

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

PETYCJA

Dotyczy: korekty art. 39 ust. 2 pkt 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym poprzez zawężenie zwolnienia z obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa przez instruktorów nauki jazdy oraz egzaminatorów kat. B, B1, AM.

Działając na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. oraz art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 870), wnoszę o podjęcie inicjatywy legislacyjnej zmierzającej do zmiany brzmienia art. 39 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) w taki sposób, aby przewidziane w tym przepisie zwolnienie instruktora nauki jazdy oraz egzaminatora z obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa nie obejmowało szkolenia i egzaminowania w zakresie prawa jazdy kategorii AM prowadzonego pojazdem czterokołowym lekkim, kategorii B1 oraz kategorii B, przy jednoczesnym pozostawieniu tego zwolnienia w niezmienionym kształcie w odniesieniu do pozostałych kategorii, w szczególności kategorii C, C1, D, D1 oraz T, w których specyfika pojazdu oraz czynności wykonywanych przez prowadzącego uzasadnia utrzymanie dotychczasowego rozwiązania.

I. Istota i zakres proponowanej korekty

Proponowana korekta ma charakter celowo ograniczony, ponieważ nie zmierza ona do pozbawienia instruktorów i egzaminatorów uprawnienia, lecz jedynie do wyłączenia jego stosowania w tej grupie sytuacji, w której brak jest racjonalnego uzasadnienia dla odstąpienia od powszechnego obowiązku, czyli podczas szkolenia i egzaminowania prowadzonego pojazdami osobowymi wyposażonymi w nowoczesne trójpunktowe pasy bezpieczeństwa z napinaczami bezwładnościowymi oraz w dodatkowy układ pedałów przeznaczony dla instruktora. W odniesieniu do kategorii C, C1, D, D1 oraz T, w przypadku których podnoszony jest argument, że gabaryty kabiny, częstość operowania dźwigniami i biegami oraz odmienna ergonomia stanowiska pracy mogą rzeczywiście utrudniać pracę w zapiętych pasach, dotychczasowe zwolnienie pozostaje w mocy, co respektuje rzeczywiste uwarunkowania pracy instruktorów pojazdów ciężkich.

Wnoszę, aby art. 39 ust. 2 pkt 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym otrzymał brzmienie, zgodnie z którym z obowiązku korzystania z pasów zwolniony jest *„instruktor lub egzaminator podczas szkolenia lub egzaminowania, z wyjątkiem szkolenia lub egzaminowania w zakresie prawa jazdy kategorii AM prowadzonego czterokołowcem lekkim, kategorii B1 oraz kategorii B”*, przy czym szczegółowe brzmienie przepisu pozostaje w gestii ustawodawcy, istotne jest natomiast osiągnięcie wskazanego celu regulacyjnego.

II. Doświadczenia innych państw europejskich

W Republice Federalnej Niemiec obowiązek korzystania z pasów bezpieczeństwa uregulowany w § 21a niemieckiego kodeksu drogowego (Straßenverkehrs-Ordnung) nie przewiduje żadnego wyłączenia dla instruktorów nauki jazdy, w związku z czym niemieccy instruktorzy prowadzą szkolenie w zapiętych pasach, a brak takiego zwolnienia nie wpływa negatywnie ani na jakość, ani na skuteczność procesu szkolenia.

W Zjednoczonym Królestwie, na etapie opracowywania przepisów o obowiązkowym korzystaniu z pasów w 1982 roku, rozważano oraz świadomie odrzucono propozycję wprowadzenia ogólnego zwolnienia dla instruktorów i osób nadzorujących naukę jazdy, uznając, że brak jest uzasadnienia dla takiego wyłączenia, przy czym stanowisko to podzielała sama reprezentacja środowiska instruktorów, czyli National Joint Council of Approved Driving Instructor Organisations, a jeden z jej założycieli, British School of Motoring, już wówczas wymagał zapinania pasów zarówno od swoich instruktorów.

Doświadczenia te dowodzą, że w państwach charakteryzujących się wysokim poziomem bezpieczeństwa ruchu drogowego skuteczne szkolenie kandydatów na kierowców jest prowadzone przy pełnym poszanowaniu obowiązku korzystania z pasów, co podważa tezę, jakoby zapięte pasy uniemożliwiały instruktorowi reagowanie na sposób prowadzenia pojazdu przez osobę szkoloną.

III. Odniesienie do podnoszonych argumentów przeciwnych

Wobec propozycji objęcia instruktorów i egzaminatorów obowiązkiem korzystania z pasów podnoszony bywa argument, że osoby te sprawują nadzór nad uczącym się lub egzaminowanym i muszą reagować na sposób prowadzenia pojazdu, wobec czego ich zdolności ruchowe nie mogą być krępowane pasami, a także argument, że obowiązujący przepis statuuje jedynie uprawnienie do nieużywania pasów, a nie zakaz ich używania.

Pierwszy z tych argumentów zachowuje pewną zasadność wyłącznie w odniesieniu do pojazdów ciężkich oraz ich specyficznej ergonomii, dlatego niniejsza petycja celowo pozostawia zwolnienie w mocy dla kategorii C, C1, D, D1 oraz T, natomiast całkowicie traci on na znaczeniu w przypadku pojazdów osobowych wyposażonych w dodatkowy układ pedałów oraz w pasy bezwładnościowe, czego najlepszym dowodem jest praktyka niemiecka i brytyjska.

Drugi argument nie może natomiast stanowić samodzielnej podstawy do odmowy zmiany przepisu, ponieważ pozostawienie kwestii o charakterze systemowego bezpieczeństwa swobodnemu, jednostkowemu uznaniu w jedynej grupie sytuacji, w której nie istnieje żadna przeszkoda praktyczna, nie jest spójną polityką bezpieczeństwa ruchu drogowego, a istota petycji polega właśnie na ograniczeniu owej dowolności wyłącznie tam, gdzie jest ona nieuzasadniona, przy jednoczesnym jej zachowaniu tam, gdzie istnieją rzeczywiste względy ergonomiczne.

Należy także zwrócić uwagę, że w odniesieniu do kategorii objętych petycją instruktor i egzaminator pozostają dla kursanta wzorem zachowań, a wymaganie od osoby szkolonej zapięcia pasów przy jednoczesnym niezapinaniu ich przez osobę prowadzącą szkolenie tworzy widoczną niespójność, której usunięcie wzmacnia kształtowanie prawidłowych nawyków u przyszłych kierowców.

IV. Argumentacja naukowa dotycząca zagrożenia stwarzanego przez niezapiętego instruktora

Najpoważniejszym, a zarazem najczęściej pomijanym aspektem omawianego zagadnienia jest zagrożenie, jakie niezapięty instruktor lub egzaminator stwarza nie tyle dla samego siebie, ile dla kursanta lub osoby egzaminowanej, czyli dla osoby aktualnie kierującej pojazdem. Badania naukowe nad bezpieczeństwem biernym jednoznacznie dowodzą, że osoba niezapięta pasami staje się w czasie zderzenia przemieszczającym się ciałem o znacznej energii, które uderza w pozostałych, prawidłowo zapiętych pasażerów, zwiększając ryzyko ich ciężkich obrażeń lub śmierci.

W opublikowanym w czasopiśmie The Lancet badaniu Ichikawy, Nakahary oraz Wakaia z 2002 roku wykazano, że ryzyko śmierci prawidłowo zapiętego pasażera siedzącego z przodu wzrasta blisko pięciokrotnie, jeżeli za nim znajduje się pasażer niezapięty, oraz że gdyby pasażerowie zajmujący tylne siedzenia korzystali z pasów, możliwe byłoby uniknięcie blisko osiemdziesięciu procent zgonów wśród zapiętych osób siedzących z przodu.

W przeprowadzonym przez zespół z Harborview Injury Prevention and Research Center oraz Uniwersytetu Waszyngtońskiego i opublikowanym w 2004 roku w Journal of the American Medical Association badaniu kohortowym, obejmującym ponad 70 tysięcy zdarzeń drogowych, stwierdzono, że osoba niezapięta może w czasie wypadku stać się przemieszczającym się ciałem zdolnym uderzyć i pozbawić życia inną osobę znajdującą się w tym samym pojeździe, niezależnie od jej położenia.

Aktualizujące wcześniejsze ustalenia badanie Parenteau i Viano, opublikowane w 2017 roku w czasopiśmie Traffic Injury Prevention na podstawie danych NASS-CDS, wykazało z kolei, że ryzyko ciężkich obrażeń kierującego było aż ośmiokrotnie wyższe wówczas, gdy bezpośrednio za nim znajdował się pasażer niezapięty, w porównaniu z sytuacją, w której pasażer ten miał zapięte pasy.

Choć przywołane badania odnoszą się przede wszystkim do najlepiej udokumentowanego układu, w którym osoba niezapięta zajmuje miejsce z tyłu, ustalona w nich i wielokrotnie potwierdzona zasada ma charakter ogólny i polega na tym, że każda niezapięta osoba w kabinie staje się w czasie zderzenia zagrożeniem dla pozostałych, prawidłowo zapiętych współpasażerów. W realiach szkolenia kategorii B, B1 oraz AM prowadzonego czterokołowcem lekkim instruktor zajmuje miejsce bezpośrednio obok kierującego kursanta, w ciasnej kabinie niewielkiego pojazdu, w związku z czym w razie uderzenia bocznego albo dachowania niezapięty instruktor zostaje przemieszczony w kierunku poprzecznym i może uderzyć w osobę kierującą, czyli w tę właśnie osobę, której bezpieczeństwo proces szkolenia ma chronić.

Należy ponadto zauważyć, że to niezapięty instruktor jest osobą najbardziej narażoną na ciężkie obrażenia oraz na wypadnięcie z pojazdu, a zatem **to właśnie brak zapiętych pasów najskuteczniej pozbawia go zdolności do podjęcia interwencji, na której możliwość powołuje się dotychczasowe zwolnienie.** Współczesne trójpunktowe pasy bezpieczeństwa z napinaczami bezwładnościowymi nie ograniczają swobody ruchów niezbędnej do chwycenia kierownicy, użycia dodatkowego pedału hamulca czy zaciągnięcia hamulca postojowego, blokują się natomiast wyłącznie w chwili gwałtownego hamowania lub zderzenia, dzięki czemu stabilizują ciało instruktora na fotelu i w rzeczywistości poprawiają jego kontrolę nad sytuacją w momencie, w którym interwencja jest najbardziej potrzebna.

Warto przy tym podkreślić, że korzystanie z pasów zmniejsza ryzyko śmierci w wypadku o od 45 do 50 procent, co stanowi argument przemawiający za obowiązkowym ich stosowaniem w pojazdach osobowych, a nie przeciwko niemu.

V. Wnioski

Mając na uwadze powyższe, wnoszę o podjęcie inicjatywy legislacyjnej zmierzającej do korekty art. 39 ust. 2 pkt 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym w sposób ograniczający zwolnienie z obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa przez instruktorów nauki jazdy oraz egzaminatorów, tak aby nie obejmowało ono szkolenia i egzaminowania w zakresie kategorii AM prowadzonego czterokołowcem lekkim, kategorii B1 oraz kategorii B, przy zachowaniu dotychczasowego zwolnienia dla pozostałych kategorii. Proponowane rozwiązanie zwiększy bezpieczeństwo kursantów i osób egzaminowanych, pozostanie zgodne z aktualnym stanem wiedzy naukowej oraz z praktyką regulacyjną państw o wysokim poziomie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a jednocześnie uwzględni rzeczywiste uwarunkowania pracy instruktorów pojazdów ciężkich.

Jednocześnie, na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy o petycjach, proszę o poinformowanie mnie o sposobie załatwienia niniejszej petycji.

Wyrażam zgodę na opublikowanie imienia i nazwiska jako osoby wnoszącej petycję.

Z poważaniem,
Andrzej Łapa

Źródła

1. M. Ichikawa, S. Nakahara, S. Wakai, Mortality of front-seat occupants attributable to unbelted rear-seat passengers in car crashes, *The Lancet* 2002, tom 359.
2. P. Cummings i in., Car Occupant Death According to the Restraint Use of Other Occupants: A Matched Cohort Study, *Journal of the American Medical Association* 2004.
3. C. S. Parenteau, D. C. Viano, Driver and front passenger injury in frontal crashes: Update on the effect of unbelted rear occupants, *Traffic Injury Prevention* 2017.
4. § 21a Straßenverkehrs-Ordnung (Republika Federalna Niemiec).
5. Motor Vehicles (Wearing of Seat Belts) Regulations 1982 wraz z debatą legislacyjną z dnia 30 lipca 1982 r. (Zjednoczone Królestwo).