasada „szczególnej ostrożności” do zachowania, której obowiązany jest pieszy przechodzący przez jezdnię, nie sprowadza się wyłącznie do wzmożonej uwagi w związku z odbywającym się ruchem pojazdów, ale dotyczy również innych pieszych. Chodzi o to, że jeżeli pieszy przebiega przez jezdnię lewą stroną „zebry”, wskutek czego potrąca prawidłowo poruszającego się innego pieszego, który przewraca się i doznaje uszkodzenia ciała na czas powyżej 7 dni, wówczas rażąco narusza zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego, wypełniając tym samym znamiona przestępstwa z art. 177 § 1 lub 2 Kodeksu karnego, w zależności od skutków („Prawo o ruchu drogowym. Komentarz”, Kotowski W., Wydawnictwo ABC, Warszawa 2011).

V. PODSUMOWANIE

Reasumując, w ocenie sporządzającego niniejszą opinię należy pozytywnie zaopiniować nowelizację ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu nadanym w sprawozdaniu podkomisji nadzwyczajnej o poselskim projekcie ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 1859) z dnia 25 września 2014 r., w zakresie zmiany art. 13 ust. 1 oraz art. 26 ust. 1.

Przedmiotowe zmiany zasługują na rekomendację zwłaszcza w zakresie nadania uprzywilejowanej pozycji pieszemu nie tylko wówczas, gdy znajduje się on już na przejściu dla

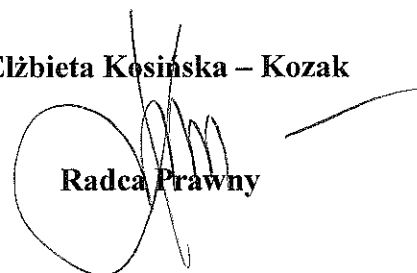
pieszych, ale także kiedy oczekuje on bezpośrednio przed przejściem. Racjonalnym rozwiązaniem jest także pozostawienie w treści nowelizowanych przepisów obowiązku zachowania szczególnej ostrożności zarówno przez pieszego, przechodzącego przez jezdnię lub torowisko, jak i przez kierującego pojazdem, zbliżającego się do przejścia dla pieszych.

Trzeba też zwrócić uwagę na fakt, iż przedmiotowe zmiany usankcjonują obowiązujący już 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. Formalnie przepis ten daje więc pierwszeństwo pieszemu nie tylko wówczas, gdy znajduje się on na przejściu, ale także wtedy, gdy wchodzi na przejście, pomimo iż akt wyższego rzędu, jakim jest ustawa – Prawo o ruchu drogowym, nie przyznaje na dzień dzisiejszy pieszym tak szerokiego uprzywilejowania.

Obowiązujące w Polsce w powyższym zakresie dotychczasowe uregulowania zrodziły poważne wątpliwości. W literaturze wskazuje się, że takie uregulowanie przedmiotowej kwestii w rozporządzeniu pozostaje w sprzeczności z art. 13 ust. 1 zd. drugie i art. 26 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w myśl, których pierwszeństwo przed pojazdem ma tylko pieszy znajdujący się na przejściu. Należy zgodzić się z R.A. Stefańskim, iż zmiana tej zasady może nastąpić tylko poprzez nowelizację 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 słusznie postanowiono znowelizować stosowne przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym, aby pozostawały pełnym odzwierciedleniem postanowień Konwencji Wiedeńskiej. Ponadto, nowelizacja ustawy zgodnie z omawianym w podsumowaniu brzemieniem przybliży stopień ochrony pieszego przechodzącego przez jezdnię na przejściu dla pieszych do ochrony

zagwarantowanej przepisami regulującymi tę zasadę w większości państw Unii Europejskiej.

Elżbieta Kosińska – Kozak



Radca Prawny