

# **Petycja z prośbą o korektę ustawy z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy o prawie o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.**

Szanowny Panie Ministrze w dzisiejszej petycji chciałbym zgłosić kilka nieprawidłowości w proponowanej przez sejm ustawie zmieniającej częściowo prawo o ruchu drogowym i kilku innych ustaw. Niniejsza petycja, choć zgłasza potrzebę pilnej korekty w kluczowych obszarach, pozytywnie ocenia kierunek zmian w zakresie, m in. zwiększenia limitu dopuszczalnej prędkości dla pojazdów kategorii T, zmniejszenia minimalnego wieku do kierowania samochodami osobowymi do lat 17, okres próbny, obowiązkowych kasków na rowery napędzane elektrycznie i hulajnogi elektryczne do 16 roku życia, czy możliwości zatrzymywania prawa jazdy za przekroczenie prędkości o więcej niż 50 km/h poza obszarem zabudowanym na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych. **Popieramy większość zapisów jako krok w stronę racjonalizacji polskiego prawa drogowego.**

Działając w interesie publicznym na podstawie art. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) wnoszę o wprowadzenia zmian w u171025ozupordniu (ustawie z dnia 17 października 2025 o zmianie ustawy prawa o ruchu drogowym oraz innych ustaw), ustawie o kierujących pojazdami, oraz prawie o ruchu drogowym, wiążących się ze zmianą kilku punktów.

## **Cz. 1 – Punkty związane z powyższą ustawą.**

- 1. Zwiększenie dopuszczalnej prędkości dla ciągników rolniczych (również z przyczepą) do 50 km/h** – w ustawie zaproponowano 40 km/h (artykuł 1 ust. 2 u171025ozupordniu), obecnie dopuszcza się tylko 30 km/h (artykuł 20 ust. 6 pkt. 1 prawa o ruchu drogowym) Zdaniem wielu środowisk rolniczych zwiększenie dopuszczalnej prędkości do 50 km/h poprawi płynność ruchu, skróci przejazd między polami a gospodarstwem, szczególnie w okresie żniw, oraz zmniejszy, jak nie całkowicie zminimalizuje wyprzedzanie na obszarze zabudowanym, co wiąże się zmniejszeniem ryzyka wypadków spowodowanych niecierpliwym wyprzedzaniem w niedozwolonych miejscach, zwłaszcza że taką samą prędkość dopuszcza się dla pozostałych pojazdów na obszarze zabudowanym gdy znaki nie wskazują inaczej. Argumentem za tym jest lepsza flota ciągników niż jeszcze kilkanaście lat temu, które bezproblemowo poruszają się 50 a nawet 60 km/h, tym bardziej że **Kategoria T5 zawartej w dyrektywie 2003/37/WE parlamentu Europejskiego i rady w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi** pozwala homologować ciągniki kołowe o prędkości konstrukcyjnej

przekraczającej 40 km/h i najczęściej jest to 50 km/h, ta sama dyrektywa pozwala homologować przyczepy kategorii R1b, R2b, R3b i R4b na prędkość wyższą niż 40 km/h.

- **1a. Zwiększenie dopuszczalnej prędkości dla ciągników rolniczych** przewożących w przyczepie konwojentów, drużyn robotniczych i osób wykonujących czynności ładunkowych w przyczepie **do 30 km/h (art. 63 ust. 2 lit. d)**. Argumentem przemawiającym za tym jest to, że tak niska prędkość jak 20 km/h jedynie spowalnia ruch, nawet na drogach lokalnych, a 30 km/h nieco zmniejszy obciążenie dla przepustowości drogi, jednocześnie zapewniając duży margines bezpieczeństwa dla przewożonych osób.
- 2. **Korekta proponowanego przepisu dotyczącego kasku**, napisanej w art. 1 ust. 4, lit. a, oraz art. 2 u171025ozupordoniu, i art. 89a ust. 1 kodeksu wykroczeń poprzez uchylenie obowiązku noszenia kasków na „tradycyjne” rowery bez napędu dla kierujących którzy nie ukończyli 16 roku życia. Obowiązek zostałby na hulajnogi elektryczne, urządzenie transportu osobistego i rowery z napędem, o którym mowa w art. 4 ust. 2 lit. A pkt (i) rozporządzenia 168/2013. Alternatywnie mogę zaproponować osobny punkt wprowadzający obowiązek kasku na tradycyjne rowery dla dzieci poniżej 10 roku życia, które mają niższą koordynację ruchową, i bardziej kruche kości, co czyni je grupą wymagającą najwyższej ochrony. Dla pozostałych pojazdów wymienionych w tych artykułach przepis o kaskach zostałby bez zmian.
- 3. **Zmniejszenie wieku na poszczególne kategorie:**
  - A – z 24 lat do 20 lat, gdy osoba ubiegająca się o kategorię A nie posiada kategorii A2 od 2 lat / po zmianie od 6 miesięcy (art. 8 ust. 1 pkt. 7 lit. a ustawy o kierujących pojazdami)
  - A – z 20 lat do 18 lat, gdy osoba ubiegająca się o kategorię A posiada kategorię A2 od co najmniej 6 miesięcy (art. 8 ust. 1 pkt. 4 ustawy o kierujących pojazdami), w tym przypadku prawo jazdy do ukończenia 20 roku życia ważne byłoby tylko na terytorium Polski określone w (art. 5a ustawy o kierujących pojazdami).
  - **Usuwa się osobny wiek na motocykle trójkołowe** o mocy przekraczającej 15 kW, jeśli osoba posiada prawo jazdy kat. A – 21 lat (art. 8 ust. 1 pkt. 5 ustawy o kierujących pojazdami)
  - **Dla kolejki turystycznej** – z 21 lat do 18 lat. (art. 8 ust. 1 pkt. 13 ustawy o kierujących pojazdami)

Argumentem przemawiającym za tym jest to, że wiele młodych motocyklistów porusza się dość często bez uprawnień, po prostu z powodu zbyt wysokich wymagań wiekowych na kategorię A. Działa to na niekorzyść, a najwięcej fanów motocyklowych jest w wieku 18-25 lat, przez co ten wiek odcina możliwość legalnej jazdy. Proponuję również najmłodszych motocyklistów o pełnej mocy (kat. A) objąć okresem próbnym takim samym jak proponuje się na kategorię B. (art. 4 ust. 20 pkt. 1 u171025ozupordoniu) oraz (art. 91 i 92 ustawy o kierujących pojazdami).

Natomiast jeśli chodzi o kolejkę turystyczną argument, który za tym przemawia jest taki, skoro na autobusy obniża się wiek do 18 lat o ile taki przewóz jest wykonywany na terytorium RP, to dlaczego na pojazd wolnobieżny przeznaczony do przewozu osób, minimalna granica wieku musi być nadal tak wysoka. Tym bardziej, że poziom

ryzyka i wymaganego doświadczenia jest nieporównywalnie niższy niż w przypadku jakiegokolwiek, autobusu przewożącego pasażerów.

**4. Utrzymanie tolerancji alkoholu na poziomie 0,2 ‰ alkoholu we krwi (stan po spożyciu alkoholu) dla kierowców w okresie próbnym bez zmian.**

Wnoszę o utrzymanie obowiązującego progu tolerancji alkoholu na poziomie 0,2 ‰ we krwi (określonego w art. 46 ust. 2 ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi), bez wprowadzania dodatkowych zaostrzonych limitów dla tej grupy, ponieważ ustalenie zerowego limitu (art. 4 ust. 20 pkt. 4 u171025ozupordoniu) może prowadzić do absurdalnych sytuacji. Obecny limit alkoholu wynoszący 2/10 promila alkoholu we krwi jest uznawany za techniczny margines bezpieczeństwa uwzględniający możliwość błędu pomiarowego oraz stężenia alkoholu wynikającego z procesów metabolicznych (endogennych) w organizmie (np. fermentacja w przewodzie pokarmowym) czy też możliwości ukarania trzeźwej osoby posiadającej minimalne stężenie po spożyciu cukierka z alkoholem czy piwa bezalkoholowego (gdzie stężenia alkoholowe są śladowe i nikomu nie zagrażają). Moim zdaniem zabieranie uprawnień za tak śladowe ilości alkoholu które są chociażby w cukierku likierowym lub nawet używając płyn do spryskiwaczy zimą by odmrozić szybę wydaje się być niewspółmierne, a wręcz absurdalne.

**5. Rezygnacja z przepisu cofającego uprawnienia na okres 5 lat naruszając tymczasowe zatrzymanie prawa jazdy.** Wnioskuje o nie wdrażanie w życie przepisu który by uniemożliwił ubieganie się o prawo na 5 lat z powodu naruszenia zakazu prowadzenia pojazdów pomimo tymczasowego zatrzymania prawa jazdy. Moim zdaniem ta sankcja wydaje się nieproporcjonalna do czynu. O ile cofnięcie uprawnień w ramach jazdy na cofniętych uprawnieniach uważam za słuszne, to czekanie 5 lat na możliwość podejścia do egzaminu uważam za niewspółmierną. Apeluję o zmianę (art. 4 ust. 27 u171025ozupordoniu) aby za jazdę pomimo zatrzymania prawa jazdy groziło wyłącznie cofnięcie uprawnień, bez konieczności czekania. Uważam, że taka kara będzie bardziej adekwatna do czynu.

- **5a. Wnoszę o rozszerzenie listy wykroczeń za które grozi zatrzymanie uprawnień na 3 miesiące również o „objeżdżania opuszczonych zapór lub półzapór oraz wjeżdżania na przejazd, jeśli opuszczanie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie ich nie zostało zakończone”, „wjeżdżania na przejeździe kolejowym za sygnalizator przy sygnale czerwonym, czerwonym migającym lub dwóch na przemian migających sygnałach czerwonych lub za inne urządzenie nadające te sygnały” oraz „wjeżdżania na przejazd kolejowy, jeśli po jego drugiej stronie nie ma miejsca do kontynuowania jazdy”.** **Zwłaszcza że wcześniej nawet planowano dodać taki przepis, a głównym argumentem, który za tym przemawia jest to, że na przejazdach kolejowych ponad połowa wypadków kończy się skutkiem śmiertelnym.** Obecnie na tej liście znajduje się m.in. „przewożenie osób pojazdem nieprzeznaczonym lub nieprzystosowanym do tego celu bądź w liczbie przekraczającej liczbę miejsc określonych w dowodzie rejestracyjnym pojazdu niepodlegającego rejestracji, jeżeli liczba osób przewożonych w niewłaściwy sposób wynosi co najmniej 6 osób w przypadku autobusu, lub co najmniej 3 osoby w przypadku pozostałych pojazdów” czy „przekroczenie prędkości o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym” które jest planowane również

o rozszerzenie na drogi poza obszarem zabudowanym jednojezdniowe dwukierunkowe.

6. **Rezygnacja z przepisu cofającego całkowicie uprawnienia w okresie próbnym za popełnienie 3 wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.** (art. 4 ust. 13 u171025ozupordoniu), oraz **wydłużającego okres próbny po popełnieniu 2 wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji** (art. 4 ust. 20 pkt. 11 ppkt. 1) u171025ozupordoniu) Wnoszę o nie wdrażanie w życie przepisu cofającego całkowicie uprawnień w okresie próbnym po popełnieniu 3 wykroczeń i przedłużanie okresu próbnego o 2 lata po popełnieniu 2 wykroczeń, ponieważ uważam że ta sankcja jest niewspółmierna, i nic szczególnego nie wnosi. Uważam, że niższy limit 20 punktów karnych dla młodych kierowców po którym grozi cofnięcie uprawnień, i konieczność ubiegania się o prawo jazdy od początku jest wystarczający, alternatywnie mógłbym zaproponować by niższy limit 20 punktów obowiązywał nie tylko przez pierwszy rok, ale na czas 2 letniego okresu próbnego, a w przypadku, gdy kierujący zdaje prawo jazdy kategorii AM, A1, B1, B lub T wcześniej niż w wieku 18 lat, do ukończenia 20 roku życia.

## Cz. 2 – Pozostałe punkty.

1. **Uchylenie dodatkowego ograniczenia prędkości dla motocykla, czterokołowca i motoroweru, którym przewozi się dziecko do 7 lat, które obecnie wynosi tylko 40 km/h.** (artykuł 20 ust. 6 pkt. 3 prawa o ruchu drogowym). Wnoszę o uchylenie kontrowersyjnego ograniczenia prędkości dla motocyklistów, którzy chcieliby przewieźć dziecko. Argumenty które za tym przemawiają są następujące:
  - **Wszechobecność środków bezpieczeństwa** - Wprowadzenie tak restrykcyjnego ograniczenia prędkości w świetle obecnych środków bezpieczeństwa jest nieuzasadnione, gdyż na rynku są powszechnie dostępne i wszechobecne specjalistyczne środki gwarantujące bezpieczeństwo przewożonego dziecka. Obejmują one odpowiednie foteliki z pasami bezpieczeństwa oraz kaski ochronne zaprojektowane i atestowane dla małych dzieci.
  - **Ułatwienie policji identyfikacji pojazdu** – Dziecko wieku 5, 6 czy 7 lat może być różnie postrzegane przez policjanta. Funkcjonariusz nie jest w stanie bez dokumentu ocenić starsze dziecko czy przekroczyło 7 lat czy nie. W takim przypadku identyfikacja jest jedynie możliwa poprzez zatrzymanie pojazdu do kontroli. Taka sytuacja, gdy policjant zatrzymuje na drodze z ograniczeniem prędkości do 90 km/h motocykl jadący wolniej niż 90 km/h i patrzy czy te dziecko ma 6 czy 8 lat, jest niemal niemożliwa do zidentyfikowania bez podania danych osobowych.
  - **Prędkość utrudniająca ruch, przez co jedynie nie poprawia, lecz zagraża bezpieczeństwu** – Na drogach z ograniczeniem prędkości do 90, 100 czy 120 km/h jazda z prędkością 40 km/h może być zbyt niska i może jedynie utrudniać ruch i wcale nie poprawia to bezpieczeństwa, a wręcz je pogarsza. Zwłaszcza że motocyklem o wyższej mocy trudno utrzymać taką prędkość na długim dystansie i nie ma to żadnego większego sensu.
2. **Zwiększenie dopuszczalnej prędkości hulajnog elektrycznych i UTO do 25 km/h oraz zezwolenie na jazdę po jezdni hulajnogą elektryczną na drogach o dopuszczalnej prędkości wyższej niż 30 km/h.** Wnoszę o dopuszczenie dla hulajnog elektrycznych i urządzeń transportu osobistego jazdy z prędkością zgodną z

maksymalną prędkością konstrukcyjną dla tych pojazdów i taką samą jak dla rowerów elektrycznych. Tym bardziej że takie ograniczenie prędkości obowiązuje w większości państw Unii Europejskiej i nieznaczne zwiększenie dopuszczalnej prędkości nie zwiększy liczby wypadków. Obecnie dla tych pojazdów dopuszcza się prędkość 20 km/h (artykuł 20 ust. 6 pkt. 4), czyli niższą niż w przypadku rowerów elektrycznych. **Ponadto apeluję, o zezwolenie jazdy po jezdni o dopuszczalnej prędkości powyżej 30 km/h hulajnogą elektryczną, podobnie jak w przypadku roweru, pojazdu wolnobieżnego lub zaprzęgowego, jak najbliżej pobocza lub poboczem utwardzonym, na której nie ma drogi dla rowerów, drogi dla pieszych i rowerów lub pasa dla rowerów, no chyba że ruch na jezdni jest dozwolony z prędkością większą niż 50 km/h i jednocześnie szerokość chodnika wynosi co najmniej 2 metry, lub warunki pogodowe zagrażają bezpieczeństwu kierującemu hulajnogi na jezdni (taki sam przepis obowiązuje rowerzystów – art. 33 ust. 5 pkt. 2 i pkt. 3). Argumenty za tym przemawiające:**

- **Poprawa bezpieczeństwa pieszych na chodnikach.** – Obecny przepis (art. 33a ust. 3 pkt. 3 lit. c prawa o ruchu drogowym) zmusza kierujących elektrycznymi hulajnogami do korzystania z chodnika, gdy prędkość na drodze przekracza 30 km/h, co stwarza niebezpieczeństwo dla pieszych, przeniesienie hulajnóg na jezdnię (podobnie jak w przypadku rowerzystów) poprawi bezpieczeństwo pieszych na chodniku.
- **Umożliwienie poruszanie się hulajnogą elektryczną mało uczęszczanymi drogami, na których nie ma wyznaczonej drogi dla rowerów lub chodnika i są one jedynym dojazdem docelowym.**

3. **Indywidualizacja odpowiedzialności w związku z niezapięciem pasów bezpieczeństwa lub używania kasków ochronnych przez pasażera, no chyba że taką osobą jest osoba poniżej 18 roku życia.** Obecnie, gdy kierowca przewozi pasażera bez pasów bezpieczeństwa może być ukarany mandatem w wysokości 100 złotych i od 5 do 8 punktów karnych. O ile mandat jest niewielki to liczba punktów karnych jest nieadekwatna do czynu, a wręcz niepotrzebna, zwłaszcza że to pasażer narusza przepisy, a kierowca postępuje zgodnie z prawem, zwłaszcza że tak wysoka liczba punktów karnych za czyn niepopołniony przez kierowcę może szybko doprowadzić do utraty uprawnień. Moim zdaniem pasażer jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo, i to on powinien ponieść konsekwencje (mandat karny) za postępowanie niezgodne z przepisami. Wyjątek od indywidualizacji odpowiedzialności przewiduję, gdy pasażer ma mniej niż 18 lat, wtedy kierowca jest odpowiedzialny za pasażera.

Dziękuję za zapoznanie się z powyższym wnioskiem i proszę o szczegółowe rozpatrzenie punktów pod kątem wdrożenia ich do aktualnie obowiązujących przepisów. Z pewnością większość proponowanych przeze mnie zmian wpłynęłoby pozytywnie na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.

**Proszę, aby odpowiedź na petycję przesłać drogą elektroniczną.**

