



Protokół
z posiedzenia Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
w dniu 05.06.2024 r.

W dniu 05.06.2024 r. o godz. 12.00 odbyło się II posiedzenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (KRBRD). Posiedzeniu przewodniczył Pan Dariusz Klimczak Minister Infrastruktury i jednocześnie Przewodniczący KRBRD. W posiedzeniu KRBRD uczestniczyli również: Pan Konrad Romik - Sekretarz KRBRD, członkowie KRBRD oraz przedstawiciele instytucji o charakterze doradczym w KRBRD.

Posiedzenie KRBRD rozpoczął Pan Dariusz Klimczak Minister Infrastruktury Przewodniczący KRBRD witając wszystkich uczestników posiedzenia i wygłaszając słowo wstępne. Zwrócił uwagę na podjęcie działań w trybie pilnym z uwagi na potrzebę bieżącego reagowania na zaistniałą sytuację dotyczącą zwiększenia liczby zdarzeń drogowych. Przedstawił zakres agendy spotkania wskazując jednocześnie na potrzebę omówienia analizy sytuacji na drogach w tym przyczyn zwiększenia wypadkowości oraz propozycji kierunkowych konkretnych zmian legislacyjnych.

Następnie Przewodniczący KRBRD przekazał głos Panu Konradowi Romikowi Sekretarzowi KRBRD. Do przedstawionego przez Sekretarza KRBRD porządku obrad nie zgłoszono uwag.

W drugim punkcie agendy głos zabrał Pan insp. Robert Koźlak Dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji (KGP). Przedstawiciel KGP przedstawił stan bezpieczeństwa ruchu drogowego za pięć miesięcy 2024 r. od stycznia do maja, na podstawie danych wstępnych. Z danych tych wynika, że okres miesiąca stycznia 2024 r. jest w miarę bezpieczny (1333 wypadki), natomiast w kolejnych miesiącach następuje wzrost wypadków drogowych. Porównując dane rok do roku tj. 2024 do 2023 r. widać znaczny wzrost ilości zdarzeń drogowych. Dla porównania należy wskazać, że w styczniu 2023 r. liczba kolizji drogowych to 27 640 a w styczniu 2024 r. liczba tych kolizji to już 36 275. Główne przyczyny wypadków to niedostosowanie prędkości do warunków ruchu, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu. Dużą liczbę wypadków zanotowano w grupie motocyklistów i rowerzystów. W grupie rowerzystów zwiększyła się też liczba ofiar śmiertelnych. Każdego dnia do kontroli wyjeżdża ok. 4 tysięcy policjantów ruchu drogowego. W tym roku w okresie 5 miesięcy zatrzymano 11 148 praw jazdy za przekroczenie prędkości dopuszczalnej o ponad 50 km/h w obszarze zabudowanym. Z danych Policji za dzień 17 maja 2024 r. wynika, że ujawniono wówczas, w ramach działania: Prędkość, 23 760 naruszeń za przekroczenie prędkości przy liczbie 4 957 policjantów ruchu drogowego skierowanych w tym dniu do służby. W rejonie przejść dla pieszych zanotowano wówczas 12 790 wykroczeń. W grupie motocyklistów podstawę wykroczeń stanowi głównie brak uprawnień do kierowania i przekroczenie prędkości w tym popisy na drodze, np. jazda na jednym kole. Zauważa się, że w grupie motocyklistów coraz większą liczbę stanowią osoby w wieku 50 lat i więcej. W planach działań Policji w okresie od 10 maja - 30 czerwca 2024 r. (z możliwością przedłużenia) jest prowadzenie równoległe z działaniami profilaktycznymi działań kontrolnych wobec osób lekceważących przepisy dotyczące ograniczeń prędkości. Podejmowane działania powinny uświadamiać kierującym, że nie ma przyzwolenia nawet na niewielkie przekroczenia prędkości. Ponadto należy zintensyfikować działania kontrolne Policji mające na celu przeciwdziałanie przekraczaniu dopuszczalnej prędkości oraz działania profilaktyczne w środkach masowego przekazu.

Następnie Sekretarz KRBRD Pan Konrad Romik przekazał głos Panu prof. Marcinowi Ślęzakowi Dyrektorowi Instytutu Transportu Samochodowego (ITS) w Warszawie w celu omówienia 3 punktu agendy. Pan prof. Marcin Ślęzak przedstawił analizę przyczyn zdarzeń drogowych i okoliczności wzrostu wypadków drogowych z udziałem ofiar śmiertelnych i rannych w okresie od stycznia do kwietnia w latach 2015 - 2024 r. przygotowaną w ramach prac Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego działającego przy ITS. Przedstawiona analiza stanowi odniesienie do poprzednich lat jak również do okresu pandemii Covid-19.



Wskazany w analizie wzrost liczby wypadków, ofiar śmiertelnych, rannych i ciężko rannych w stosunku do 2023 r. dotyczy tylko trzech miesięcy 2024 r. W styczniu odnotowano spadek, natomiast w lutym, marcu i kwietniu 2024 r. nastąpił wzrost. Największy wzrost dotyczy liczby ofiar śmiertelnych, która wzrosła porównując miesiąc do miesiąca w lutym o 27%, w marcu o 23% i w kwietniu o 24%. Analiza danych historycznych poczynając od 2015 r. pokazuje, że mimo wzrostów w wybranych miesiącach, liczby dotyczące bezpieczeństwa w skali roku wykazywały tendencję spadkową porównując rok do roku. Rok 2022 pomimo wzrostu w pierwszych miesiącach, a w kolejnych miesiącach znacznych spadków – należy uznać finalnie za najlepszy w historii pod względem bezpieczeństwa. Pan prof. Marcin Ślęzak omówił również tendencje wypadkowości w latach 2015 – 2024 według województw, obszarów, kategorii drogi, rodzaju wypadku, środka transportu, zachowania kierujących. W podsumowaniu wskazał, że w pierwszych 4 miesiącach 2024 r. w stosunku do tego samego okresu 2023 r. nastąpił wzrost:

- liczby wypadków o 10%,
- liczby ofiar śmiertelnych o 13%
- liczby rannych o 9%
- liczby ciężko rannych o 5%.

Szczegółowa analiza danych z 4 miesięcy 2024 r. wykazała że:

- największy wzrost zagrożenia dotyczy niechronionych uczestników ruchu drogowego, w tym w szczególności motocyklistów i rowerzystów
- znacznie wzrosła ciężkość wypadków z udziałem pieszych, o 22% wzrosła liczba ofiar śmiertelnych wśród pieszych przy niezminionej liczbie potrażeń

Na uwagę zasługuje bardzo duży wzrost liczby zabitych na drogach gminnych (64% przy wzroście liczby wypadków o 13%) i drogach dużych prędkości (autostradach i drogach ekspresowych o 43% przy wzroście liczby wypadków o 10%). Zaobserwowano kolejny rok wzrostu zagrożenia na drogach powiatowych. Wzrost liczby wypadków w stosunku do 2023 r. o 20%, a w stosunku do 2022 r. o 30%. Wśród nieprawidłowych zachowań kierujących największy wzrost dotyczył nieudzielenia pierwszeństwa przejazdu (+74% ofiar śmiertelnych) oraz niewłaściwych zachowań wobec pieszego (+43% ofiar śmiertelnych).

Należy wskazać, że wyniki analizy pokrywają się z obserwacjami Policji a tendencja wzrostowa utrzymuje się już od 2022 r. Do poszukiwania rzeczywistych przyczyn zaobserwowanych tendencji potrzebne są dodatkowe dane o warunkach ruchu, rozwoju sieci drogowej, zachowaniach uczestników ruchu i warunkach pogodowych.

Na zakończenie Pan prof. Marcin Ślęzak przedstawił rekomendacje dla KRBRD, wskazując na następujące działania:

1. Wzmoczony, systematyczny nadzór nad zachowaniami wszystkich uczestników ruchu drogowego szczególnie w obszarach zabudowanych. Badania ITS dla KRBRD wykazały, że w obszarach zabudowanych 59% motocyklistów przekracza dozwoloną prędkość a 33% przekracza ją o więcej niż 10 km/h
2. Zaplanowanie i przeprowadzenie serii kampanii informacyjnych o zagrożeniach niechronionych uczestników ruchu drogowego: motocyklistów, rowerzystów i pieszych
3. Wykorzystanie wniosków z 2 raportów przeprowadzonych na zlecenie KRBRD pt. Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego (ITS+HC 2021-2022) i Badania zachowań pieszych i relacji piesi-kierowcy (ITS 2018-2019)



4. Prowadzenie systematycznych badań w zakresie podejmowanych działań (analizy PRZED i PO) i zachowań uczestników ruchu.

Następnie Pan Konrad Romik – Sekretarz KRBRD przystąpił do omówienia 4 punktu agendy dotyczącego propozycji planów i działań naprawczych w 2024 r. w celu ograniczenia wzrostu wypadków z udziałem ofiar śmiertelnych i ciężko rannych. Przedstawił projekt uchwały nr 8 KRBRD w sprawie przyjęcia rekomendacji dotyczących zmiany przepisów ruchu drogowego w zakresie zatrzymywania prawa jazdy. Zmiana ma dotyczyć rozszerzenia obowiązku zatrzymywania prawa jazdy na okres trzech miesięcy za kierowanie pojazdem z prędkością przekraczającą prędkość dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych poza obszarem zabudowanym.

Do projektu uchwały uwagi zgłosił Pan insp. Robert Koźlak Dyrektor Biura Ruchu Drogowego KGP proponując możliwość innego zredagowania treści uchwały tak, aby zamiast określenia „dróg jednojezdniowych dwukierunkowych” zastosować wyłączenie dla autostrad i dróg ekspresowych. Ponadto poddał pod dyskusję zasadność sankcjonowania zatrzymaniem prawa jazdy za przekroczenie prędkości dopuszczalnej tylko na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych. Z danych przedstawionych przez ITS wynika zwiększenie liczby ofiar śmiertelnych na autostradach i drogach ekspresowych. Do uwagi tej odniósł się Pan Dariusz Klimczak Minister Infrastruktury Przewodniczący KRBRD wskazując, że przedstawiony projekt uchwały jest wstępną propozycją rekomendacji KRBRD. Zaproponował, aby zmiany były wprowadzane etapowo. Dlatego na początek wskazano na te drogi, na których jest największa śmiertelność. Na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych występują też inni uczestnicy ruchu, tj.: piesi, rowerzyści, których nie ma na drogach A i S. Inny jest też stan tych dróg pod względem infrastruktury. Zaproponowaną uchwałą chcielibyśmy przedstawić przynajmniej część z postulatów. Rekomendacje w tej sprawie przedstawi też powołany w ramach KRBRD zespół roboczy ds. zarządzania prędkością.

Do projektu uchwały nr 8 KRBRD odniosła się również Pani Agata Furgała Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji (MSWiA). Wskazała, że zarówno MSWiA jak i Policja zauważają wzrost zagrożeń wypadkami na drogach ekspresowych i autostradach. Mając na uwadze przyjęte założenie o etapowości wdrażania zmian, przychyliła się do propozycji objęcia uchwałą dróg jednojezdniowych dwukierunkowych. Do tego stanowiska odniósł się Pan Dariusz Klimczak Minister Infrastruktury Przewodniczący KRBRD i stwierdził, że na etapie konsultowania zmian odbędzie się dyskusja w szerszym gronie ekspertów i nie są wykluczone możliwości innych rozwiązań.

Stanowisko w sprawie przedstawił też Pan Jarosław Waszkiewicz Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury stwierdzając, że drogi jednojezdniowe dwukierunkowe to również niektóre drogi klasy S, np. S1. Sekretarz KRBRD Pan Konrad Romik dodał, że drogą taką jest również droga S22. Ponadto wskazał, że dane o wypadkowości poza obszarem zabudowanym generują ponad 90% ofiar śmiertelnych. Do dyskusji w tym przedmiocie dołączyła również Pani Renata Rychter Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury stwierdzając, że użycie sformułowania „drogi jednojezdniowe dwukierunkowe” jest lepszym rozwiązaniem od wyłączania dróg ekspresowych i autostrad. Z danych CANARD wynika, że poza obszarem zabudowanym wykroczeń dotyczących przekroczenia prędkości powyżej 50 km/h zanotowano ponad 54 tys. W kwestii zatrzymywania praw jazdy należy mieć na uwadze, że zatrzymanie to odbywa się w procesie administracyjnym. Czy starostowie będą gotowi na zwiększenie liczby postępowań. Głos w sprawie zabrał również Pan Janusz Bohatkiewicz Dyrektor Instytutu Budowy Dróg i Mostów w Warszawie, wskazując na skutki wypadków drogowych przy dużych prędkościach. Przy prędkości np. 120 km/h nie istnieją urządzenia, które mogłyby uchronić uczestników wypadku w takich okolicznościach.

Podsumowując dyskusję nad projektem uchwały nr 8 KRBRD Sekretarz KRBRD Pan Konrad Romik przystąpił do głosowania nad projektem uchwały nr 8 KRBRD w sprawie przyjęcia rekomendacji dotyczących zmiany przepisów ruchu drogowego w zakresie zatrzymywania prawa jazdy. Za przyjęciem uchwały głosowało 6 osób, - 0 osób głosowało przeciw. Uchwała została przyjęta.



Następnie Sekretarz KRBRD Pan Konrad Romik otworzył dyskusję nad projektem uchwały nr 9 KRBRD w sprawie przyjęcia rekomendacji dotyczących zmiany przepisów ruchu drogowego w zakresie zakazu wyprzedzania przez kierujących pojazdami ciężarowymi na autostradach i drogach ekspresowych. Zmiana ma dotyczyć art. 24 ust. 13 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, późn. zm.) w zakresie umożliwienia 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, wyprzedzania pojazdu samochodowego na autostradzie i drodze ekspresowej o wyłącznie dwóch pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku ruchu w godzinach nocnych, tj. od 22.00 do 06.00.

Do projektu uchwały uwagi zgłosił Pan insp. Robert Koźlak Dyrektor Biura Ruchu Drogowego KGP wskazując, że od dnia 1 lipca 2023 r., tj. od dnia wejścia w życie przepisu zakazującego wyprzedzania przez samochody ciężarowe na autostradach i drogach ekspresowych, do dnia 31 maja 2024 r. zanotowano 4 581 takich przypadków. W okresie od 1 lipca 2023 r. do 3 czerwca 2024 r. na drogach A i S odnotowano 5 249 zdarzeń drogowych z udziałem pojazdów ciężarowych, co 5 odnotowane w nocy. Zapytał, czy to jest dobry czas, aby w tej chwili wprowadzać poluzowanie w przepisach. Do projektu uchwały odniosła się również Pani Agata Furgała Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego w MSWiA. I wskazała, że na tę chwilę MSWiA nie rekomenduje zaproponowanej uchwały. Przed nami jest okres wakacyjny, w którym będzie zwiększony ruch osobowy na drogach A i S także w nocy.

W kwestii projektu uchwały nr 9 KRBRD głos zabrał również Pan Jarosław Waszkiewicz Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury. Poinformował, że przyjęcie uchwały nr 9 KRBRD spowoduje zwiększenie zadań dla zarządców dróg. Od dnia obowiązywania przepisów o zakazie wyprzedzania przez pojazdy ciężarowe na drogach A i S z dróg zostało zdjęte oznakowanie. Zmiana przepisów spowoduje, że w miejscach, w których jest to uzasadnione, zarządcy dróg będą musieli przywrócić oznakowanie o zakazie wyprzedzania.

Do zgłoszonych uwag odniosła się Pani Renata Rychter Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, wskazując, że zbliżający się okres wakacyjny nie będzie miał znaczenia z uwagi na terminy procesu legislacyjnego. Ponadto poinformowała, że Polska na tle innych państw posiada bardzo surowe przepisy dotyczące zakazu wyprzedzania. Istniejący w przewozach pojazdów ciężarowych system ograniczników prędkości a poprzez to monotonna, ciągła jazda, zwłaszcza w godzinach nocnych, mogą przyczyniać się do zwiększania liczby wypadków. Przyczyny tych wypadków trzeba poddać głębszej analizie.

Do zgłoszonych uwag odniósł się Pan Dariusz Klimczak Minister Infrastruktury Przewodniczący KRBRD wskazując, że rozumie przedstawione argumenty, także te płynące ze środowiska transportowców i zbyt restrykcyjny zakaz wyprzedzania. Zauważył też, że KRBRD, aby mogła przedstawić rekomendacje musi dysponować badaniami i analizami eksperckimi. Takie dane mogłyby być uzyskane na etapie procedowania legislacyjnego. Mając powyższe na uwadze Pan Dariusz Klimczak Przewodniczący KRBRD zaproponował, aby aktualnie, ze względu na brak takich analiz, zdjąć projekt uchwały nr 9 KRBRD z porządku posiedzenia i skierować do analiz.

Sekretarz KRBRD Pan Konrad Romik przystąpił do głosowania nad nieprzyjęciem projektu uchwały nr 9 KRBRD w sprawie przyjęcia rekomendacji dotyczących zmiany przepisów ruchu drogowego w zakresie zakazu wyprzedzania przez kierujących pojazdami ciężarowymi na autostradach i drogach ekspresowych. Za nieprzyjęciem uchwały głosowało 7 osób, - 0 osób głosowało przeciw. Uchwała nie została przyjęta.

W kolejnym punkcie agendy głos zabrał Sekretarz KRBRD i przedstawił sprawy bieżące:

- 1) zwrócił się do zebranych z prośbą o udział w posiedzeniu Komisji Infrastruktury Sejmu RP, na którym będzie omawiany Stan Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego za 2023 r.



- 2) poinformował, że w dniu 17.06.2024 r. o godz. 10.00 w Skierniewicach jest planowane działanie edukacyjne z apelem o zachowanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w okresie wakacyjnym
- 3) podziękował instytucjom, które już zgłosiły przedstawicieli do zespołu roboczego przy KRBRD ds. zarządzania prędkością pojazdów poza obszarem zabudowanym na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych i zwrócił się do pozostałych, które jeszcze tego nie zrobiły o zgłoszenie swoich przedstawicieli.

Na zakończenie posiedzenia KRBRD głos zabrał Pan Dariusz Klimczak Minister Infrastruktury Przewodniczący KRBRD i poinformował, że na kolejne posiedzenia KRBRD będzie przygotowany plan pracy w różnych obszarach, tak aby był czas na analizę i omówienie propozycji. Propozycje uchwał powinny być poprzedzone analizami. Podziękował zebranych za udział w posiedzeniu KRBRD oraz za przygotowanie posiedzenia, w tym za przygotowanie uchwał.

Na tym posiedzenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zakończono.

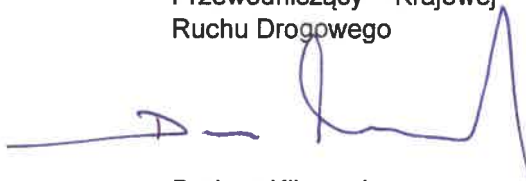
Sekretarz KRBRD



Konrad Romik

Akceptuję:

Przewodniczący Krajowej Rady Bezpieczeństwa
Ruchu Drogowego



Dariusz Klimczak

Załączniki:

1. Lista osób obecnych na posiedzeniu KRBRD
2. Porządek obrad
3. Dokumenty uchwalone na posiedzeniu:
 - uchwała nr 8 w sprawie przyjęcia rekomendacji dotyczących zmiany przepisów ruchu drogowego w zakresie zatrzymywania prawa jazdy
4. Projekt uchwały nr 9 KRBRD w sprawie przyjęcia rekomendacji dotyczących zmiany przepisów ruchu drogowego w zakresie zakazu wyprzedzania przez kierujących pojazdami ciężarowymi na autostradach i drogach ekspresowych

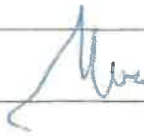
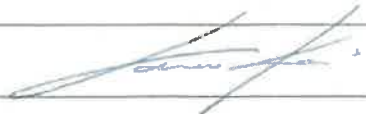
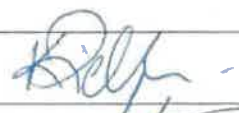
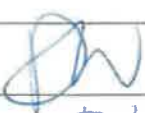
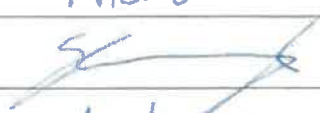


Krajowa Rada
**BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO**

Lista obecności

osób uczestniczących w posiedzeniu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w dniu 05 czerwca 2024 r. w sali A w budynku „B” Ministerstwa Infrastruktury.

Lp.	Imię i nazwisko	Instytucja	Podpis
1	Dariusz Klimczak	Ministerstwo Infrastruktury	
2	Konrad Romik	Sekretariat Krajowej Rady BRD	
3	Beata Kosiec	Ministerstwo Edukacji Narodowej	gKosiec
4	Artur Kawaler	Ministerstwo Finansów	
5	Jarosław Orlński	Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej	—
6	Renata Rychter	Ministerstwo Infrastruktury	Renata Rychter
7	Jarosław Waszkiewicz	Ministerstwo Infrastruktury	
8	Paweł Jaworski	Ministerstwo Klimatu i Środowiska	
9	Maciej Wesołowski	Ministerstwo Obrony Narodowej	Maciej Wesołowski
10	Agnieszka Wołoszyn	Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej	Agnieszka Wołoszyn
11	Adam Baryłka	Ministerstwo Rozwoju i Technologii	
12	Agata Furgala	Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji	Agata Furgala
13	Monika Walewska	Ministerstwo Sprawiedliwości	Walewska
14	Robert Koźlak	Komenda Główna Policji	Robert Koźlak
15	Cezary Makolus	Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej	Cezary Makolus
16	Monika Tuszyńska	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad	
17	Mirosława Stocka-Mironńska	Ministerstwo Zdrowia	
18	Sławomir Urbański	Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej	

19	Sławomir Nastał	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	
20	Janusz Bohatkiewicz	Instytut Badawczy Dróg i Mostów	
21	Marcin Ślęzak	Instytut Transportu Samochodowego	
22	Krzysztof Szelański	Związek Ochotniczych Straży Pożarnych RP	
23	Tomasz Kęsicki	Ministerstwo Cyfryzacji	
24	Marlena Muszyńska	Minister do spraw Polityki Senioralnej	
25	Katarzyna Zielińska-Heitkötter	Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej	
26	Paweł Marchliński	Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji	
27	Aleksandra Skorupska	Instytut Badawczy Dróg i Mostów	
28	Damian Wiktorzak	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	
29	Próchnicki Tomasz	DTD-2	
30	Marek Szczęsny	GP MI	
31	Anna Szumanska	BK MI	
32	Refat Jaisowli	MI	



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

Data:

**5 czerwca 2024 r.
godz. 12.00 – 13.15**

Miejsce:

**Ministerstwo
Infrastruktury
ul. Chałubińskiego
4/6
00-928 Warszawa
budynek B
sala A
piętro VIII**

AGENDA

II posiedzenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego

1. Wprowadzenie, słowo wstępne (Przewodniczący KRBRD), przedstawienie porządku obrad (Sekretarz KRBRD) – do 10 min.
2. Przedstawienie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego za okres styczeń - maj 2024 roku wraz z porównaniem do tego samego okresu 2023 roku (KGP) – do 10 min. - przedstawiciel KGP
3. Analiza przyczyn zdarzeń drogowych i okoliczności wzrostu liczby wypadków drogowych z udziałem ofiar śmiertelnych i rannych w pierwszych 4 miesiącach roku 2024 - 20 min. - przedstawiciel ITS
4. Propozycje planów i działań naprawczych w 2024 roku celem ograniczenia wzrostu wypadków z udziałem ofiar śmiertelnych i ciężko rannych. - 25 min. - członkowie KRBRD wg. zgłoszeń
5. Inne sprawy bieżące – do 10 min.
6. Zakończenie spotkania.



Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

UCHWAŁA NR 8/2024
KRAJOWEJ RADY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

z dnia 5 czerwca 2024 r.

**w sprawie przyjęcia rekomendacji dotyczących zmiany przepisów ruchu
drogowego w zakresie zatrzymywania prawa jazdy**

Na podstawie art. 140c ust. 2 pkt 1 i 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.¹⁾) w związku z § 9 załącznika do uchwały nr 2/2024 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 22 kwietnia 2024 r. w sprawie regulaminu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego uchwala się, co następuje:

§ 1. 1. Przyjmuje się rekomendacje dotyczące zmiany przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w zakresie rozszerzenia obowiązku zatrzymywania prawa jazdy na okres trzech miesięcy za kierowanie pojazdem z prędkością przekraczającą prędkość dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych poza obszarem zabudowanym.

2. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zobowiązuje członka KRBRD właściwego w sprawach ruchu drogowego do podjęcia prac w celu wdrożenia rekomendacji, o których mowa w ust. 1.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**PRZEWODNICZĄCY
KRAJOWEJ RADY
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

Dariusz Klimczak

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2023 r. poz. 919, 1053, 1088, 1123, 1193, 1234, 1394, 1720, 1723 i 2029.





Krajowa Rada
BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO

UCHWAŁA NR 9/2024

KRAJOWEJ RADY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

z dnia 2024 r.

w sprawie przyjęcia rekomendacji dotyczących zmiany przepisów ruchu drogowego w zakresie zakazu wyprzedzania przez kierujących pojazdami ciężarówkami na autostradach i drogach ekspresowych

Na podstawie art. 140c ust. 2 pkt 1 i 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.¹⁾) w związku z § 9 załącznika do uchwały nr 2/2024 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 22 kwietnia 2022 r. w sprawie regulaminu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego uchwala się, co następuje:

§ 1. 1. Przyjmuje się rekomendacje dotyczące zmiany przepisu art. 24 ust. 13 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w zakresie umożliwienia 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, wyprzedzania pojazdu samochodowego na autostradzie i drodze ekspresowej o wyłącznie dwóch pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku ruchu w godzinach nocnych, tj. od 22⁰⁰ do 06⁰⁰.

2. Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zobowiązuje członka KRBRD właściwego w sprawach ruchu drogowego do podjęcia prac w celu wdrożenia rekomendacji, o których mowa w ust. 1.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**PRZEWODNICZĄCY
KRAJOWEJ RADY
BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO**

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2023 r. poz. 1053, 1088, 1123, 1193, 1234, 1394, 1720 i 2029.

**Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
Ministerstwo Infrastruktury**



ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa



+48 22 630 12 55



www.krbrd.gov.pl



sekretariat@krbrd.gov.pl