



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-155-02

Druk nr 786
Warszawa, 31 lipca 2002 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw.

co do którego Rada Ministrów zadeklarowała, że ma na celu dostosowanie polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej.

Jednocześnie, zgodnie z wymogami art. 34 ust. 5 Regulaminu Sejmu, przekazuję, przetłumaczone na język polski, teksty przepisów Unii Europejskiej, do których ma być dostosowane prawo polskie.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Wz. Wiceprezes Rady Ministrów

(-) Marek Pol

U S T A W A
z dnia

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw.

Art. 1.

W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602, Nr 123, poz. 779 i Nr 160, poz. 1086, z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 133, poz. 872, z 1999 r. Nr 106, poz. 1216, z 2000 r. Nr 12, poz. 136, Nr 43, poz. 483 i Nr 53, poz. 649, z 2001 r. Nr 27, poz. 298, Nr 106, poz. 1149, Nr 110, poz. 1189, Nr 111, poz. 1194, Nr 123, poz. 1353, Nr 125, poz. 1371, Nr 129, poz. 1444 i Nr 130, poz. 1452 oraz z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676 i Nr 89, poz. 804) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2:

a) pkt 37 otrzymuje brzmienie:

„37) pojazd używany do celów specjalnych – pojazd samochodowy przystosowany w sposób szczególny do przewozu osób lub ładunków, używany przez Siły Zbrojne, Policję, Agencję Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencję Wywiadu, Straż Graniczną, Inspekcję Transportu Drogowego, strażę pożarną i Służbę Więzienną,”

b) pkt 54 otrzymuje brzmienie:

„54) dopuszczalna masa całkowita – największą określoną właściwymi warunkami technicznymi masę pojazdu obciążonego osobami i ładunkiem, mogącego poruszać się po drodze,”

c) po pkt 54 dodaje się pkt 54a w brzmieniu:

„54a) maksymalna technicznie dopuszczalna masa całkowita – największą określoną przez producenta masę pojazdu obciążonego osobami i ładunkiem,”,

d) pkt 56 otrzymuje brzmienie:

„56) dopuszczalna ładowność - największą masę ładunku i osób, jaką może przewozić pojazd, która stanowi różnicę dopuszczalnej masy całkowitej i masy własnej pojazdu,”;

2) art. 53 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pojazdem uprzywilejowanym w ruchu drogowym może być pojazd samochodowy:

- 1) straży pożarnych,
- 2) pogotowia ratunkowego,
- 3) Policji,
- 4) jednostki ratownictwa chemicznego,
- 5) Straży Granicznej,
- 6) Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego,
- 7) Agencji Wywiadu,
- 8) Sił Zbrojnych,
- 9) Służby Więziennej,
- 10) Biura Ochrony Rządu,
- 11) Inspekcji Transportu Drogowego,
- 12) jednostki nie wymienionej w pkt 1 – 10, jeżeli jest używany w związku z ratowaniem życia lub zdrowia ludzkiego – na podstawie zezwolenia ministra właściwego do spraw wewnętrznych.”;

3) w art. 66:

a) dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Autobus o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 10 t i samochód ciężarowy o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 t

powinien być wyposażony w homologowany ogranicznik prędkości montowany przez producenta lub jednostkę przez niego upoważnioną ograniczający maksymalną prędkość autobusu do 100 km/h, a samochodu ciężarowego do 85 km/h, tak aby prędkość rzeczywista tego samochodu nie mogła przekroczyć 90 km/h.

1b. Przepis ust. 1a nie dotyczy pojazdu:

- 1) specjalnego lub używanego do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Sił Zbrojnych i straży pożarnych,
- 2) zabytkowego,
- 3) nie rozwijającego, ze względów konstrukcyjnych, prędkości większej niż określone w ust. 1a,
- 4) używanego do prowadzenia badań naukowych na drogach,
- 5) przeznaczonego wyłącznie do robót publicznych w obszarach miejskich.",

b) w ust. 4 pkt 5 i 6 otrzymują brzmienie:

- „5) wymiany nadwozia pojazdu posiadającego cechy identyfikacyjne, o których mowa w ust. 3a pkt 1,
- 6) dokonywania zmian konstrukcyjnych zmieniających rodzaj pojazdu, z wyjątkiem:
 - a) pojazdu, na którego typ jego producent lub importer uzyskał świadectwo homologacji lub decyzję zwalniającą pojazd z homologacji,
 - b) pojazdu, w którym zmian konstrukcyjnych dokonał przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w tym zakresie.”;

4) w art. 66a w ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

- „2) w którym dokonano wymiany ramy, podwozia lub silnika na ramę, podwozie lub silnik bez numeracji fabrycznej,” ;

5) w art. 68:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Producent lub importer nowego pojazdu samochodowego, ciągnika rolniczego, motoroweru, tramwaju lub przyczepy oraz przedmiotów ich wyposażenia lub części, jest obowiązany uzyskać na każdy nowy typ tych pojazdów świadectwo homologacji wydane przez ministra właściwego do spraw transportu.”,

b) w ust. 4 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) regulaminach stanowiących załączniki do Porozumienia dotyczącego przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach, oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, sporządzonego w Genewie dnia 20 marca 1958 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 104, poz. 1135 i 1136), przyjętych do stosowania przez Rzeczpospolitą Polską wraz ze zmianami obowiązującymi od daty wejścia ich w życie.”;

6) w art. 81 ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Okresowe badanie techniczne pojazdu jest przeprowadzane corocznie, z zastrzeżeniem ust. 4 - 7.

4. Okresowe badanie techniczne samochodu osobowego, samochodu ciężarowego o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 3,5 t, ciągnika rolniczego, motocykla lub przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 3,5 t przeprowadza się przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem 2 lat od dnia przeprowadzenia badania i następnie corocznie. Nie dotyczy to pojazdu określonego w przepisach, o których mowa w art. 56 ust. 4 pkt 3, taksówki osobowej, pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie 5 do 9 wykonującego zarobkowy transport drogowy osób, pojazdu marki "SAM", pojazdu zasilanego gazem lub pojazdu uprzywilejowanego, które podlegają corocznym badaniom technicznym.”;

7) w art. 130a w ust. 4 dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) inspektor Inspekcji Transportu Drogowego – w sytuacji, o której mowa w ust. 1 pkt 2 i 3 oraz ust. 2.”;

8) w art. 140 w ust. 1:

a) pkt 1a otrzymuje brzmienie:

„1a) stwierdzenia na podstawie orzeczenia psychologicznego wydanego po przeprowadzeniu badania psychologicznego, w trybie określonym w art. 124 ust. 1 pkt 3 i 4, braku predyspozycji psychicznych do kierowania pojazdem,”

b) w pkt 4 lit. b) i c) otrzymują brzmienie:

”b) badaniu lekarskiemu w trybie określonym w art. 122 ust. 1 pkt 3 – 5,

c) badaniu psychologicznemu w trybie określonym w art. 124 ust. 1 pkt 3 lub 4.”

Art. 2.

W ustawie z dnia 11 maja 2001 r. - Prawo o miarach (Dz. U. Nr 63, poz. 636 i Nr 154, poz. 1800) art. 27 otrzymuje brzmienie:

”Art. 27. Przyrządy pomiarowe zalegalizowane lub uwierzytelnione przed dniem wejścia w życie ustawy, nie spełniające jej przepisów, mogą być nadal legalizowane, o ile spełniają wymagania dotychczasowych przepisów, lecz nie dłużej niż przez 10 lat od dnia wejścia w życie ustawy, z wyłączeniem przyrządu kontrolnego, o którym mowa w przepisach o czasie pracy kierowców.”

Art. 3.

W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 129, poz. 1444 i Nr 154, poz. 1798) w art. 6 wyrazy „oraz art. 1 pkt 81, który wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy z dnia 8 czerwca 2001 r. o zawodzie psychologa i samorządzie zawodowym psychologów (Dz.U. Nr 73, poz. 763 i Nr 154, poz. 1798).” zastępuje się wyrazami „oraz art. 1 pkt 81 w zakresie art. 124a ust. 1 pkt 3, ust. 2 pkt 1 i ust. 3 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1, który wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2006 r.”.

Art. 4.

1. Przepisu art. 1 pkt. 3 lit. a) nie stosuje się do pojazdów zarejestrowanych przed dniem 1 stycznia 1988 r.
2. Dla pojazdów zarejestrowanych w okresie od dnia 1 stycznia 1988 r. do dnia 31 grudnia 2002 r. wymóg określony w art. 1 pkt 3 lit a) stosuje się od dnia 1 stycznia 2004 r.

Art. 5.

1. Do dnia 1 lipca 2006 r. świadectwa potwierdzające zgodność posiadanych metod badawczych oraz warunków lokalowych ze szczegółowymi warunkami przeprowadzania badań psychologicznych wydają jednostki badawczo – rozwojowe, jednostki organizacyjne szkół wyższych lub placówki naukowe Polskiej Akademii Nauk.
2. Do dnia 1 lipca 2006 r. dodatkowym wymogiem do uzyskania zezwolenia, o którym mowa w art. 124a Prawa o ruchu drogowym jest świadectwo, o którym mowa w ust. 1.
3. Do dnia 1 lipca 2006 r. dodatkowym wymogiem, jaki powinna spełniać osoba uprawniona do przeprowadzania badań psychologicznych i orzekania w zakresie zdolności do prowadzenia pojazdów mechanicznych, o której mowa w art. 124a Prawa o ruchu drogowym, jest osoba, która:
 - a) posiada dyplom ukończenia wyższych studiów psychologicznych,
 - b) odbędzie co najmniej dwutygodniową praktykę w zakresie psychologicznych badań kierowców w jednostce, o której mowa w ust. 1, lub ukończy z wynikiem pozytywnym kurs organizowany przez Polskie Towarzystwo Psychologiczne.

Art. 6.

Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia z wyjątkiem art. 1 pkt 3 lit. a), który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2003 r.

UZASADNIENIE

Zasadniczym celem projektu ustawy jest dostosowanie regulacji w zakresie prawa o ruchu drogowym do wymogów przepisów prawa Unii Europejskiej oraz doprecyzowanie i uszczegółowienie niektórych przepisów ustawy w szczególności w zakresie dopuszczenia pojazdów do ruchu, ustawowego ustanowienia uprawnień i kompetencji Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego i możliwości wykonywania badań psychologicznych kierowców i kandydatów na kierowców.

Wprowadzenie zmiany w art. 2 pkt 37 ustawy jest spowodowane wejściem w życie ustawy o transporcie drogowym, która przewiduje powołanie i funkcjonowanie Inspekcji Transportu Drogowego. Inspekcja w trakcie realizacji ustawowych zadań będzie wykorzystywać różnego rodzaju specjalistyczne pojazdy, stąd potrzeba uregulowania tej kwestii.

Nowe regulacje zmieniające definicje dopuszczalnej masy całkowitej, dopuszczalnej ładowności pojazdów oraz nowa definicja maksymalnej technicznej dopuszczalnej masy całkowitej dostosowują te przepisy do analogicznych uregulowań zawartych w dyrektywach UE nr: 37/99, 70/156 oraz 96/53.

Zmiana w art. 53 ust. 1 pozwoli na wykonywanie zadań przez inspektorów Inspekcji Transportu Drogowego określonych w art. 129a ustawy. Uprawnienia Inspekcji obejmują m. in. możliwość legitymowania uczestnika ruchu drogowego i wydawania mu wiążących poleceń co do sposobu korzystania z drogi i używania pojazdu, sprawdzania dokumentów wymaganych w związku z kierowaniem pojazdem i jego używaniem itp. Obecny stan prawny przyznaje Inspekcji bardzo szerokie uprawnienia w zakresie zatrzymywania i kontroli pojazdów, potrzebne są więc również odpowiednie regulacje umożliwiające uprzywilejowanie pojazdów służbowych Inspekcji.

Zmiana w art. 66 polegająca na dodaniu ust. 1a i 1b, nakłada ustawowy obowiązek wyposażenia pojazdów określonego rodzaju (autobusy o dmc powyżej 10 t i samochody ciężarowe o dmc powyżej 12 t) w homologowane ograniczniki prędkości. Obowiązek taki określa Dyrektywa nr 92/6. Ponadto przepisy projektu ustawy ustalają odpowiednie okresy przejściowe wprowadzania tego obowiązku.

Projekt stanowi nowe brzmienie ust. 4 w art. 66, zgodnie z którym przez zmianę w pkt 6 odstępuje się od zbyt ogólnie i niejasno sformułowanego zakazu wprowadzania w pojeździe zmian konstrukcyjnych prowadzących do zmiany rodzaju pojazdu. Nowa ustawa jednoznacznie rozstrzygałaby, że zakaz nie dotyczy produkcji nowych pojazdów, na które producent uzyskał świadectwo homologacji oraz pojazdów, w których zmiany wprowadzałyby producent prowadzący działalność gospodarczą w tym zakresie.

Aktualne brzmienie przepisów w tej sprawie obowiązujące od dnia 1 stycznia 2002 r., zgodnie z którymi zakaz zmiany rodzaju pojazdu dotyczy wszystkich pojazdów, jest bardzo negatywnie odbierany przez producentów i użytkowników pojazdów i prowadzi do zamykania przedsiębiorstw produkujących pojazdy specjalne w sytuacji, gdy nieodzownym warunkiem do budowy takiego pojazdu jest wykorzystanie samochodu innego rodzaju. Ponadto w art. 66 jest proponowana zmiana brzmienia przepisu pkt 5. Zgodnie z nowym brzmieniem tego przepisu ogranicza się zakaz wymiany elementów pojazdu oznaczonych cechą identyfikacyjną jedynie do zakazu wymiany nadwozia. Konieczność wymiany ramy w samochodach ciężarowych lub wymiany skrzyni biegów w ciągnikach rolniczych jest częstym zjawiskiem i dotyczy także pojazdów używanych na gwarancji. Dyskwalifikowanie tych pojazdów z dalszego dopuszczenia do ruchu po awarii np. z powodu zakazu wymiany ramy powoduje protesty firm transportowych zgłaszających zastrzeżenia co do konstytucyjności przedmiotowego zakazu. Dopuszczenie w przepisach ustawy wymiany ramy lub podwozia skutkuje koniecznością uzupełnienia art. 66a o nową przesłankę umożliwiającą nadanie cech identyfikacyjnych na wymienionym elemencie pojazdu.

Nowe brzmienie przepisu art. 68 ust. 1 ma na celu doprecyzowanie regulacji dotyczących obowiązku homologacji i jednoznaczne rozstrzygnięcie, że dotyczy on jedynie homologacji nowych pojazdów.

Zmiana w art. 68 ust. 4 pkt 2 ma charakter porządkujący i wynika ze zmiany podstawy prawnej po ogłoszeniu zmienionego Porozumienia Genewskiego określającego warunki techniczne pojazdów kołowych i części, będącego podstawą do wydawania i uznawania świadectw homologacji.

Projekt ustawy obejmuje skreślenie części brzmienia art. 81 ust. 3 i 4. Zgodnie z propozycją należy w tym przepisie skreślić wyrazy „pojazdu do nauki jazdy, pojazdu

do prowadzenia egzaminu państwowego,” ponieważ po zmianie ustawy od dnia 1 stycznia 2002 r. istnieją w art. 81 dwie sprzeczne normy prawne dotyczące badania pojazdów co jest ewidentnym błędem ww. ustawy. W tym samym ustępie proponuje się zapis, na mocy którego corocznym okresowym badaniom technicznym podlegać będą również pojazdy samochodowe konstrukcyjnie przeznaczone do przewozu osób w liczbie 5 do 9, wykonujące zarobkowy transport drogowy osób. Pojazdy tego rodzaju wykonują regularne przewozy w formie linii komunikacyjnych i ze względu na bezpieczeństwo przewożonych osób muszą podlegać takim samym badaniom jak autobusy.

Dodanie do art. 130a ust. 4 pkt 3 jest konsekwencją przyznanych inspektorom transportu drogowego uprawnień do uniemożliwienia kierowania pojazdem. Mając na uwadze fakt, że inspektorzy wykonywać będą kontrolę samodzielnie i niezależnie od Policji lub straży gminnych, konieczne jest stworzenie klarownych ustawowych podstaw do przemieszczania lub usuwania pojazdów z drogi.

Wprowadzone zmiany w art. 140 ust. 1 korygują brak regulacji w tym zakresie, który skutkowało niemożnością egzekwowania prawa w zakresie cofania prawa jazdy w przypadku gdy kierowca lub osoba niepełnosprawna posiadająca prawo jazdy lub pozwolenie do kierowania tramwajem nie poddał się wymaganemu badaniu lekarskiemu lub psychologicznemu.

Projekt ustawy przewiduje zmianę przepisu art. 27 ustawy z dnia 11 maja 2001 r. - Prawo o miarach polegającą na wyłączeniu możliwości legalizowania przez okres 10 lat przyrządów kontrolnych (tachografów), które od dnia 1 stycznia 2003 r. powinny odpowiadać wymaganiom rozporządzenia Rady (EWG) Nr 3821/85, tj. rejestrować czas pracy kierowców.

Zmiana w przepisach dotyczących ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym jest podyktowana koniecznością uregulowania kwestii ustawowego określenia warunków wydawania zezwoleń na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie badań psychologicznych kierowców i kandydatów na kierowców. Związane jest to z wymogami, jakie w tym zakresie nakłada ustawa o działalności gospodarczej, która stanowi, że warunki wydawania zezwoleń na prowadzenie działalności gospodarczej powinny być określone ustawowo.

Ustawa z dnia 21 grudnia 2001 r. o zmianie ustawy o zawodzie psychologa i samorządzie zawodowym psychologów przesunęła wejście w życie do dnia 1 lipca 2006 r. przepisów art. 124a i 124b ustawy - Prawo o ruchu drogowym, które między innymi określają warunki wydawania zezwoleń na przeprowadzanie badań psychologicznych. Mając na celu uporządkowanie kwestii wydawania zezwoleń na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie badań psychologicznych kierowców i kandydatów na kierowców, należy przywrócić część przepisów art. 124a i 124b oraz wprowadzić rozwiązania przejściowe obowiązujące do dnia 1 lipca 2006 r.

Wejście projektu ustawy w życie nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa, jak również nie wpłynie w bezpośredni sposób na rynek pracy, konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki oraz na sytuację i rozwój regionalny. Natomiast wprowadzony obowiązek wyposażania pojazdów w ograniczniki prędkości będzie skutkował koniecznością poniesienia kosztów montażu tych ograniczników przez właścicieli pojazdów nie tylko rejestrowanych po raz pierwszy (od dnia 1 stycznia 2003 r.), lecz także zarejestrowanych po dniu 1 stycznia 1988 r., w stosunku do których ograniczniki prędkości będą wymagane od dnia 1 stycznia 2004 r.

UZASADNIENIE DOSTOSOWAWCZEGO CHARAKTERU PROJEKTU USTAWY O RUCHU DROGOWYM

Celem projektowanej ustawy jest dostosowanie prawa polskiego w zakresie prawa o ruchu drogowym do przepisów prawa Unii Europejskiej:

1. Dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstwa państw członkowskich dotyczącego urzędowego zatwierdzania pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. WE nr L 042, 23.02.1970),
2. Dyrektywy Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w pewnych kategoriach pojazdów mechanicznych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE nr L 057, 02.03.1992),
3. Dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. w sprawie określenia maksymalnych wymiarów poszczególnych pojazdów kołowych w ruchu krajowym i ponadgranicznym na obszarze Wspólnoty oraz określenia maksymalnych ciężarów w ruchu ponadgranicznym (Dz. Urz. WE nr L 235, 17.09.1996),
4. Dyrektywy Rady 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie ujednoczenia przepisów prawnych państw członkowskich dotyczących nadzoru technicznego nad pojazdami mechanicznymi i przyczepami pojazdów mechanicznych (Dz. Urz. WE nr L 046, 17.02.1997),
5. Dyrektywy Rady 99/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. Urz. WE nr L 138, 01.06.1999).

W szczególności projekt ustawy dostosowuje prawo polskie do przepisów wspólnotowych poprzez nałożenie obowiązku wyposażenia pojazdów określonego rodzaju w homologowane ograniczniki prędkości, w zakresie dopuszczenia pojazdów do ruchu i możliwości wykonywania badań psychologicznych kierowców i kandydatów na kierowców.

Projektowana regulacja zmienia w artykule 1 pkt 1 definicje pojęć „dopuszczalnej masy całkowitej” oraz „dopuszczalnej ładowności”, a także wprowadza definicję pojęcia „maksymalna techniczna dopuszczalna masa całkowita”. Wymienione definicje opracowane zostały zgodnie z brzmieniem odpowiednich przepisów Dyrektyw 99/37/WE, 96/53/WE oraz 70/156/WEG zgodnie z wymogami wspólnotowymi.

Projekt regulacji nakłada obowiązek wyposażenia pojazdów określonego rodzaju (autobusy o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 10 t. oraz samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12 t.) w homologowane ograniczniki prędkości. Ustanowienie takiego obowiązku stanowi implementację postanowień Dyrektywy 92/6/EWG.

Ponadto Art. 1 pkt 6 projektowanej regulacji zmienia dotychczasowe brzmienie art. 81 ust. 3 i 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym, dotyczącego obowiązkowych badań technicznych pojazdów. W prawie wspólnotowym przepisy regulujące tą kwestię znajdują się w Dyrektywie Rady 96/96/WE, która m.in. ustala w załączniku I kategorie pojazdów podlegających nadzorowi technicznemu oraz częstotliwość badań. Należy stwierdzić fakt zbieżności zapisów w projekcie ustawy z przepisami Dyrektywy w powyższym zakresie.

Art. 5 projektowanej ustawy określa wymagania dotyczące kwalifikacji osób, które - do dnia 1 lipca 2006 r. - mają być uprawnione do przeprowadzania badań psychologicznych i orzekania w zakresie zdolności do prowadzenia pojazdów mechanicznych. Należy zwrócić uwagę, iż zagadnienia związane z uznawaniem kwalifikacji do wykonywania zawodów regulowanych, w tym zawodu psychologa, nabytych przez obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej w tych państwach uregulowała ustawa z dnia 26 kwietnia 2001 r. o zasadach uznawania nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej kwalifikacji do wykonywania zawodów regulowanych (Dz. U. z 2001 r. Nr 87, poz. 954), która będzie obowiązywać od dnia przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej. Ustawa ta będzie miała pierwszeństwo w stosunku do poszczególnych regulacji sektorowych. Zatem od momentu akcesji do dnia 1 lipca 2006 r., czyli do dnia wejścia w życie odpowiednich przepisów ustawy z dnia 8 czerwca 2001 r. o zawodzie psychologa i samorządzie zawodowym psychologów (Dz. U. Nr 73, poz. 736 i Nr 154, poz. 1798), obywatele państw członkowskich Unii Europejskiej chcący przeprowadzać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej badania psychologiczne i orzekać w zakresie zdolności do prowadzenia pojazdów mechanicznych będą podlegać przepisom tej właśnie ustawy.

W celu wdrożenia powyższych zasad do systemu prawa polskiego konieczne było sporządzenie projektu ustawy o ruchu drogowym.

Uchwalenie projektowanej ustawy przewidziane jest w priorytecie 9.1 „Dostosowanie prawa oraz wzmocnienie zdolności administracyjnej w transporcie drogowym”, zadanie 4: „Dostosowanie prawa w dziedzinie technologii, bezpieczeństwa oraz przewozu materiałów niebezpiecznych w transporcie drogowym” z rozdziału 9 „Polityka Transportowa” Narodowego Programu Przygotowania do Członkostwa.

W konkluzji należy stwierdzić, iż wyżej przedstawiona analiza pozwala uznać projekt ustawy o ruchu drogowym za dostosowujący prawo polskie do wspólnotowego *acquis*.



**SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE SPRAW ZAGRANICZNYCH**

Prof. dr hab. Danuta Hübner
Sekt. Min. DH/2369/2002/DPE.jg

Warszawa, 25 lipca 2002 r.

**Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów**

Opinia o zgodności projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedłożonym projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw (pismo nr RM-10-155-02), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

- I. Celem projektowanej regulacji jest dostosowanie przepisów Prawa o ruchu drogowym do prawa Unii Europejskiej poprzez wprowadzenie obowiązku wyposażenia pojazdów określonego rodzaju w homologowane ograniczniki prędkości oraz zmianę i dodanie definicji do słowniczka przedmiotowej ustawy. Ponadto, projektowana regulacja doprecyzowuje niektóre przepisy ww. ustawy w szczególności w zakresie dopuszczenia pojazdów do ruchu i możliwości wykonywania badań psychologicznych kierowców i kandydatów na kierowców.
- II. Art. 3 ust. 1 lit. f Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską wymienia transport jako jedną z dziedzin, w której Wspólnota Europejska jest kompetentna do podejmowania odpowiednich działań. W ramach Unii Europejskiej transport podlega harmonizacji w ramach wspólnej polityki transportowej na podstawie art. 70 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską.
- III. Zgodnie z art. 1 pkt 3 lit a projektu ustawy, do art. 66 zmienianej regulacji dodaje się ust. 1a i 1b, które nakładają obowiązek wyposażenia autobusu o dopuszczalnej masie

całkowitej powyżej 10 ton oraz samochodu ciężarowego o dopuszczanej masie całkowitej powyżej 12 ton, w homologowany ogranicznik prędkości oraz wprowadzają wyłączenia w tym zakresie. Zagadnienia związane z ww. obowiązkiem regulują odpowiednie przepisy Dyrektywy Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 roku w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w pewnych kategoriach pojazdów mechanicznych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE Nr L 57, 02.03.1992). Chodzi tu przede wszystkim o art. 2, 3 i 6 tej Dyrektywy. Artykuł 3 ust. 1 i 2 projektowanej regulacji określa - analogicznie do przepisów Dyrektywy - okresy przejściowe wprowadzania obowiązku wyposażenia pojazdów w homologowany ogranicznik prędkości.

- IV. Art. 5 projektowanej ustawy określa wymagania dotyczące kwalifikacji osób, które - do dnia 1 lipca 2006 r. - mają być uprawnione do przeprowadzania badań psychologicznych i orzekania w zakresie zdolności do prowadzenia pojazdów mechanicznych. Należy zwrócić uwagę, iż zagadnienia związane z uznawaniem kwalifikacji do wykonywania zawodów regulowanych, w tym zawodu psychologa, nabytych przez obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej w tych państwach uregulowała ustawa z dnia 26 kwietnia 2001 r. o zasadach uznawania nabytych w państwach członkowskich Unii Europejskiej kwalifikacji do wykonywania zawodów regulowanych (Dz. U. z 2001 r. Nr 87, poz. 954), która będzie obowiązywać od dnia przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej. Ustawa ta będzie miała pierwszeństwo w stosunku do poszczególnych regulacji sektorowych. Zatem od momentu akcesji do dnia 1 lipca 2006 r., czyli do dnia wejścia w życie odpowiednich przepisów ustawy z dnia 8 czerwca 2001 r. o zawodzie psychologa i samorządzie zawodowym psychologów (Dz. U. Nr 73, poz. 736 i Nr 154, poz. 1798), obywatele państw członkowskich Unii Europejskiej chcący przeprowadzać na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej badania psychologiczne i orzekać w zakresie zdolności do prowadzenia pojazdów mechanicznych będą podlegać przepisom tej właśnie ustawy.
- V. Art. 1 pkt 1 lit. b,c,d projektowanej regulacji zmienia dotychczasowe definicje dopuszczalnej masy całkowitej i dopuszczalnej ładowności pojazdów oraz wprowadza nową definicje maksymalnej technicznie dopuszczalnej masy całkowitej. Celem tych zmian jest dostosowanie zmienianych regulacji do nomenklatury ustalonej w następujących aktach prawa wspólnotowego: Dyrektywa Rady 99/37/WE z dnia 29 kwietnia 1999 r. w sprawie dokumentów rejestracyjnych pojazdów (Dz. Urz. L 138, 01.06.1999), Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. w sprawie określenia maksymalnych wymiarów poszczególnych pojazdów kołowych w ruchu krajowym i ponadgranicznym na obszarze Wspólnoty oraz określenia maksymalnych ciężarów w ruchu ponadgranicznym (Dz. Urz. L 235, 17.09.1996), Dyrektywa Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstwa państw członkowskich dotyczącego urzędowego zatwierdzania pojazdów silnikowych i ich przyczep (Dz. Urz. L 042, 23.02.1970). Należy uznać, iż ww. definicje w zaproponowanym brzmieniu są zgodne z prawem wspólnotowym.
- VI. Art. 1 pkt 6 projektowanej regulacji zmienia dotychczasowe brzmienie art. 81 ust. 3 i 4 ustawy Prawo o ruchu drogowym dotyczącego obowiązkowych badań technicznych pojazdów. W prawie wspólnotowym przepisy regulujące tą kwestię znajdują się w Dyrektywie Rady 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie ujednoczenia przepisów prawnych państw członkowskich dotyczących nadzoru technicznego nad pojazdami mechanicznymi i przyczepami pojazdów mechanicznych która m.in. ustala w załączniku I kategorie pojazdów podlegających nadzorowi technicznemu oraz

częstotliwość badań. Należy stwierdzić, iż zaproponowane brzmienie przepisów zmienianego art. 81 są zgodne z prawem wspólnotowym.

- VII. **W konkluzji stwierdzam, że projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw, jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.**

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Marek Pol
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Infrastruktury

