



Warszawa, dnia 21 lutego 2018 r.



03980200016762
RPW/6080/2018 P
2018-02-23

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Stanowony Panie Marszałku,

w związku z pismem nr BPS/043-54-1466/18, przy którym przesłano oświadczenie złożone przez senatora Andrzeja Kobiaka podczas 54. posiedzenia Senatu RP w dniu 19 stycznia 2018 r. w sprawie zagrożenia stwarzanego przez kierowców samochodów ciężarowych na autostradach, poniżej przedstawiam następujące stanowisko.

Obowiązujące przepisy *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260, z późn. zm.) nakładają odpowiednie obowiązki dla kierujących pojazdami – związane z wykonywanym manewrem wyprzedzania – mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa i płynności ruchu. Zgodnie z art. 24 ust. 1 *ustawy - Prawo o ruchu drogowym*, kierujący pojazdem jest obowiązany przed wyprzedzeniem upewnić się w szczególności, czy ma odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu. Natomiast art. 24 ust. 6 tej *ustawy* stanowi, że kierującemu pojazdem wyprzedzanym zabrania się w czasie wyprzedzania i bezpośrednio po nim zwiększania prędkości.

Należy zwrócić uwagę, że Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad – jako organ zarządzający ruchem na autostradach i drogach ekspresowych – posiadając wiedzę w zakresie warunków ruchu na sieci tych dróg, może dostosować organizację ruchu do lokalnych potrzeb, uwzględniając m.in. potrzebę wyeliminowania manewrów wyprzedzania przez samochody ciężarowe na określonych odcinkach dróg (na których taki manewr prowadziłby do znacznego utrudnienia ruchu innym jego uczestnikom lub powodowałby zagrożenie bezpieczeństwa ruchu). Wymaga podkreślenia, że wskazane wyżej dostosowanie organizacji ruchu może mieć zarówno charakter stały (za pomocą znaków B-26 „zakaz wyprzedzania przez samochody ciężarowe”), jak i okresowy (znaki B-26 z odpowiednimi tabliczkami). Może mieć również – dzięki zastosowaniu znaków zmiennej treści, które są zainstalowane na sieci autostrad i dróg ekspresowych – charakter dynamiczny, uzależniony od aktualnych parametrów ruchu, jak np. natężenie ruchu oraz udział w nim samochodów ciężarowych, czy warunki pogodowe. Zgodnie z informacją przekazaną przez GDDKiA (według stanu na luty 2017 r.) znaki B-26 zastosowane są na odcinkach autostrad i dróg ekspresowych o łącznej długości około 340 km, co stanowi niemal 10 procent obecnej sieci tych dróg.

Jednocześnie uprzejmie wskazuję, że egzekwowanie przestrzegania przez kierujących pojazdami (również samochodami ciężarowymi) zasad ruchu drogowego oraz stosowania się do znaków i sygnałów drogowych, należy do zadań Policji, nad którą nadzór sprawuje Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Odnosząc się do propozycji objęcia odpowiedzialnością karną również właścicieli firm transportowych, należy podkreślić, że zgodnie z obecnym stanem prawnym, przedsiębiorca nie może odpowiadać za wykroczenia w ruchu drogowym popełnione przez pracownika kierującego samochodem ciężarowym. Mandat karny za powyższe wykroczenia nakładany jest bezpośrednio na kierowcę i nie ma możliwości nałożenia kary na inną osobę. W mojej opinii jest to słuszne rozwiązanie, gdyż na naruszenia *ustawy - Prawo o ruchu drogowym* bezpośredni wpływ ma jedynie kierujący pojazdem, a nie przedsiębiorca lub zarządzający przedsiębiorstwem. Ewentualne skutki naruszeń przepisów ruchu drogowego wynikają najczęściej z indywidualnych, błędnych decyzji kierowcy.


Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Marek Chodkiewicz
Podsekretarz Stanu