

## Petycja

w sprawie zmiany zakresu stosowania ustawy „Prawo o ruchu drogowym” w celu pełnej zgodności z Konwencją wiedeńską o ruchu drogowym

---

### 1. Wniosek

Wnoszę, by Ministerstwo Infrastruktury podjęło prace legislacyjne zmierzające do zmiany art. 1 ustawy „Prawo o ruchu drogowym” tak, by brzmiał mniej więcej w następujący sposób:

„Przepisy ustawy stosuje się do ruchu odbywającego się na każdej drodze lub terenie otwartym dla ruchu publicznego, niezależnie od formalnego statusu drogi.”

Zmiana ta ma na celu **zachowanie zgodności** polskiego prawa z treścią Konwencji wiedeńskiej o ruchu drogowym, eliminację niejasności interpretacyjnych oraz wzmocnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

---

### 2. Stan obecny – rozbieżności i problemy

#### a) Zakres ustawy „Prawo o ruchu drogowym”

Zgodnie z art. 1 ust. 1 PoRD:

„Ustawa określa ... 1) zasady ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu; ...”

Ust. 2 stanowi, iż przepisy ustawy „stosuje się również do ruchu odbywającego się poza miejscami wymienionymi w ust. 1 pkt 1” tylko w zakresie „koniecznym dla uniknięcia zagrożenia bezpieczeństwa osób” lub „wynikającym ze znaków i sygnałów drogowych”.

W praktyce oznacza to, iż na drogach wewnętrznych (np. osiedlowych, zakładowych) które **nie są** oznaczone jako „strefa ruchu” ani formalnie drogą publiczną, obowiązywanie pełnego zestawu przepisów PoRD może być ograniczone lub wątpliwe.

#### b) Treść Konwencji wiedeńskiej

W art. 1 Konwencji definiuje się pojęcia m.in.:

- „road” („droga”): „the entire surface of any way or street open to public traffic” („cała powierzchnia jakiegokolwiek drogi lub ulicy otwartej dla ruchu publicznego”)
- 
- „intersection” („skrzyżowanie”): „any level cross-road, junction or fork, including the open areas formed by such crossroads, junctions or forks” („każde równopoziomowe przecięcie, węzeł lub rozwidlenie, włączając otwarte przestrzenie tworzone przez takie przecięcia, węzły lub rozwidlenia”)  
Cel dokumentu: „to facilitate international road traffic and to increase road safety through the adoption of uniform traffic rules” („aby ułatwić międzynarodowy ruch drogowy i zwiększyć bezpieczeństwo ruchu przez przyjęcie jednolitych przepisów ruchu drogowego”).

#### c) Rozbieżność

- Polski ustawodawca ogranicza zakres PoRD do „dróg publicznych” + wybranych stref.
- Konwencja natomiast wskazuje, że drogą jest każda powierzchnia „otwarta dla ruchu publicznego”, niezależnie od formalnej klasyfikacji.
- W konsekwencji pojawiają się wątpliwości interpretacyjne: czy wjazd/wyjazd, osiedlowa ulica, teren zakładu, parking osiedlowy – jeśli są otwarte dla ruchu publicznego – powinny być traktowane tak jak „droga” w rozumieniu PoRD? W praktyce czasem służby (np. policja, straż miejska) muszą ustalać status drogi, co powoduje trudności w działaniu i potencjalne luki w stosowaniu prawa.

---

### **3. Główne konsekwencje utrzymania obecnego stanu**

#### **a) Brak jednolitego stosowania przepisów**

Jeżeli droga nie została formalnie oznaczona jako „droga publiczna” lub „strefa ruchu”, to może być trudniej stosować pełne przepisy PoRD – np. w zakresie pierwszeństwa przejazdu, definicji skrzyżowania, obowiązku ostrożności. To może powodować różne traktowanie uczestników ruchu drogowego w zależności od statusu drogi – co narusza zasadę pewności prawnej.

#### **b) Problemy egzekucyjne i orzecznictwo**

W przypadkach kolizji, wykroczeń lub wypadków na drogach wewnętrznych bądź o wątpliwym statusie, służby muszą dochodzić, czy dana powierzchnia podlega PoRD, co opóźnia procedury i może prowadzić do unikania odpowiedzialności. Taka niejednorodność sprzyja sytuacjom mniej bezpiecznym dla uczestników ruchu.

#### **c) Niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo ruchu**

Jeżeli użytkownicy dróg (kierowcy, piesi) nie wiedzą, czy znajdują się na drodze, na której obowiązują pełne przepisy PoRD (np. zasada „prawej ręki” na skrzyżowaniach), to wzrasta ryzyko nieporozumień, niewłaściwych zachowań i wypadków.

#### **d) Potencjalna niezgodność z prawem międzynarodowym**

Jako Państwo-strona Konwencji wiedeńskiej, Polska ma obowiązek dostosowania prawa krajowego do jej postanowień. Brak pełnej zgodności może być podstawą krytyki z punktu widzenia prawa międzynarodowego oraz zaufania, że przepisy krajowe są jednolite i spójne.

---

### **4. Proponowane rozwiązania legislacyjne**

- Zmiana art. 1 PoRD – określenie, że ustawa stosuje się do każdej drogi lub powierzchni „otwartej dla ruchu publicznego”.
- Doprecyzowanie definicji „drogi” i „skrzyżowania” w ustawie – można zaczerpnąć z Konwencji definicję „intersection” oraz „road”.
- Wprowadzenie regulacji wykonawczych lub rozporządzeń, które ułatwią oznaczenie dróg wewnętrznych jako „strefy ruchu” lub inne rozwiązania zapewniające jasność stosowania PoRD.

- Kampania informacyjna skierowana do zarządców dróg wewnętrznych (wspólnoty mieszkaniowe, zakłady pracy), by zgłaszali drogę jako strefę ruchu, lub by była stosowana jednolita zasada prawna.
- Odwrócenie sytuacji, jeśli droga jest otwarta publicznie to jest z mocy ustawy publiczna, jeśli podmiot chce wyznaczyć drogę wewnętrzną stawia znak „droga wewnętrzna”

---

## 5. Użyte źródła

- Konwencja wiedeńska o ruchu drogowym (1968) – art. 1, definicje „road”, „intersection”.
- Prawo o ruchu drogowym – art. 1 ust. 1 i ust. 2.

---

## 6. Podsumowanie

Modernizacja zakresu stosowania ustawy „Prawo o ruchu drogowym” w kierunku pełnej zgodności z Konwencją wiedeńską przyniosłaby korzyści w postaci:

- większej jasności prawa i pewności prawnej dla uczestników ruchu drogowego,
- uproszczenia działania służb drogowych i egzekwujących prawo,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu poprzez jednolite stosowanie przepisów na wszystkich drogach otwartych dla ruchu publicznego,