

Petycja dotycząca zmian w przepisie dotyczącym zakazu wyprzedzania przez pojazdy ciężarowe na drogach szybkiego ruchu.

Składamy protest przeciwko wprowadzeniu przepisów o zakazie wyprzedzania na drogach ekspresowych w proponowanym kształcie: „W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, z późn. zm.3) w art. 24 dodaje się ust. 13 i 14 w brzmieniu:

„13. Kierującemu pojazdem kategorii N2 lub N3, o których mowa odpowiednio w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia 2018/858 albo w załączniku nr 2 do ustawy, zabrania się wyprzedzania pojazdu samochodowego na autostradzie i drodze ekspresowej o wyłącznie dwóch pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku ruchu, chyba że pojazd ten porusza się z prędkością znacznie mniejszą od dopuszczalnej

(podkreślenie własne) dla pojazdów kategorii N2 lub N3 obowiązującej na danej drodze.

"14. Zakazu, o którym mowa w ust. 13, nie stosuje się do wyprzedzania pojazdów wykonujących na drodze prace porządkowe, remontowe lub modernizacyjne wysyłających żółte sygnały błyskowe."

Wyrażenie „z prędkością znacznie mniejszą od ...” jest tak dalece nieprecyzyjne, że z pewnością będzie powodem wielu sporów prawnych. Wyrażenie to budzi wiele wątpliwości: Czy znacznie mniejsza to 5, 10, 15 czy może 20 km/h, a może jeszcze więcej? Kto i kiedy będzie stwierdzał wystąpienie różnicy w prędkościach pojazdów? Za pomocą jakich urządzeń?

Czy dla uzasadnienia manewru wyprzedzania wystarczy stwierdzenie kierowcy, że wyprzedzany pojazd jechał ze znacznie mniejszą prędkością? Co jeśli pojazd wyprzedzany przed rozpoczęciem manewru wyprzedzania jedzie z prędkością, która wynosi np. 50 km/h, a podczas manewru wyprzedzania zwiększy ją do 55km/h? czy różnica między prędkościami pojazdów: wyprzedzanego i wyprzedzającego będzie jeszcze „znaczna”? Który moment „znacznej” różnicy prędkości będzie brany pod uwagę?

Obecne przepisy zobowiązują już kierującego pojazdem aby przed manewrem wyprzedzania upewnić się czy: „ma odpowiednią widoczność i dostateczne miejsce do wyprzedzania bez utrudnienia komukolwiek ruchu”. Jak widzimy nie wystarczy taki zapis, aby zapobiec blokowaniu jezdni wyprzedzającymi się pojazdami ciężarowymi. Uważamy, że gdyby kierujący pojazdami osobowymi zachowywali odpowiednią odległość między pojazdami i nie przekraczali prędkości zagrożenie wypadków uległoby znacznemu spadkowi. Proponujemy więc, aby wzorem innych krajów wprowadzić całkowity zakaz wyprzedzania się pojazdów ciężarowych w określonych przedziałach czasowych, np. w godzinach szczytu czy też w okolicach większych miast. Godzinowe obostrzenia sprawdzają się również przy tzw. bus pasach w mieście w celu usprawnienia ruchu autobusom. Dlaczego miałyby nie sprawdzić się usprawniając ruch pojazdów osobowych na drogach szybkiego ruchu?

Uważamy, że tworzone prawo powinno mieć zapisy jasne i precyzyjne, nie budzące żadnych wątpliwości i być jednoznaczne. Zwłaszcza, że kary są bardzo wysokie i powodują znaczne ryzyko utraty uprawnień do wykonywania zawodu. Żadne inny zawód (także związany z bezpieczeństwem życia i zdrowia ludności) nie ma tak kruchych podstaw do zakazu jego wykonywania jak zawód kierowcy właśnie. Obecnie naruszenie przez kierującego pojazdem zakazu wyprzedzania pojazdu, określonego znakiem drogowym, może zakończyć się karą w wysokości 1000 zł/lub 2000 zł w

przypadku ponownego ukarania a także otrzymaniem 15 punktów karnych. Limit 24 punktów skutkuje utratą prawa jazdy a więc też możliwości wykonywania zawodu.

Rozumiemy potrzebę o zwiększenie bezpieczeństwa na drogach, w tym autostradach czy drogach szybkiego ruchu, nie możemy jednak robić to w sposób martwy, tylko po to, żeby przedstawić opinii publicznej nasze chęci, krzywdząc w ten sposób kierowców i narażających transport drogowy na dodatkowe ciężary.

Nie może być argumentem różnica w dopuszczalnych prędkościach obu typów aut, poruszających się na autostradzie — limity te zostały wprowadzone również przepisami i zapewne ich wysokość wynikała ze zbadania ich wpływu na bezpieczeństwo uczestników ruchu. Ponadto pragniemy nadmienić, iż w 2020 roku poseł Bartosz Kownacki zwracał się do Ministra Infrastruktury z zapytaniem o możliwość wprowadzenia całkowitego zakazu wyprzedzania ciężarówek na drogach szybkiego ruchu . Wówczas Ministerstwo Infrastruktury odpowiedziało, że próżno liczyć na całkowity zakaz wyprzedzania.

W ministerialnej odpowiedzi można było przeczytać: „W opiniach przekazanych przez podmioty opiniujące negatywnie oceniono dodatkowe (ponad istniejące obecnie ustawowe obowiązki kierującego pojazdem) działania ograniczające wyprzedzanie przez samochody ciężarowe, poprzez wprowadzenie dodatkowego zakazu, jako powszechnie obowiązującej zasady ruchu drogowego.”

Stoimy na stanowisku, że tak nieudolne i nieprecyzyjne wprowadzenie przepisów dotyczących zakazu wyprzedzania może wpłynąć właśnie na nie podejmowanie takiego manewru przez kierujących, a w konsekwencji, jak w powyższych opiniach wskazano - doprowadzi to do pogorszenia warunków jazdy.