



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
III kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10 -175-99

Druk nr 1686
Warszawa, 2 lutego 2000 r.

Pan
Maciej Płażyński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku.

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.

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

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do reprezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Transportu i Gospodarki Morskiej.

Z poważaniem

(-) Jerzy Buzek

Ustawa
z dnia r.
o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602, Nr 123, poz. 779, Nr 160, poz. 1086 i z 1998 r. Nr 106, poz. 668 i Nr 133, poz. 872) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 2:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) droga twarda — drogę z jezdnią o nawierzchni bitumicznej, betonowej, kostkowej, klinkierowej lub brukowcowej oraz z płyt betonowych lub kamienno-betonowych, jeżeli długość nawierzchni przekracza 20 m; inne drogi są drogami gruntowymi,”

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) droga dla rowerów — drogę lub jej część przeznaczoną do ruchu rowerów jednośladowych, oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi,”

c) pkt 6 otrzymuje brzmienie

„6) jezdnia — część drogi przeznaczoną do ruchu pojazdów, określenie to nie dotyczy wydzielonych torowisk,”

d) pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) przejście dla pieszych — powierzchnię drogi oznaczoną odpowiednimi znakami drogowymi,”

e) pkt 23 otrzymuje brzmienie:

„23) ustąpienie pierwszeństwa — powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, a pieszego — do zatrzymania się, zwolnienia lub przyspieszenia kroku,”

2) w art. 6:

a) w ust. 1:

- pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) funkcjonariusz Straży Granicznej, w strefie nadgranicznej,”

- dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) kierujący autobusem przeznaczonym do przewozu dzieci do szkoły w miejscach postoju związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem dzieci,”

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Przepis ust. 2 w zakresie łatwej rozpoznawalności:

1) dotyczy osoby wymienionej w ust. 1 pkt 1 tylko poza obszarem zabudowanym,

2) nie dotyczy kierującego autobusem przeznaczonym do przewozu dzieci do szkoły, jeżeli sygnał do zatrzymania innych pojazdów dawany jest przez tą osobę bez wychodzenia z odpowiednio oznakowanego pojazdu,”

3) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Art. 8. 1. Osoba niepełnosprawna mająca trudności w poruszaniu się, kierująca pojazdem oznakowanym na podstawie zezwolenia międzynarodowym symbolem wózka inwalidzkiego, może niestosować się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju, w zakresie określonym przepisami, o których mowa w art. 7 ust. 2.

2. Zezwolenia, o których mowa w ust. 1 wydaje starosta.
 3. Przepis ust. 1 stosuje się również do kierującego pojazdem przewożącym osobę niepełnosprawną mającą trudności w poruszaniu się oraz do kierującego pojazdem przystosowanym konstrukcyjnie do przewozu tych osób.
 4. Minister właściwy do spraw zdrowia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, mając na uwadze ograniczenia w możliwości samodzielnego poruszania się osoby niepełnosprawnej ze względu na jej stan zdrowia, określi w drodze rozporządzenia szczegółowe warunki wydawania zezwoleń, o których mowa w ust. 1 oraz ich wzór.”;
- 4) w art. 11:
 - a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pieszy jest obowiązany korzystać z chodnika lub drogi dla pieszych, a w razie ich braku — z pobocza. Jeżeli nie ma pobocza lub czasowo nie można z niego korzystać, pieszy może korzystać z jezdni, pod warunkiem zajmowania miejsca jak najbliżej jej krawędzi i ustępowania miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi.”;
 - b) ust 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Korzystanie przez pieszego z drogi dla rowerów jest dozwolone tylko w razie braku chodnika lub pobocza albo niemożności korzystania z nich. Pieszy, z wyjątkiem osoby niepełnosprawnej, korzystając z tej drogi jest obowiązany ustąpić miejsca rowerowi.”;
 - 5) w art. 16 ust. 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5. Kierujący pojazdem zaprzęgowym, rowerem, motorowerem, wózkiem ręcznym oraz osoba prowadząca pojazd napędzany silnikiem, idąca obok takiego pojazdu, są obowiązani poruszać się po poboczu chyba, że nie nadaje się ono do jazdy lub ruch pojazdu utrudniałby ruch pieszych.

6. Jeżeli tory pojazdów szynowych znajdują się w jezdni, kierujący pojazdem znajdującym się na części jezdni, po której jeżdżą pojazdy szynowe, jest obowiązany ustąpić miejsca nadjeżdżającemu pojazdowi szynowemu.”;
 - 6) w art. 17:
 - a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) na jezdnię z pobocza, z chodnika, z pasa ruchu dla pojazdów powolnych lub z drogi dla rowerów,”;
 - b) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Przepis ust. 1 pkt 3 nie dotyczy rowerzysty wjeżdżającego na przejazd dla rowerzystów.”;
 - 7) w art. 20 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Prędkość dopuszczalna pojazdu lub zespołu pojazdów na obszarze zabudowanym wynosi 50 km/h, z zastrzeżeniem ust. 2.”;
 - 8) w art. 22 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Kierujący pojazdem zmieniając zajmowany pas ruchu jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu po pasie ruchu, na który zamierza wjechać, oraz pojazdowi wjeżdżającemu na ten pas z prawej strony.”;
 - 9) w art. 24 ust. 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Dopuszcza się wyprzedzanie z prawej strony na odcinku drogi z wyznaczonymi pasami ruchu, przy zachowaniu warunków określonych w ust. 1, 2 i 7:

 - 1) na jezdni jednokierunkowej,

2) na jezdni dwukierunkowej, jeżeli co najmniej dwa pasy ruchu na obszarze zabudowanym lub trzy pasy ruchu poza obszarem zabudowanym przeznaczone są do jazdy w tym samym kierunku.”;

10) w art. 27:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejazdu dla rowerzystów, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustąpić pierwszeństwa rowerowi znajdującemu się na przejeździe.”;

b) skreśla się ust. 2;

11) w art. 32:

a) skreśla się ust. 3,

b) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Minister właściwy do spraw wewnętrznych oraz Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, kierując się koniecznością zapewnienia porządku oraz zasadą bezpieczeństwa ruchu drogowego, określają, w drodze rozporządzenia, sposób organizacji i oznakowania kolumn pojazdów jednostek podporządkowanych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych oraz Ministrowi Obrony Narodowej.”;

12) w art. 33:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący rowerem jednośladowym jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub z drogi dla rowerów i pieszych. Kierujący rowerem korzystając z drogi dla rowerów i pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność i ustępować miejsca pieszym.”;

b) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W razie braku drogi dla rowerów lub drogi dla rowerów i pieszych kierujący rowerem jednośladowym obowiązany jest korzystać z pobocza, z zastrzeżeniem art. 16 ust. 5, a jeżeli nie jest to możliwe — z jezdni.”;

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Korzystanie z chodnika lub drogi dla pieszych przez kierującego rowerem jednośladowym jest dozwolone jedynie, gdy:

1) opiekuje się on osobą w wieku do lat 10 kierującą rowerem, lub

2) na drodze brak jest drogi dla rowerów, dozwolony jest ruch pojazdów z prędkością większą niż 50 km/h i szerokość chodnika wynosi co najmniej 2 m.”;

d) dodaje się ust. 6-7 w brzmieniu:

„6. Kierujący rowerem korzystając z chodnika lub drogi dla pieszych jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, ustępować miejsca pieszym i jechać z prędkością nie większą niż 10 km/h.

7. Kierujący rowerem może jechać lewą stroną jezdni na zasadach określonych dla ruchu pieszych w przepisach art. 11 ust. 1-3 jeżeli opiekuje się osobą w wieku do lat 10 kierującą rowerem.”;

13) w art. 39 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. W pojeździe samochodowym wyposażonym w pasy bezpieczeństwa dziecko w wieku do lat 12 nieprzekraczające 150 cm wzrostu przewozi się w foteliku ochronnym lub innym urządzeniu do przewożenia dzieci odpowiadającym właściwym warunkom technicznym.”;

14) w art. 45 w ust. 2:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) korzystania podczas jazdy z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku,”

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) przewożenia poza specjalnym fotelikiem ochronnym dziecka w wieku do 12 lat na przednim siedzeniu pojazdu samochodowego.”;

15) skreśla się art. 48;

16) po art. 50 dodaje się art. 50a w brzmieniu:

„Art. 50a. 1. Pojazd pozostawiony bez tablic rejestracyjnych lub pojazd, którego stan wskazuje na to, że nie jest używany, może zostać usunięty z drogi przez straż gminną lub Policję na koszt właściciela.

2. Pojazd usunięty w trybie określonym w ust. 1, nie odebrany przez uprawnioną osobę w terminie 6 miesięcy od dnia usunięcia uznaje się za porzucony z zamiarem wyzbycia się. Pojazd ten przechodzi na własność gminy z mocy ustawy.

3. Minister właściwy do spraw wewnętrznych, kierując się potrzebą zapewnienia porządku na drogach publicznych oraz zagwarantowaniem ochrony prawa własności, określi w drodze rozporządzenia:

1) szczegółowy tryb oraz jednostki i warunki ich współdziałania w zakresie usuwania pojazdów bez tablic rejestracyjnych lub których stan wskazuje na to, że nie są używane,

2) tryb postępowania w zakresie przejęcia pojazdu na własność gminy.”;

17) w art. 51:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący pojazdem jest obowiązany używać świateł mijania podczas jazdy w warunkach normalnej przejrzystości powietrza.”

b) skreśla się ust. 4,

c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„Przepisów ust. 1-3 nie stosuje się do kierującego pojazdem, który nie jest wyposażony w światła mijania, drogowe lub światła do jazdy dziennej. Kierujący takim pojazdem podczas jazdy w warunkach niedostatecznej widoczności jest obowiązany używać świateł stanowiące obowiązkowe wyposażenie pojazdu.”;

18) w art. 52 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący pojazdem silnikowym lub szynowym w warunkach niedostatecznej widoczności jest obowiązany podczas zatrzymania nie wynikającego z warunków ruchu lub przepisów ruchu drogowego oraz podczas postoju używać świateł pozycyjnych przednich i tylnych lub świateł postojowych. Dopuszcza się włączenie świateł postojowych jedynie od strony środka jezdni w pojeździe nie złączonym z przyczepą oraz w zespole pojazdów o długości nie przekraczającej 6 m.”;

19) w art. 53:

a) w ust. 1:

- pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) Sił Zbrojnych,”

- dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) Biura Ochrony Rządu,”

- dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

„10) urzędu naczelnego lub centralnego organu administracji rządowej, jeżeli jest używany w związku z koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa lub porządku publicznego — na podstawie zezwolenia ministra właściwego do spraw wewnętrznych.”

b) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Minister właściwy do spraw wewnętrznych stwierdza wygaśnięcie zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 9 i 10 w przypadku, gdy ustaną okoliczności uzasadniające wykorzystanie pojazdu jako uprzywilejowany.”

c) w ust. 2 w pkt 1 dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) w wykonywaniu zadań związanych bezpośrednio z zapewnieniem bezpieczeństwa osób zajmujących kierownicze stanowiska państwowe, którym na mocy odrębnych przepisów przysługuje ochrona.”;

20) w art. 54 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Kierujący pojazdem, o którym mowa w ust. 1 może korzystać z autostrady lub drogi ekspresowej nawet wtedy, gdy pojazd ten nie jest pojazdem samochodowym lub gdy jego konstrukcja uniemożliwia rozwinięcie prędkości co najmniej 40 km/h.”;

21) w art. 56:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrami właściwymi do spraw wewnętrznych i środowiska, mając na uwadze zagrożenie dla bezpieczeństwa, jakie może nastąpić w wyniku niewłaściwego przewozu materiałów niebezpiecznych oraz kierując się koniecznością ujednoczenia zasad krajowego przewozu tych materiałów z zasadami obowiązującymi w ich międzynarodowym przewozie, określi w drodze rozporządzenia:

- 1) materiały niebezpieczne oraz zasady ich klasyfikacji,
- 2) warunki i sposób przewozu drogowego materiałów niebezpiecznych,
- 3) dodatkowe wymagania dotyczące pojazdu przewożącego określone materiały niebezpieczne, jego wyposażenia i ładunku,
- 4) wymagania odnoszące się do urządzeń technicznych służących do tego przewozu,
- 5) dokumenty wymagane przy przewozie materiałów niebezpiecznych, ich wzory oraz tryb ich wydawania,
- 6) szczegółowy sposób oznakowania pojazdu przewożącego materiały niebezpieczne.”

b) skreśla się ust. 5;

22) dodaje się art. 57a w brzmieniu:

„Art. 57a. 1. Autobus przeznaczony do przewozu dzieci do szkoły powinien być barwy pomarańczowej. Podczas przewozu dzieci autobus ten oznacza się dodatkowo z przodu lub z tyłu prostokątnymi tablicami z napisem „autobus szkolny”. W warunkach niedostatecznej widoczności tablice te powinny być oświetlone chyba, że są wykonane z materiału odbłaskowego. Kierujący tym autobusem jest obowiązany podczas wsiadania lub wysiadania dzieci włączyć światła awaryjne.

2. Kierujący pojazdem przejeżdżając obok autobusu przewożącego dzieci do szkoły jest obowiązany zachować szczególną ostrożność.

3. Kierujący pojazdem zbliżając się do miejsca postoju autobusu, o którym mowa w ust. 1 związanego z wsiadaniem lub wysiadaniem dzieci, jest obowiązany:

- 1) zmniejszyć prędkość, a w razie potrzeby zatrzymać się, aby umożliwić kierującemu tym autobusem wjazd na jezdnię lub sąsiedni pas ruchu, o ile sygnalizuje on zamiar wykonania takiego manewru,

- 2) zatrzymać się, o ile kierujący tym autobusem podaje sygnał do zatrzymania.
4. Kierujący autobusem przewożącym dzieci, w sytuacji o której mowa w ust. 3 pkt 1, może wjechać na sąsiedni pas ruchu lub jezdnię dopiero po upewnieniu się, że nie spowoduje to zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.
5. Jeżeli autobus przeznaczony do przewozu dzieci do szkoły przewozi inne osoby lub nie przewozi żadnych osób, tablice o których mowa w ust. 1, powinny być zdjęte, zasłonięte lub złożone.”;
- 23) w art. 61 ust. 13 i 14 otrzymują brzmienie:
- „13. Przepis ust. 11 nie dotyczy:
- 1) pojazdów straży pożarnej biorących udział w akcjach ratowniczych,
 - 2) należących do Sił Zbrojnych, Policji lub Straży Granicznej pojazdów specjalnych, pojazdów używanych do celów specjalnych oraz pojazdów używanych w związku z przewozem pojazdów specjalnych.
14. Minister właściwy do spraw transportu mając na uwadze specyfikę związaną z przewozem pojazdów nienormatywnych, określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb wydawania zezwoleń, o których mowa w ust. 11 oraz ich wzory.”;
- 24) w art. 62 ust. 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. Zespół pojazdów może składać się najwyżej z 3 pojazdów, a zespół ciągnięty przez pojazd silnikowy inny niż ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny - z 2 pojazdów. Długość zespołu 2 pojazdów nie może przekraczać 18,75 m, zespołu 2 pojazdów składającego się z pojazdu samochodowego i naczepy — 16,5 m, a 3 pojazdów - 22 m. Długość zespołu złożonego z motocykla, motoroweru lub roweru i przyczepy nie może przekraczać 4 m. Przejazd zespołu pojazdów o długości większej niż określona w tym przepisie wymaga zezwolenia, o którym mowa w art. 61 ust. 11.”;
- 25) art. 64 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 64. Minister Obrony Narodowej, minister właściwy do spraw wewnętrznych i Minister Sprawiedliwości kierując się szczególnym charakterem zadań związanych z obronnością oraz z zapewnieniem ochrony porządku i bezpieczeństwa publicznego, określą w drodze rozporządzenia:
- 1) warunki poruszania się po drogach pojazdów, a których mowa w art. 61 ust. 13,
 - 2) warunki przewozu osób pojazdami, o których mowa w art. 63 ust. 4.”;
- 26) w art. 66 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:
- „3a. Pojazd uczestniczący w ruchu powinien posiadać nadane przez producenta, z zastrzeżeniem art. 75a, cechy identyfikacyjne:
- 1) numer VIN, numer nadwozia (podwozia lub ramy),
 - 2) numer silnika.”;
- 27) po art. 66 dodaje się art. 66a w brzmieniu:
- „Art. 66a. 1. W pojeździe dopuszcza się:
- 1) dokonanie zmian konstrukcyjnych, o ile nie zmieniają one jego rodzaju,
 - 2) wymianę silnika,
 - 3) wymianę elementów nie posiadających cech identyfikacyjnych, o których mowa w art. 66 ust. 3a,
2. Pojazd, w którym dokonano zmiany, o której mowa w ust. 1 pkt 1 i 2 powinien odpowiadać warunkom, o których mowa w art. 66, co stwierdza się w wyniku przeprowadzonego badania technicznego w stacji kontroli pojazdów.”;
- 28) w art. 69 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Producent lub importer nowych pojazdów są obowiązani wydać wyciąg ze świadectwa homologacji do każdego pojazdu, na którego typ wydano świadectwo homologacji, lub odpis decyzji zwalniającej pojazd z homologacji.”;

29) w art. 71 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Pojazdy określone w ust. 1 są dopuszczone do ruchu, jeżeli odpowiadają warunkom określonym w art. 66 oraz są zarejestrowane i zaopatrzone w zalegalizowane tablice rejestracyjne oraz nalepkę kontrolną.”;

30) w art. 73:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rejestracji pojazdu dokonuje na wniosek właściciela starosta właściwy ze względu na miejsce jego zamieszkania (siedzibę), wydając dowód rejestracyjny oraz nalepkę kontrolną i zalegalizowane tablice (tablice) rejestracyjne, z zastrzeżeniem ust. 2-5.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Rejestracji pojazdów Sił Zbrojnych, Policji, Urzędu Ochrony Państwa i Straży Granicznej dokonują właściwe organy tych jednostek. Organy te wydają dowód rejestracyjny oraz nalepkę kontrolną i zalegalizowane tablice (tablice) rejestracyjne, chyba że dla danego pojazdu tablice (tablica) rejestracyjne lub nalepka nie są wymagane, a numer rejestracyjny umieszcza się bezpośrednio na pojeździe.”,

c) dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Starostowie przekazują odpłatnie Wojewodzie Mazowieckiemu częściowo wypełnione, zgodnie z jego objaśnieniami, blankiety dowodów rejestracyjnych, tablice rejestracyjne oraz nalepki kontrolne niezbędne do rejestracji, o której mowa w art. 76 ust. 4. Informacje dotyczące przekazanych blankietów, tablic rejestracyjnych i nalepek są informacjami niejawnymi stanowiącymi tajemnicę państwową, podlegającymi ochronie na podstawie przepisów o ochronie informacji niejawnych.”;

31) art. 74 otrzymuje brzmienie:

„Art. 74. 1. Czasowej rejestracji pojazdu dokonuje, w przypadkach określonych w ust. 2, starosta właściwy ze względu na miejsce zamieszkania (siedzibę) właściciela pojazdu, wydając pozwolenie czasowe i zalegalizowane tablice (tablice) rejestracyjne.

2. Czasowej rejestracji dokonuje się:

1) z urzędu - w razie konieczności sprawdzenia lub uzupełnienia dokumentów wymaganych do rejestracji pojazdu,

2) na wniosek właściciela pojazdu - w celu umożliwienia:

a) wywozu pojazdu za granicę,

b) przejazdu z miejsca zakupu lub odbioru pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,

c) przejazdu związanego z koniecznością dokonania badania technicznego lub naprawy.

3) na wniosek jednostki upoważnionej do przeprowadzania badań homologacyjnych lub jednostki badawczej producenta pojazdu, jego wyposażenia lub części — w celu umożliwienia odpowiednich badań.

3. Czasowej rejestracji dokonuje się na okres nie przekraczający 30 dni, z zastrzeżeniem ust. 4. Osoba ubiegająca się o rejestrację pojazdu może ubiegać się o jednorazowe przedłużenie terminu czasowej rejestracji pojazdu o 14 dni w celu wyjaśnienia spraw związanych z rejestracją pojazdu.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 3 rejestracji dokonuje się na okres wynikający z wniosku, nie dłuższy jednak niż 6 miesięcy.

5. Po upływie terminu czasowej rejestracji pozwolenie czasowe i tablice rejestracyjne zwraca się do organu, który je wydał, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 2 lit. a.”;

32) w art. 75 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dowód rejestracyjny, pozwolenie czasowe, nalepka kontrolna i tablice (tablica) rejestracyjne wydawane są za opłatą. Opłatę pobiera organ dokonujący rejestracji.”;

33) po art. 75 dodaje się art. 75a, 75b i 75c w brzmieniu:

„Art. 75a. 1. W przypadku, gdy pojazd nie posiada cech identyfikacyjnych, o których mowa w art. 66 ust. 3a, w okolicznościach określonych przez ministra właściwego do spraw transportu w drodze rozporządzenia, o którym mowa w art. 76 ust. 1 pkt 5, starosta właściwy ze względu na miejsce zamieszkania wydaje skierowanie na ich umieszczenie.

2. Cechy identyfikacyjne umieszcza, o ile jest to możliwe technicznie stacja kontroli pojazdów, o której mowa w art. 83.

3. Umieszczone cechy identyfikacyjne starosta wpisuje w dowodzie rejestracyjnym i w karcie pojazdu, jeżeli była wydana.

75b. 1. Tablice rejestracyjne może produkować, po uzyskaniu zezwolenia wojewody, przedsiębiorca, który spełnia następujące wymagania:

- 1) ma siedzibę lub miejsce zamieszkania na terenie Rzeczypospolitej Polskiej,
- 2) ma możliwości techniczne gwarantujące wykonywanie tablic rejestracyjnych lub materiałów służących do ich produkcji zgodnie z warunkami technicznymi; warunek ten nie dotyczy przedsiębiorców sprowadzających z zagranicy materiały służące do wyrobu tablic rejestracyjnych,
- 3) posiada certyfikat na zgodność tablic rejestracyjnych lub materiałów służących do ich produkcji z warunkami technicznymi,
- 4) nie jest podmiotem, w stosunku do którego wszczęto postępowanie upadłościowe lub likwidacyjne,
- 5) nie zalega z uiszczeniem podatków, opłat lub składek na ubezpieczenie społeczne,
- 6) nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko dokumentom — dotyczy osoby fizycznej lub członków władz osoby prawnej.

2. Za przedsiębiorcę produkującego tablice rejestracyjne, o którym mowa w ust. 1, uważa się jednostkę:

- 1) produkującą tablice rejestracyjne z wytłoczonymi numerami rejestracyjnymi,
- 2) produkującą tablice rejestracyjne bez wytłoczonych numerów rejestracyjnych,
- 3) tłoczącą numery rejestracyjne,
- 4) produkującą lub sprowadzającą z zagranicy określone przez ministra właściwego do spraw transportu w drodze rozporządzenia materiały służące do produkcji tablic rejestracyjnych.

3. Wojewoda wydaje zezwolenie na produkcję tablic rejestracyjnych na wniosek przedsiębiorcy, o ile spełnia on wymagania, o których mowa w ust. 1.

4. Do wniosku o wydanie zezwolenia przedsiębiorca ubiegający się o jego wydanie załącza:

- 1) dokument określający status jednostki będącej osobą prawną lub nie posiadającą osobowości prawnej jednostką organizacyjną albo dokument stwierdzający tożsamość w przypadku osoby fizycznej,
- 2) zaświadczenie z rejestru skazanych stwierdzające niekaralność za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowych lub przestępstwo przeciwko dokumentom:

- a) przedsiębiorcy, jeżeli jest on osobą fizyczną,
 - b) osób — członków władz osoby prawnej lub nie posiadającej osobowości prawnej jednostki organizacyjnej,
- 3) kopię zaświadczenia o nadaniu numeru identyfikacji statystycznej (REGON),
 - 4) kopię zaświadczenia o nadaniu numeru identyfikacji podatkowej (NIP),
 - 5) inne dokumenty potwierdzające spełnienie wymogów określonych w ust. 1.
5. Tablice rejestracyjne produkowane są wyłącznie na zamówienie:
- 1) organów właściwych w sprawach rejestracji pojazdów — tablice rejestracyjne z wytłoczonymi numerami rejestracyjnymi,
 - 2) przedsiębiorców, o których mowa w ust. 2 pkt 3 — tablice rejestracyjne bez wytłoczonych numerów rejestracyjnych.
6. Materiały, o których mowa w ust. 2 pkt 4 są produkowane lub sprowadzane z zagranicy na zamówienie przedsiębiorców posiadających zezwolenie, o którym mowa w ust. 1.
7. Przedsiębiorca, o którym mowa w ust. 1, prowadzi ewidencje:
- 1) materiałów do produkcji tablic rejestracyjnych, o których mowa w ust. 2 pkt 4,
 - 2) wyprodukowanych tablic rejestracyjnych,
 - 3) sprzedanych tablic rejestracyjnych.
8. Wojewoda cofa zezwolenie, jeżeli jednostka przestaje spełniać, co najmniej jeden z warunków, o których mowa w ust. 1 lub narusza przepisy w zakresie produkcji i dystrybucji tablic rejestracyjnych.
9. W przypadku cofnięcia zezwolenia do produkcji tablic rejestracyjnych, ponowne zezwolenie nie może być wydane wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna.

Art. 75 c. Organ właściwy w sprawach rejestracji legalizuje tablice rejestracyjne umieszczając na nich znak legalizacyjny.”;

34) w art. 76:

a) w ust. 1:

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz Ministrem Obrony Narodowej, mając w szczególności na uwadze konieczność przeciwdziałania dopuszczeniu do ruchu pojazdów pochodzących z kradzieży, określi w drodze rozporządzenia, warunki i tryb rejestracji pojazdów oraz wzory dowodu rejestracyjnego, pozwolenia czasowego, nalepki kontrolnej, tablic rejestracyjnych oraz innych tablic, cech identyfikacyjnych i oznaczeń, w które zaopatruje się pojazd, a także ich opis.”,

- dodaje się pkt 4-6 w brzmieniu:

„4) kierując się koniecznością prawidłowego zabezpieczenia tablic rejestracyjnych oraz dokumentów związanych z rejestracją, określi w drodze rozporządzenia, z zastrzeżeniem ust. 4 i art. 73 ust. 3a:

a) warunki dystrybucji blankietów dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych i nalepek kontrolnych,

b) warunki produkcji i szczegółowy sposób dystrybucji tablic rejestracyjnych i znaków legalizacyjnych oraz prowadzenia ewidencji, o których mowa w art. 75b ust. 7,

5) mając na uwadze wszelkie zdarzenia, w wyniku których może nastąpić utrata cech identyfikacyjnych pojazdu, określi w drodze rozporządzenia szczegółowe okoliczności, o których mowa w art. 75a ust. 1 oraz sposób i tryb nadawania cech identyfikacyjnych pojazdu.

6) kierując się koniecznością prawidłowego zabezpieczenia tablic rejestracyjnych, określi w drodze rozporządzenia tryb legalizacji tablic rejestracyjnych oraz warunki techniczne i wzór znaku legalizacyjnego, o którym mowa w art. 75c.”

b) ust. 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, Ministrem Obrony Narodowej oraz po zasięgnięciu opinii Szefa Urzędu Ochrony Państwa określi, w drodze rozporządzenia, warunki i tryb rejestracji oraz wzory dowodu rejestracyjnego i tablic rejestracyjnych pojazdów Biura Ochrony Rządu, Policji, Urzędu Ochrony Państwa i Straży Granicznej, a także jednostki organizacyjne właściwe w tych sprawach, uwzględniając ich szczególny sposób działania przy wykonywaniu zadań.

4. Minister właściwy do spraw wewnętrznych, Minister Obrony Narodowej, minister właściwy do spraw transportu, Szef Urzędu Ochrony Państwa oraz Wojewoda Mazowiecki ustalą w drodze porozumienia szczególny tryb dystrybucji i wymagania dotyczące blankietów dowodów rejestracyjnych, tablic rejestracyjnych i nalepek kontrolnych, o których mowa w art. 73 ust. 3a, zasady rozliczeń pomiędzy stronami porozumienia oraz tryb rejestracji niektórych pojazdów resortu spraw wewnętrznych, obrony narodowej i Urzędu Ochrony Państwa uwzględniając ich szczególny sposób działania przy wykonywaniu zadań.”;

35) w art. 77:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Kartę pojazdu dla pojazdu samochodowego sprowadzonego z zagranicy i tam zarejestrowanego wydaje za opłatą właściwy w sprawach rejestracji starosta przy pierwszej rejestracji pojazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”

b) w ust. 4 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) określi w drodze rozporządzenia warunki dystrybucji kart pojazdów, kierując się znaczeniem tych dokumentów dla rejestracji pojazdów.”;

36) art. 79 otrzymuje brzmienie:

„Art. 79. 1. Pojazd podlega wyrejestrowaniu, na wniosek jego właściciela, w przypadku:

- 1) zniszczenia (kasacji) pojazdu, jeżeli jego właściciel przedstawił zaświadczenie o przekazaniu pojazdu albo jego nadwozia, podwozia lub ramy do składnicy złomu wyznaczonej przez wojewodę
- 2) kradzieży pojazdu, jeżeli jego właściciel złożył stosowne oświadczenie pod odpowiedzialnością karną za fałszywe zeznania,
- 3) wywozu pojazdu z kraju, jeżeli pojazd został zarejestrowany za granicą lub zbyty za granicę
- 4) zniszczenia (kasacji) pojazdu za granicą,
- 5) udokumentowanej trwałej i zupełnej utraty posiadania pojazdu.

2. Pojazd wyrejestrowany z powodu zniszczenia (kasacji) nie podlega powtórnej rejestracji, z wyjątkiem:

- 1) pojazdu zabytkowego,
- 2) pojazdu mającego, co najmniej 25 lat, którego model nie jest produkowany od lat 15, uznanego przez uprawnionego rzeczoznawcę techniki samochodowej i ruchu drogowego za unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 5 warunkiem wyrejestrowania pojazdu jest wniesienie przez właściciela pojazdu opłaty na rzecz gminy na realizację zadań, o których

mowa w art. 3 ustawy z dnia 13 września 1996 r. o utrzymaniu czystości i porządku w gminach (Dz.U. Nr 132, poz. 622 i z 1997 r. Nr 60, poz. 369 oraz Nr 121, poz. 770).

4. Minister właściwy do spraw administracji określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłaty, o której mowa w ust. 3.”;

37) dodaje się art. 79a i 79b w brzmieniu:

„Art. 79a. 1. Rzeczoznawcą techniki samochodowej i ruchu drogowego może być osoba, która posiada wyższe wykształcenie i:

- 1) posiada 5-letnią wymaganą praktykę zawodową,
- 2) ukończyła podyplomowe studia w zakresie rzeczoznawstwa techniki samochodowej i ruchu drogowego, lub zdała egzamin przed komisją powołaną przez ministra właściwego do spraw transportu,

2. Minister właściwy do spraw transportu prowadzi ewidencje rzeczoznawców techniki samochodowej.

3. Minister właściwy do spraw transportu, kierując się w szczególności troską o wysoki poziom umiejętności zawodowych rzeczoznawców techniki samochodowej i ruchu drogowego, określi w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania oraz tryb uzyskiwania uprawnień rzeczoznawcy techniki samochodowej i ruchu drogowego, a także wzory dokumentów z tym związanych,
- 2) tryb powoływania komisji egzaminacyjnej, o której mowa w ust. 1 oraz wysokość wynagrodzeń jej członków,
- 3) wysokość opłat za egzamin, o którym mowa w ust. 1 pkt 2.

Art. 79b. Minister właściwy do spraw transportu dokona wyboru producenta blankietów dowodów rejestracyjnych, pozwoleń czasowych, znaków legalizacyjnych, nalepek kontrolnych oraz kart pojazdów w trybie określonym przepisami ustawy z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych (Dz.U. z 1998 r. Nr 119, poz. 773 i z 1999r. Nr 45, poz. 437). ”;

38) w art. 81:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„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, pojazdu do nauki jazdy, pojazdu do przeprowadzania egzaminu państwowego, taksówki osobowej, pojazdu samochodowego marki „SAM”, pojazdu zasilanego gazem lub pojazdu uprzywilejowanego, które podlegają corocznym badaniom technicznym.”,

b) w ust. 8 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) w którym dokonano zmiany, o której mowa w art. 68a ust. 1,”

c) w ust. 8 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) który ma być używany jako taksówka osobowa lub bagażowa, pojazd uprzywilejowany, pojazd do nauki jazdy, pojazd do przeprowadzania egzaminu państwowego lub pojazd określony w przepisach, o których mowa w art. 56 ust. 4 pkt 3 przewożący materiały niebezpieczne.”;

39) art. 83 otrzymuje brzmienie:

„Art. 83. 1. Badanie techniczne przeprowadza się na koszt właściciela pojazdu w upoważnionej przez wojewodę stacji kontroli pojazdów.”;

- 40) w art. 84 użyty w różnych przypadkach wyraz „starosta” zastępuje się użytym w tych samych przypadkach wyrazem „wojewoda”;
- 41) w art. 86 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Minister właściwy do spraw wewnętrznych oraz Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz po zasięgnięciu opinii Szefa Urzędu Ochrony Państwa, uwzględniając specyfikę wynikającą z przeznaczenia pojazdów Sił Zbrojnych, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny, określa w drodze rozporządzenia:
- 1) jednostki organizacyjne sprawujące nadzór nad stacjami kontroli pojazdów oraz wydające upoważnienia do przeprowadzania badań technicznych, wzory dokumentów związanych z uzyskaniem upoważnień do wykonywania badań oraz wzór upoważnienia do ich przeprowadzania,
 - 2) wymagania w stosunku do stacji kontroli pojazdów upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych pojazdów,
 - 3) wzory dokumentów stosowanych przy badaniach technicznych pojazdów,
 - 4) warunki i terminy przeprowadzania badań technicznych pojazdów specjalnych Sił Zbrojnych, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny,
 - 5) warunki przeprowadzania badań technicznych niektórych pojazdów w stacjach kontroli pojazdów wymienionych w art. 83,
 - 6) jednostki organizacyjne prowadzące szkolenie diagnostów,
 - 7) warunki współdziałania jednostek organizacyjnych sprawujących nadzór nad stacjami kontroli pojazdów z wojewodami.”;
- 42) w art. 88 skreśla się ust. 4 i 5;
- 43) w art. 89:
- a) dodaje się ust. 3a w brzmieniu:
„3a. Przepis ust. 3 nie dotyczy żołnierzy zasadniczej służby wojskowej”.
 - b) w ust. 6 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
„1a) materiały niebezpieczne przy przewozie, których wymagane jest ukończenie kursu kształcącego.”;
- 44) w art. 90:
- a) w ust. 1 pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:
„3) odbyła wymagane dla danej kategorii szkolenie,
4) zdała z wynikiem pozytywnym egzamin państwowy wymagany dla danej kategorii”;
 - b) w ust. 2 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:
„2) 17 lat - dla kategorii A,
3) 18 lat - dla kategorii B, B+E, C, C+E, C1 lub C1+E.”;
 - c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
„3. Osoba, która nie ukończyła 18 lat, może uzyskać prawo jazdy kategorii A, A1, B1 lub T za zgodą rodziców lub opiekunów.”;
 - d) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:
„5. Dodatkowym warunkiem uzyskania prawa jazdy jest:
1) dla kategorii C, C1, D, D1 — spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 3 i 4 określonych dla prawa jazdy kategorii B,
2) dla kategorii B+E, C+E, C1+E, D+E lub D1+E — spełnienie wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 3 i 4 określonych odpowiednio dla prawa jazdy kategorii B, C, C1, D lub D1.”;

45) w art. 97:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Kartę rowerową wydaje nieodpłatnie dyrektor szkoły podstawowej, gimnazjum, szkoły ponadgimnazjalnej oraz szkoły ponadpodstawowej.”;

b) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Kartę motorowerową wydaje nieodpłatnie dyrektor gimnazjum, szkoły ponadgimnazjalnej lub szkoły ponadpodstawowej.”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Szefom i cudzoziemskiemu personelowi przedstawicielstw dyplomatycznych, urzędów konsularnych i misji specjalnych państw obcych oraz organizacji międzynarodowych, korzystających z przywilejów i immunitetów dyplomatycznych lub konsularnych na mocy ustaw, umów bądź powszechnie uznanych zwyczajów międzynarodowych lub na zasadzie wzajemności, oraz innym osobom korzystającym z tych przywilejów i immunitetów uprawnienie do kierowania pojazdem wydaje za opłatą Wojewoda Mazowiecki na wniosek ministra właściwego do spraw zagranicznych.

d) dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:

„3a. Żołnierzom zasadniczej służby wojskowej dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem, wydaje na czas nie dłuższy niż jeden rok dowódca jednostki wojskowej.

3b. Po zakończeniu zasadniczej służby wojskowej wydany przez dowódcę jednostki dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem podlega wymianie na dokument, o którym mowa w ust. 1 za opłatą i na zasadach określonych w tym przepisie.”;

46) art. 98 otrzymuje brzmienie:

„Art. 98. 1. Osoba posiadająca uprawnienie do kierowania pojazdem jest obowiązana zawiadomić starostę w terminie nie przekraczającym 30 dni o utracie prawa jazdy, pozwolenia do kierowania tramwajem lub świadectwa kwalifikacji, o zniszczeniu tych dokumentów w stopniu powodującym ich nieczytelność, a także o zmianie stanu faktycznego wymagającego zmiany danych w nich zawartych.

2. W sytuacji, o której mowa w ust. 1 starosta na wniosek osoby uprawnionej, wydaje za opłatą wtórniki dokumentu, pod warunkiem:

1) złożenia pod rygorem odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania oświadczenia o utracie dokumentu,

2) zwrotu zniszczonego dokumentu, albo

3) zwrotu dokumentu wymagającego zmiany danych.

3. W razie odzyskania dokumentu, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, dokument ten należy zwrócić do starosty.

4. Po złożeniu wniosku osoby posiadającej uprawnienie do kierowania pojazdem o wydanie wtórnika w przypadku, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 starosta niezwłocznie wydaje zaświadczenie o utracie tego dokumentu. Zaświadczenie uprawnia do kierowania na terenie Rzeczypospolitej Polskiej pojazdem określonym w utraconym dokumencie przez okres 30 dni od daty jego wydania.

5. W razie utraty lub zniszczenia karty rowerowej lub motorowerowej wtórniki tego dokumentu wydaje organ, który go wydał.

6. W stosunku do osób, o których mowa w art. 97 ust. 3, organem właściwym w sprawach określonych w ust. 1-4 jest Wojewoda Mazowiecki.”;

47) art. 100 otrzymuje brzmienie:

„Art. 100. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, uwzględniając konieczność prawidłowego zabezpieczenia praw jazdy przed podrobieniem, przerobieniem lub kradzieżą, określi w drodze rozporządzenia:

- 1) wzory dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami oraz ich opis,
- 2) szczegółowe czynności organów w sprawach związanych z wydawaniem, cofaniem i zatrzymywaniem uprawnień do kierowania, z wydawaniem świadectw kwalifikacji oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach.

2. Minister właściwy do spraw transportu dokona wyboru producenta blankietów praw jazdy, pozwoleń do kierowania tramwajem i świadectw kwalifikacji w trybie określonym przepisami ustawy z dnia 10 czerwca 1994 r. o zamówieniach publicznych (Dz.U. z 1998 r. Nr 119, poz. 773 i z 1999r. Nr 45, poz. 437).

3. Minister Obrony Narodowej określi w drodze rozporządzenia wzór i opis dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem przez żołnierza zasadniczej służby wojskowej, kierując się koniecznością zgodności tego dokumentu z obowiązującym podziałem uprawnień oraz mając na uwadze skrócenie okresu niezbędnego dla uzyskania prawa jazdy.”;

48) w art. 104:

a) w ust. 1 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) uniemożliwiła przeprowadzenie kontroli, o której mowa w art. 108 ust. 2 pkt 1.”,

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W przypadku cofnięcia zezwolenia na prowadzenie szkolenia z przyczyn określonych w ust. 1 pkt 2, 3 i 4 ponowne zezwolenie nie może być wydane wcześniej niż po upływie 2 lat od dnia, w którym decyzja o cofnięciu stała się ostateczna.”;

49) w art. 109 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Egzamin państwowy sprawdzający kwalifikacje osoby ubiegającej się o uprawnienie do kierowania pojazdem oraz osoby, o której mowa w art. 114, przeprowadza egzaminator zatrudniony przez dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego:

- 1) na podstawie umowy o pracę — w zakresie wszystkich kategorii prawa jazdy,
- 2) na podstawie umowy zlecenia — w zakresie pozwolenia do kierowania tramwajem.

2. Egzamin państwowy jest organizowany w:

- 1) wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego — w zakresie wszystkich kategorii prawa jazdy,
- 2) przedsiębiorstwie komunikacji publicznej upoważnionym przez starostę — w zakresie pozwolenia do kierowania tramwajem.”;

50) w art. 111:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wojewoda dokonuje wpisu osoby do ewidencji egzaminatorów, jeżeli spełnia ona warunki określone w art. 110 ust. 1 pkt 1-9.”,

b) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego wydaje egzaminatorowi zatrudnionemu w ośrodku legitymację egzaminatora.”,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Egzaminator zatrudniony w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego na podstawie umowy o pracę podlega corocznie szkoleniu organizowanemu przez dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.”;

51) w art. 114 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 i 3 w brzmieniu:

„2. W przypadkach określonych w ust. 1 pkt 2 dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem wydaje się po zdaniu przez osobę ubiegającą się o jego wydanie odpowiedniego do rodzaju uprawnienia egzaminu państwowego sprawdzającego kwalifikacje.

3. W stosunku do osób, o których mowa w art. 97 ust. 3 decyzję o skierowaniu na kontrolne sprawdzenie kwalifikacji w trybie określonym w ust. 1 pkt 1 wydaje Wojewoda Mazowiecki.”;

52) w art. 122 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W stosunku do osób, o których mowa w art. 97 ust. 3 decyzję o skierowaniu na badanie lekarskie w trybie określonym w ust. 1 pkt 4 wydaje Wojewoda Mazowiecki.”;

53) w art. 124 w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) skierowana przez organ kontroli ruchu drogowego, jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie, iż była sprawcą wypadku drogowego, w którym jest zabity lub ranny.”;

54) w art. 126:

a) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W razie odmowy poddania się badaniu przy użyciu urządzeń, o których mowa w ust. 1, uznaje się, iż osoba wezwana znajduje się w stanie nietrzeźwości.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przepisu ust. 1 i 1a nie stosuje się, jeżeli stan osoby podlegającej badaniu uniemożliwia jego przeprowadzenie urządzeniem elektronicznym. W takim przypadku ustalenie zawartości w organizmie alkoholu następuje na podstawie badania krwi lub moczu.”;

55) w art. 127:

a) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W razie odmowy poddania się badaniu przy użyciu metod, o których mowa w ust. 1 uznaje się, iż osoba wezwana znajduje się w stanie po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przepisu ust. 1 i 1a nie stosuje się, jeżeli stan osoby podlegającej badaniu uniemożliwia jego przeprowadzenie urządzeniem elektronicznym. W takim przypadku ustalenie zawartości w organizmie alkoholu następuje na podstawie badania krwi lub moczu.”;

56) w art. 129:

a) w ust. 2 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) sprawdzania stanu technicznego, wyposażenia, ładunku, wymiarów, masy lub nacisku osi pojazdu znajdującego się na drodze,”;

b) w ust. 2 pkt 8 lit d) otrzymuje brzmienie:

„d) kierowania pojazdem przez osobę nie posiadającą wymaganych dokumentów uprawniających do kierowania lub używania pojazdu.”;

c) w ust. 2 pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) usuwania lub przemieszczania pojazdu w przypadkach, o których mowa w art. 130a ust. 1-3.”;

d) pkt 14 otrzymuje brzmienie:

„14) pilotowania pojazdów, których wymiary, masa lub naciski osi przekraczają określone wielkości; pilotowanie wykonywane jest za opłatą ponoszoną przez właściciela lub użytkownika pojazdu,”

e) dodaje się ust. 4a i 4b w brzmieniu:

„4a. Kontrolę ruchu drogowego w stosunku do pojazdów przekraczających granicę Rzeczypospolitej Polski oraz w strefie nadgranicznej mogą przeprowadzać funkcjonariusze Straży Granicznej lub organów celnych.

4b. Osobom uprawnionym do wykonywania kontroli ruchu drogowego, o którym mowa w ust. 4a przysługują uprawnienia, o których mowa w ust. 2 pkt 1-4 i 7-12 oraz w art. 130a ust. 4 pkt 1. Dodatkowo osoby te mogą odmówić prawa przekroczenia granicy pojazdem, jeżeli:

- 1) pojazd kierowany jest przez osobę znajdującą się w stanie nietrzeźwości lub stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu, jeżeli nie ma możliwości zabezpieczenia pojazdów w inny sposób,
- 2) pojazd kierowany jest przez osobę nie posiadającą przy sobie wymaganych dokumentów uprawniających do kierowania pojazdem lub używania pojazdu, dokumentu stwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub stwierdzającego opłacenie składki tego ubezpieczenia,
- 3) stan techniczny pojazdu zagraża bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego, powoduje uszkodzenie drogi albo narusza wymagania ochrony środowiska,
- 4) pojazd przekracza dopuszczalną masę całkowitą lub naciski osi określone w przepisach ruchu drogowego.”

f) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia warunki i sposób pilotowania pojazdów, których wymiary, masa lub naciski osi przekraczają określone wielkości oraz wysokość opłat ponoszonych przez ich właścicieli lub użytkowników, kierując się przy tym, w szczególności możliwością zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz rzeczywistymi kosztami ponoszonymi przez Policję w związku z pilotowaniem pojazdów.”;

57) w art. 130:

a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Policja prowadzi ewidencję kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego. Określonymu naruszeniu przypisuje się odpowiednią liczbę punktów w skali od 0 do 10 i wpisuje się do tej ewidencji.

2. Punkty za naruszenie przepisów ruchu drogowego wpisane do ewidencji usuwa się po upływie 1 roku od dnia naruszenia, chyba że przed upływem tego okresu kierowca dopuścił się naruszeń, za które na podstawie prawomocnych rozstrzygnięć przypisana liczba punktów przekroczyłaby 24 punkty lub w przypadku kierowców, o których mowa w art. 140 ust. 1 pkt 3 — 20 punktów.”

b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„1. Przepisy ust. 1-3 stosuje się do osób posiadających pozwolenie do kierowania tramwajem”;

58) po art. 130 dodaje się art. 130a w brzmieniu:

„Art. 130a. 1. Pojazd jest usuwany z drogi na koszt właściciela, w przypadku:

- 1) pozostawienia pojazdu w miejscu, gdzie jest to zabronione i utrudnia ruch lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu,

- 2) nie okazania przez kierującego dokumentu stwierdzającego zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub stwierdzającego opłacenie składki tego ubezpieczenia,
 - 3) przekroczenia dopuszczalnej masy całkowitej lub nacisku osi określonej w przepisach ruchu drogowego,
2. Pojazd może być usunięty z drogi na koszt właściciela, jeżeli nie ma możliwości zabezpieczenia go w inny sposób, w przypadku gdy:
- 1) kierowała nim osoba:
 - a) znajdująca się w stanie nietrzeźwości lub stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu,
 - b) nie posiadająca przy sobie dokumentów uprawniających do kierowania lub używania pojazdu,
 - 2) jego stan techniczny zagraża bezpieczeństwu lub porządkowi ruchu drogowego, powoduje uszkodzenie drogi albo narusza wymagania ochrony środowiska,
 3. Pojazd może być przemieszczony lub usunięty z drogi, jeżeli utrudnia prowadzenie akcji ratowniczej.
 4. Decyzję o przemieszczeniu lub usunięciu pojazdu z drogi podejmuje.
 - 1) policjant — w sytuacjach, o których mowa w ust. 1-3,
 - 2) osoba dowodząca akcją ratowniczą — w sytuacji, o której mowa w ust. 3.
 5. Pojazd usuwa z drogi jednostka wyznaczona przez starostę. Usunięty pojazd umieszcza się na wyznaczonym przez starostę parkingu strzeżonym do czasu wniesienia opłaty za jego usunięcie i parkowanie.
 6. Rada powiatu ustala wysokość opłat, o których mowa w ust. 5.
 7. Pojazd jest unieruchamiany przez zastosowanie urządzenia do blokowania kół w przypadku pozostawienia go w miejscu, gdzie jest to zabronione, lecz nie utrudniającego ruchu lub nie zagrażającego bezpieczeństwu.
 8. Pojazd unieruchamia Policja lub straż gminna (miejska).
 9. Pojazd usunięty w trybie określonym w ust. 1 lub 2, nie odebrany przez uprawnioną osobę w terminie 6 miesięcy od dnia usunięcia uznaje się za porzucony z zamiarem wyzbycia się. Pojazd ten przechodzi na rzecz skarbu państwa z mocy ustawy.
 10. Minister właściwy do spraw wewnętrznych, kierując się potrzebą zapewnienia porządku na drogach publicznych oraz zasadą bezpieczeństwa ruchu drogowego, a z drugiej strony koniecznością zagwarantowania ochrony prawa własności, określi w drodze rozporządzenia:
 - 1) inne podmioty uprawnione do podejmowania decyzji o usuwaniu lub unieruchamianiu pojazdów oraz zakres ich działania,
 - 2) tryb oraz warunki współdziałania z Policją i innymi podmiotami uprawnionymi do podejmowania decyzji o usunięciu pojazdu jednostek usuwających pojazdy lub prowadzących strzeżone parkingi, o których mowa w ust. 7.
 - 3) tryb i warunki wydawania pojazdu z parkingu,
 - 4) tryb postępowania w zakresie przejęcia pojazdu na rzecz skarbu państwa.”;
- 59) w art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. f otrzymuje brzmienie:
 „f) gdy wobec kierującego pojazdem orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów lub wydano decyzję o cofnięciu uprawnienia.”;
- 60) w art. 138 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
 „2. Zwrot zatrzymanego prawa jazdy następuje po ustaniu przyczyny zatrzymania, z zastrzeżeniem art. 114 ust. 2”;

61) w art. 140 w ust. 1:

a) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) stwierdzenia na podstawie orzeczenia psychologicznego wydanego po przeprowadzeniu badania psychologicznego w trybie określonym w art. 124 ust. 1 pkt 5 o braku predyspozycji psychicznych do kierowania pojazdem,”

b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) nie poddania się:

a) sprawdzeniu kwalifikacji w trybie określonym w art. 114 pkt 1,

b) badaniu lekarskiemu w trybie określonym w art. 122 ust. 1 pkt 3 lub 4,

c) badaniu psychologicznemu w trybie określonym w art. 124 ust. 1 pkt 5.”;

62) art. 150 otrzymuje brzmienie:

„Art. 150. 1. Prawa jazdy i inne dokumenty uprawniające do kierowania pojazdami lub potwierdzające dodatkowe kwalifikacje i wymagania w stosunku do kierujących pojazdami wydane na podstawie dotychczasowych przepisów, zachowują ważność w zakresie, na jaki zostały wydane, do czasu ich wymiany dokonywanej na koszt osoby uprawnionej.

2. Minister właściwy do spraw transportu określi w drodze rozporządzenia warunki i terminy wymiany praw jazdy i innych dokumentów uprawniających do kierowania pojazdami lub potwierdzających dodatkowe kwalifikacje kierujących pojazdami oraz wysokość opłaty za ich wymianę.”;

63) użyte w ustawie w różnych przypadkach:

a) wyrazy „Minister Transportu i Gospodarki Morskiej” zastępuje się użytymi w tych samych przypadkach wyrazami „minister właściwy do spraw transportu”,

b) wyrazy „Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji” zastępuje się użytymi w tych samych przypadkach wyrazami „minister właściwy do spraw wewnętrznych”,

c) wyrazy „Minister Zdrowia i Opieki Społecznej” zastępuje się użytymi w tych samych przypadkach wyrazami „minister właściwy do spraw zdrowia”,

d) wyrazy „Minister Finansów” zastępuje się użytymi w tych samych przypadkach wyrazami „minister właściwy do spraw budżetu, spraw instytucji finansowych oraz spraw finansów publicznych”,

e) wyrazy „Minister Pracy i Polityki Socjalnej” zastępuje się użytymi w tych samych przypadkach wyrazami „minister właściwy do spraw pracy”,

f) wyrazy „Minister Spraw Zagranicznych” zastępuje się użytymi w tych samych przypadkach wyrazami „minister właściwy do spraw zagranicznych”,

g) wyrazy „Wojewoda Warszawski” zastępuje się użytymi w tych samych przypadkach wyrazami „Wojewoda Mazowiecki”,

h) wyrazy „droga (ścieżka) dla pieszych” zastępuje się użytymi w tych samych przypadkach wyrazami „droga dla pieszych”,

i) wyrazy „droga (ścieżka) dla rowerów” zastępuje się użytymi w tych samych przypadkach wyrazami „droga dla rowerów”,

j) wyrazy „jednostek wojskowych podporządkowanych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych” skreśla się.

Art. 2. 1. Osoby w wieku od 17 do 18 lat, ubiegające się o prawo jazdy kategorii B, które ukończyły wymagane szkolenie lub w nim uczestniczą w dniu wejścia w życie ustawy, uważa się za spełniające wymagania określone w art. 90 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602, Nr 123, poz. 779, Nr 160, poz. 1086 i z 1998 r. Nr 106, poz. 668 oraz Nr 133, poz. 872) w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Osobę posiadającą uprawnienia instruktora na podstawie przepisów obowiązujących w okresie od 1 stycznia 1992 r. do 30 czerwca 1999 r. uważa się za spełniającą wymagania określone w art. 105 ust. 2 pkt 1, 2, 4 i 5 ustawy, o której mowa w ust. 1.

3. Osoba posiadająca uprawnienia wykładowcy na podstawie przepisów obowiązujących w okresie od 1 stycznia 1992 r. do 30 czerwca 1999 r. może prowadzić szkolenie osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, w zakresie posiadanych dotychczas uprawnień.

4. Osobę posiadającą uprawnienia egzaminatora na podstawie przepisów obowiązujących w okresie od 1 stycznia 1992 r. do 1 stycznia 1998 r. uważa się za spełniającą wymagania określone w art. 110 ust. 1 pkt 3, 6, 7 ustawy, o której mowa w ust. 1.

5. Wymagania, określone w art. 105 ust. 1 pkt 6 lub art. 110 ust. 1 pkt 5 ustawy, o której mowa w ust. 1, nie dotyczą wykroczeń popełnionych przed dniem 1 stycznia 1998 r. przez osoby posiadające odpowiednio uprawnienia instruktora lub egzaminatora przed dniem 1 stycznia 1998 r.

6. Pojazdy zarejestrowane przed dniem 1 stycznia 1998 r. jako motorowery lub motocykle uważa się za spełniające kryteria określone odpowiednio w art. 2 pkt 45 lub 46 ustawy, o której mowa w ust. 1.

7. Przepis art. 75 ust. 3 ustawy, o której mowa w ust. 1 nie dotyczy pojazdów zarejestrowanych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej przed dniem 1 stycznia 1998 r.

8. Przepisu art. 89 ust. 1 ustawy, o której mowa w ust. 1 nie stosuje się w stosunku do osoby kierującej samochodem ciężarowym lub zespołem pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 24 t, posiadającej prawo jazdy odpowiedniej kategorii wydane przed dniem 1 stycznia 1998 r.

9. Do dnia 1 września 2001 r. autobusy przeznaczone do przewozu dzieci do szkoły mogą być innej barwy niż określona w art. 57a. ust. 1 ustawy, o której mowa w ust. 1.

Art. 3. Do czasu wydania przepisów wykonawczych na podstawie przepisów zmienionych niniejszą ustawą, nie dłużej jednak niż przez okres 12 miesięcy od dnia jej wejścia w życie, zachowują moc przepisy wydane przed jej wejściem w życie, jeżeli nie są sprzeczne z niniejszą ustawą.

Art. 4. Minister właściwy do spraw transportu ogłosi w Dzienniku Ustaw jednolity tekst ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym z uwzględnieniem zmian wynikających z przepisów ogłoszonych przed dniem wydania jednolitego tekstu.

Art. 5. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 33, 39, 40, 41 i 49, które wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Prawie dwuletni okres obowiązywania ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym pozwolił zebrać doświadczenia wskazujące na wiele mankamentów wspomnianej regulacji prawnej. Niektóre z nich zagrażają bezpośrednio bezpieczeństwu uczestników ruchu drogowego (np. sprzeczne dyspozycje przepisów dotyczące określenia pierwszeństwa przejazdu, brak obowiązku zachowania szczególnej ostrożności w pobliżu przejazdów dla rowerzystów, skierowanie ruchu motorowerów z pobocza na jezdnię i wiele innych), inne dotyczą sprzeczności z innymi obowiązującymi aktami prawnymi, a niektóre dotyczą niewłaściwie sformułowanego zakresu delegacji ustawowych, co uniemożliwia wydanie odpowiednich aktów wykonawczych (np. w zakresie postępowania w sprawach związanych z wydawaniem, cofaniem i zatrzymywaniem dokumentów uprawniających do kierowania pojazdami). Powołana ustawa zawiera także sporo błędów legislacyjnych, a pewne przepisy nie są zgodne z Konstytucją (np. upoważnienia do wydawania aktów wykonawczych w formie zarządzenia).

Dlatego też niezbędnym jest podjęcie jak najszybszych działań mających na celu usunięcie błędów i wprowadzenie poprawnych przepisów w zakresie niezbędnym ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz ze względu na prawidłową realizację zadań administracji publicznej. Aby to uczynić zaproponowano zmianę ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym.

Potrzeba zmian wynika także z konieczności przeciwdziałania trwałemu zjawisku, jakim jest brak bezpieczeństwa na polskich drogach. Poziom bezpieczeństwa na drogach systematycznie się zmniejsza i dlatego w przedstawionym projekcie zaproponowano przyjęcie rozwiązań, które mają na celu poprawę tego stanu. Są to m.in.: ograniczenie prędkości na obszarze zabudowanym do 50 km/h, wprowadzenie obowiązku używania w ciągu dnia świateł mijania lub świateł do jazdy dziennej przez cały rok oraz podniesienie wieku wymaganego do uzyskania prawa jazdy kategorii B na 18 lat.

Niektóre zaproponowane rozwiązania mają na celu dostosowanie polskich przepisów do przepisów Wspólnoty Europejskiej (jest to m.in. wspomniane wyżej podniesienie wieku wymaganego dla prawa jazdy kategorii B).

Przedstawiony projekt wychodzi na przeciw tym postulatom zmieniając w kolejnych punktach art. 1 niektóre z przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawa o ruchu drogowym. Są to m.in.:

Zawarta w pkt 1 zmiana definicji drogi dla rowerów, mająca na celu uwzględnienie, iż droga rowerowa przeważnie stanowi część drogi publicznej i nie jest samodzielną drogą oraz że drogi rowerowe ze względu na swoją szerokość określoną odpowiednim normatywem mogą być przeznaczone wyłącznie dla rowerów jednośladowych. Zezwolenie na ruch rowerów wielośladowych zagraża bezpieczeństwu jadących po ścieżce rowerowej rowerzystów. Ponadto przepis zmienia definicję jezdni, z której obecnego brzmienia wynikałoby, iż będące częścią drogi torowisko jest także jezdnią.

Proponuje się także zmianę definicji przejścia dla pieszych tak, aby definicja ta obejmowała m.in. przejścia dla pieszych wyznaczone na drogach dla rowerów. Oprócz ww zmian proponuje się zmianę definicji ustąpienia pierwszeństwa polegającą na poprawieniu jej czytelności. Obecny zapis nie pozwala precyzyjnie określić znaczenia tego pojęcia, które jest istotne z punktu widzenia ustalenia ewentualnej odpowiedzialności karnej sprawcy wypadku.

W pkt 2 zaproponowano wskazanie jako osoby uprawnionej do kierowania ruchem drogowym kierującego autobusem przewożącym dzieci do szkoły. Ma to na celu umożliwienie zatrzymywania innych pojazdów podczas wsiadania i wysiadania przewożonych dzieci.

W pkt 3 zaproponowano zmianę przepisu art. 8 Prawa o ruchu drogowym określający możliwość nie stosowania się do niektórych znaków drogowych. Dotychczasowa regulacja ze względu na brak dostatecznej precyzji stwarza problemy w egzekucji znaków zakazu takich, jak: zakaz wjazdu lub zakaz zatrzymywania się i postoju. Przepis wymaga zmiany pod kątem określenia organu wydającego stosowne zezwolenia. Zaproponowana zmiana brzmienia przepisu stanowi wyjście na przeciw postulatowi uporządkowania tej tematyki.

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym mechanicznie zastąpiła w wielu przepisach pojęcie „ustąpienie miejsca” pojęciem „ustępowanie pierwszeństwa”. Pomimo małej różnicy w brzmieniu tych sformułowań istnieje podstawowa różnica w zakresie treści, jaką należy rozumieć pod tymi pojęciami, gdyż ustąpienie pierwszeństwa jest zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 23 Prawa o ruchu drogowym powstrzymaniem się od ruchu, zaś ustąpienie miejsca to po prostu usunięcie się z toru jazdy. Powoduje to brak możliwości ustalenia prawidłowych wzajemnych relacji pomiędzy różnymi uczestnikami ruchu drogowego, a w przypadku przepisu art. 11 pomiędzy pieszymi i kierującymi pojazdami. Ustąpienie miejsca oznacza w tym przypadku usunięcie się z toru jazdy pojazdu (co jest prawidłowym zachowaniem), a ustąpienie pierwszeństwa oznacza zatrzymanie się przed nadjeżdżającym z przeciwka pojazdem (co może prowadzić do kolizji). Zmiana zaproponowana w pkt 4 ma na celu poprawienie tych niekorzystnych i błędnych zapisów.

W punkcie 5 zaproponowano przywrócenie obowiązującej do 31 grudnia 1997 r. zasady ruchu motorowerów po poboczu. Przepis art. 16 ust. 5 Prawa o ruchu drogowym — wobec zmiany definicji roweru, która obecnie nie obejmuje motoroweru — powoduje, iż nawet w przypadku, gdy droga posiada pobocze, motorowerzysta zobowiązany jest korzystać z jezdni. Taka regulacja ze względu na dopuszczalny wiek motorowerzysty (13 lat) stanowi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu. Dlatego też zaproponowano zmianę ww przepisu tak, aby określony w nim obowiązek obejmował także osoby kierujące motorowerem.

Ponadto w punkcie tym proponuje się poprawienie błędu polegającego na niewłaściwym użyciu sformułowania „ustąpienie pierwszeństwa” w miejsce właściwego pojęcia „ustąpienie miejsca”, o czym była już mowa w uzasadnieniu do pkt 4. Należy także wskazać, iż zastąpienie w nowej ustawie występującego w starych przepisach — w odniesieniu do ruchu pojazdów po torowisku znajdującym się w obrębie jezdni — sformułowania „ustępowanie miejsca” sformułowaniem „ustępowanie pierwszeństwa” (16 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r.) powoduje, iż w sposób zasadniczy zmienia się rola tramwaju, jako uprzywilejowanej formy transportu miejskiego, której przepisy ruchu drogowego miały umożliwić sprawniejsze przemieszczanie się podczas dużego natężenia ruchu. Dlatego też proponuje się ponowne wprowadzenie dotychczasowych sformułowań.

Pkt 6 zmienia przepis zawarty w art. 17 ust. 1 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym stanowiący, iż włączanie się do ruchu następuje przy wjeździe na jezdnię z innej części drogi. Obejmuje on sytuację, w której tramwaj wjeżdża na jezdnię z wydzielonego torowiska położonego w obrębie drogi. Zgodnie z tym przepisem kierujący tramwajem powinien jako włączający się do ruchu ustąpić pierwszeństwa innym pojazdom. Taka dyspozycja powoduje duże trudności w ustaleniu obowiązujących zasad ruchu, gdyż jest ona sprzeczna z przepisami art. 25 ust. 2 i 3 oraz art. 28 określającymi obowiązek ustąpienia pierwszeństwa tramwajowi przez kierujących innymi pojazdami. Wymaga to korekty przez usunięcie zbędnego i nie występującego w dotychczasowych przepisach wyrażenia „z innej części drogi”.

Ponadto przepis art. 17 ust. 1 pkt 3 stanowi o włączaniu się do ruchu pojazdu wyjeżdżającego ze ścieżki rowerowej na jezdnię, co jest sprzeczne z odmienną zasadą dotyczącą pierwszeń-

stwa przejazdu na przejazdach dla rowerzystów zawartą w art. 27 ust. 1 i 2. Dlatego też proponuje się korektę przepisu art. 17 ust. 1 pkt 3 poprzez dodanie ustępu 3 w zaproponowanym brzmieniu.

Pkt 7 zmienia przepis art. 20 Prawa o ruchu drogowym określający dopuszczalne prędkości, wprowadzając ograniczenie prędkości na obszarze zabudowanym do 50 km/h. Zakłada się, iż redukcja dopuszczalnej prędkości na obszarze zabudowanym powinna w sposób znaczący przyczynić się do zmniejszenia liczby ofiar wypadków drogowych, w szczególności liczby zabitych. W raporcie Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu w Brukseli z dnia 25 stycznia 1995r. pt. "Redukcja wypadków drogowych spowodowanych nieodpowiednią prędkością" stwierdzono m.in.:

- a) zmniejszenie dopuszczalnej prędkości o 1 km/h powoduje zmniejszenie 3% zmniejszenie liczby wypadków,
- b) szacunkowe oceny dotyczące ruchu w państwach Wspólnoty Europejskiej wskazują, iż redukcja średniej prędkości o 5 km/h mogłaby zmniejszyć liczbę zabitych o ponad 11000 i o 180000 liczbę wypadków,
- c) analiza wypadków z udziałem pieszych wskazuje, iż przy prędkości około 50 km/h udział zabitych pieszych wynosi 45%, zaś przy prędkości około 60 km/h udział ten wynosi 85%,
- d) we wszystkich krajach Wspólnoty Europejskiej przyjęto jako konieczne ograniczenie prędkości na obszarze zabudowanym do 50km/h.

Dane statystyczne ilustrujące ww. zjawiska jako przykład wymieniają Danię, gdzie obniżenie dopuszczalnej prędkości na obszarze zabudowanym z 60 km/h do 50km/h spowodowało zmniejszenie realnej prędkości o 3-4 km/h oraz 24% zmniejszenie liczby zabitych.

W raporcie Grupy Bezpieczeństwa Drogowego Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu dotyczącym ograniczeń prędkości z 3 lutego 1995r. identyczne wnioski jak w raporcie Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu ilustrowane są danymi szwajcarskimi i francuskimi. I tak w Szwajcarii obniżenie dopuszczalnej prędkości na obszarze zabudowanym przyniosło zmniejszenie liczby wypadków o 8.7% a liczby zabitych o 24%, natomiast we Francji zanotowano 27% spadek liczby zabitych w ciągu trzech lat.

W świetle przedstawionych danych można stwierdzić, iż dopuszczalna prędkość na obszarze zabudowanym — 50 km/h, stanowi dzisiaj powszechnie obowiązujący i uznany standard gwarantujący właściwy poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Ponieważ statystyki, liczby i wyniki badań naukowych przemawiające za wprowadzeniem takiego ograniczenia nie zawsze trafiają do wyobraźni społecznej, warto wskazać na przykład, który był wykorzystywany w kampanii na rzecz wprowadzenia 50km/h przeprowadzanej kilkanaście lat temu w krajach skandynawskich. Kampania ta używała hasła „10 = 44”. Hasło to wynika z faktu, że w przypadku, gdy poruszające się z różnymi prędkościami (60 km/h i 50 km/h) dwa identyczne pojazdy zaczną w tym samym momencie hamować to w chwili, gdy jadący z prędkością 50 km/h pojazd zatrzyma się, drugi pojazd (jadący zaledwie z prędkością o 10 km/h większą od prędkości pierwszego pojazdu) będzie miał na liczniku prędkość około 44 km/h. Obrazuje to różnicę w skutkach ewentualnej kolizji szczególnie z udziałem pieszych oraz różnicę w możliwości jej uniknięcia.

W pkt 8 proponuje się zmianę przepisu art. 22 ust. 4 Prawa o ruchu drogowym w celu likwidacji luki prawnej polegającą na braku ustawowych zasad zmiany pasa ruchu na skrzyżowaniu, który to manewr jest szczególnie często wykonywany na skrzyżowaniach o ruchu okrężnym.

Pkt 10 zmienia przepis art. 27 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym. Przepis ten nie zawiera dyspozycji nakazującej zachowanie szczególnej ostrożności przez kierujących pojazdami zbliżają-

cymi się do przejazdów rowerowych. Jest to sprzeczne z utrzymywaną we wszystkich pozostałych przepisach zasadą, iż szczególna ostrożność jest wymagana wszędzie tam, gdzie krzyżują się kierunki ruchów. Brak tego typu uregulowania jest szczególnie dotkliwy ze względu na ewentualne skutki kolizji rowerzysty z pojazdem silnikowym. Dlatego też zaproponowano odpowiednie uzupełnienie przepisu art. 27 ust. 1 o normę nakazującą zachowanie szczególnej ostrożności w związku z przejazdem dla rowerzystów.

Pkt 11 zmienia przepis art. 32 Prawa o ruchu drogowym, który nakazuje zachowanie odległości do 5 m pomiędzy jadącymi w kolumnie rowerami nie jest możliwy do realizacji. W praktyce prowadzi to do częstego naruszania tego przepisu.

Zaproponowana w pkt 12 zmiana brzmienia przepisu art. 33 ust. 1 oraz nowy przepis ust. 1a ma na celu precyzyjne określenie, po jakich częściach drogi może poruszać się rowerzysta. Obecne przepisy nie regulują tego w sposób dostatecznie jasny. Uporządkowanie tej tematyki jest niezbędne wobec stale zwiększającego się ruchu rowerowego w Polsce.

Z kolei zmiana brzmienia ust. 5 ww. artykułu oraz dodanie przepisu ust. 6 porządkuje zasady korzystania przez rowerzystów z chodnika tak, aby zapewnić lepszą ochronę i bezpieczeństwo pieszych. Cel ten ma zapewnić: określenie minimalnej szerokości chodnika, po którym może poruszać się rower, zmniejszenie prędkości rowerzysty jadącego po chodniku i zobowiązanie go do zachowania szczególnej ostrożności.

Ponadto zaproponowane zmiany (szczególnie nowy ust. 7) umożliwiają likwidację luki prawnej, która powodowała, iż w świetle przepisów ruchu drogowego nie było możliwości jazdy po drodze publicznej osoby dorosłej z dzieckiem do lat 10-ciu. Zgodnie z obowiązującymi przepisami osoba dorosła może jechać na rowerze wyłącznie prawą stroną jezdni, podczas gdy towarzyszące jej dziecko zmuszone jest do korzystania z jej lewej strony lub z chodnika. Rozwiązania przyjęte w zaproponowanym przepisach ust. 6 pkt 2 i ust. 7 umożliwią właściwą opiekę rodziców nad dziećmi do lat 10-ciu podczas wspólnej jazdy na rowerach.

Pkt 13 zmienia przepis art. 39 ust. 3 Prawa o ruchu drogowym. Zmiana przepisu art. 39 ust. 3 ma na celu dostosowanie polskich regulacji prawnych do dyrektyw Wspólnoty Europejskiej określających wiek i wzrost dziecka przewożonego w fotelikach ochronnych.

Przepis art. 45 ust. 2 pkt 1 zawiera zakaz używania telefonów komórkowych chyba, że używa się urządzenia głośno mówiącego. Przepis ten budzi liczne wątpliwości i pytania, takie jak np.: co oznacza wyrażenie „głośno mówiący”? Wydaje się, iż pojęcie to w żaden sposób nie może obejmować telefonów wyposażonych w słuchawkę i mikrofon nie wymagających użycia rąk — tzw. urządzeń samochodowych „hands free”. W związku z powyższym proponuje się w pkt 14 zmianę brzmienia ww. przepisu tak, jak w przedstawionym projekcie.

Wprowadzony w pkt 16 nowy przepis precyzyjnie reguluje zasady usuwania pojazdów bez tablic rejestracyjnych lub których stan wskazuje na to, że nie są używane, określając podmioty odpowiedzialne za usuwanie takich pojazdów (straż gminna) lub policja oraz sposób postępowania z pojazdami usuniętymi i nieodebranymi przez właściciela (przejęcie na własność gminy). Przepis zawiera delegację dla Ministra właściwego do spraw wewnętrznych dla określenia m.in. trybu postępowania w zakresie przejęcia pojazdu na własność gminy. W akcie wykonawczym wydanym na podstawie ww. delegacji będzie można wskazać np. konieczność podania do publicznej wiadomości informacji o usuniętym pojeździe i upływie terminu, po którym pojazd przechodzi na własność gminy.

W pkt 17 proponuje się rozszerzenie obowiązku używania świateł mijania lub świateł do jazdy dziennej w okresie od świtu do zmierzchu na cały rok, a nie tylko miesiące jesienno-zimowe. Przepis ma na celu poprawienie widoczności pojazdów na drodze. Na widoczność pojazdów wpływają takie czynniki jak: oświetlenie otoczenia, ruch samochodu, jego wielkość czy kontrast między samochodem a otoczenie. Światła do jazdy w dzień poprawiają ten ostatni czynnik, dzięki czemu łatwiej dostrzec nadjeżdżający pojazd.

Obecnie obowiązek stosowania świateł w ciągu dnia istnieje w Finlandii, Szwecji, Norwegii, Islandii, Kanadzie, Danii i na Węgrzech. Ponadto trwają badania w Holandii, Austrii, a także w USA. W tym ostatnim kraju od 1993 roku producenci samochodów mogą montować urządzenia umożliwiające automatyczne lub opcjonalne włączanie świateł do dziennej jazdy w nowo produkowanych samochodach. Od 1998 roku jest to standardowe wyposażenie samochodów produkowanych przez koncern General Motors.

Europejska Rada Bezpieczeństwa Transportu szacuje, że wprowadzenie świateł do jazdy dziennej powinno przyczynić się od 8 % do 29 % spadku liczby wypadków z udziałem dwóch lub więcej pojazdów. Podobne w swojej wymowie są rezultaty analizy przeprowadzonej w 1997 roku na zlecenie Unii Europejskiej. Stwierdzono tam, że upowszechnienie świateł w krajach Unii Europejskiej powinno doprowadzić nawet do 25 % spadku liczby wypadków śmiertelnych podczas dnia. W liczbach bezwzględnych to ok. 550 osób zabitych i 155 tys. rannych mniej w ciągu roku. Oszacowano także koszty związane z wprowadzeniem tego obowiązku (np. wzrost zużycia paliwa) na 2,65 biliona ECU, oraz korzyści związane z obniżeniem kosztów wypadków na 4,78 bilionów. Jak widać, poza aspektem moralnym zaproponowane rozwiązanie może mieć korzystne skutki finansowe.

Liczba kierowców używających ww. świateł także w miesiącach letnich stale wzrasta, co oznacza wzrastającą akceptację społeczną tego typu zachowań, mających niewątpliwie pozytywny wpływ na poprawienie widoczności pojazdu, a co za tym idzie wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Dotychczasowy przepis art. 52 ust. 1 nie określa rodzaju zatrzymania pojazdu w związku z czym norma w nim zawarta może dotyczyć również zatrzymania wynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego (np. zatrzymania przed sygnalizacją świetlną), co może prowadzić do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego (słabo oświetlony pojazd na środku jezdni). Dlatego też proponuje się w pkt 18 uściślić ww. przepis zawężając jego zastosowanie do zatrzymania nie wynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego.

Przepisy art. 2 pkt 3 i 4 Prawa o ruchu drogowym stanowiące definicje autostrady i drogi ekspresowej dopuszczają do jazdy po tych drogach jedynie pojazdy samochodowe, które na dodatek — w przypadku autostrady — powinny mieć możliwość rozwinięcia prędkości co najmniej 40 km/h. Oznacza to, iż na autostrady i drogi ekspresowe nie mogą wjechać niektóre pojazdy wykonujące prace remontowe lub modernizacyjne tych dróg. Aby umożliwić wykonywanie niezbędnych prac proponuje się w pkt 20 dodanie w art. 54 Prawa o ruchu drogowym ustępu 2a stanowiącego o możliwości poruszania się tego typu pojazdów po ww. drogach.

Ze względu na przyjęcie w przewozie krajowym materiałów niebezpiecznych zasad określonych międzynarodową umową ADR, w rozporządzeniu Ministra właściwego do spraw transportu koniecznym jest określenie wszystkich materiałów niebezpiecznych, w tym także tych, które nie są dopuszczone do przewozu. Z kolei definicja materiałów niebezpiecznych zawarta w przepisie ust. 56 powoduje, iż niezależnie od ilości i rodzaju opakowania przy przewozie wszystkich wymienionych w rozporządzeniu materiałów należałoby stosować odpowiednie rygory (np. przy przewozie gazu zawartego w zapalniczce). Dlatego też proponuje się w pkt 21 odpowiednie zmiany art. 56 Prawa o ruchu drogowym.

Przepisy pkt 22 mają na celu umożliwienie bezpiecznego przewozu dzieci do szkół. Osiągnięcie tego celu ma zagwarantować: wprowadzenie obowiązku zachowania szczególnej ostrożności przy przejeżdżaniu obok „gimbusu”, możliwość zatrzymania innych kierujących podczas wsiadania i wysiadania dzieci oraz ułatwienia we włączaniu się do ruchu autobusów szkolnych.

W pkt 26 wprowadzono nowy przepis stanowiący, iż pojazd powinien posiadać cechy identyfikacyjne. Przez cechy identyfikacyjne należy rozumieć oznaczenia umożliwiające identyfi-

kacje pojazdu: numer VIN, numer nadwozia itp. Konieczność posiadania tego typu oznaczenia wynikała dotychczas z warunków technicznych określanych przez ministra właściwego do spraw transportu w drodze rozporządzenia.

Pkt 27 wprowadza nowy przepis art. 66a Prawa o ruchu drogowym. Przepis ten likwiduje lukę prawną w zakresie postępowania w przypadku zmian dokonywanych w zarejestrowanych i dopuszczonych do ruchu pojazdach. Ze względu na dużą skalę tego zjawiska i możliwe konsekwencje w postaci ewentualnego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego konieczne jest wprowadzenie obowiązku poddania takiego pojazdu odpowiednim badaniom technicznym w stacji kontroli pojazdów.

Zmiana zawarta w pkt 28 ma charakter legislacyjny. Dotychczasowe brzmienie przepisu zobowiązuje do wydawania wyciągu ze świadectwa homologacji zarówno producenta pojazdu, jak i jego importera. Tymczasem przepis ten ma na celu zobowiązanie do wydania wyciągu wyłącznie przez jednego z obu wskazanych podmiotów.

Zaproponowane w pkt 29-32 zmiany wprowadzają dodatkowy warunek dopuszczenia pojazdu do ruchu — zaopatrzenie pojazdu w nalepkę kontrolną. Ponadto wprowadzono pojęcie zalegalizowanych tablic rejestracyjnych.

W projekcie zaproponowano zmianę zasad czasowej rejestracji pojazdu (pkt 31). Zmieniony przepis art. 74 wprowadza odrębne zasady czasowej rejestracji pojazdów poddanych badaniom homologacyjnym i rozwojowym. Zmiana dostosuje obowiązujące przepisy do rzeczywistych potrzeb placówek badawczych (rejestracja na wniosek placówki badawczej i okres czasowej rejestracji do 6 miesięcy).

Ponadto zrezygnowano z wyróżnienia tymczasowych tablic rejestracyjnych. Rodzaje tablic rejestracyjnych oraz ich szczegółowe zastosowanie regulowane są w rozporządzeniu Ministra właściwego do spraw transportu wydanym na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 1. Dlatego też nie istnieją przesłanki, aby jeden z wielu rodzajów tablic rejestracyjnych był wyróżniony w ustawie. Ponadto, w niektórych przypadkach bardziej zasadnym jest wyposażenie czasowo zarejestrowanego pojazdu w zwyczajne tablice.

W pkt 33 zaproponowano wprowadzenie do ustawy przepisów regulujących postępowanie w zakresie nadawania cech identyfikacyjnych — „nabijania numerów”.

Pkt 34 wprowadza także nowe uregulowania mające na celu wprowadzenie odpowiedniej kontroli nad tablicami rejestracyjnymi bez konieczności wprowadzania koncesji. Kontrolą ma być objęty cały proces związany z produkcją i dystrybucją tablic rejestracyjnych. Ze względu na wagę tej problematyki z punktu widzenia prawidłowej realizacji polityki państwa w zakresie przeciwdziałania przestępczości (przeciwdziałanie legalizacji i wprowadzania do obrotu pojazdów pochodzących z kradzieży), proponuje się, aby uprawnienia w tym zakresie otrzymał wojewoda.

Nowe uregulowania przepisów art. 75b i 75c stanowią, iż produkcja tablic rejestracyjnych będzie mogła być prowadzona przez przedsiębiorców posiadających zezwolenie wydawane przez wojewodę. Przepis określa szczegółowo wymagania w stosunku do jednostek produkujących tablice, dokumenty wymagane do wydania zezwolenia oraz przesłanki do jego cofnięcia. Przepis wprowadza także opłaty za wydanie zezwolenia.

Pkt 34 zmienia delegację dla Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej umożliwiając m.in. określenie warunków produkcji i dystrybucji wszystkich dokumentów wymaganych do rejestracji pojazdu oraz tablic rejestracyjnych..

Zmiana zaproponowana w pkt 35 ma na celu dostarczenie środków finansowych na zakup i następnie wydawanie kart pojazdów przez starostów. Ponadto proponuje się dodanie przepisu pozwalającego uregulować dystrybucję kart pojazdów, co likwiduje lukę prawną w tym zakresie.

W pkt 36 zaproponowano zmianę przepisu art. 79 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym umożliwi wykorzystanie większości części złomowanych pojazdów przez dotychczasowych właścicieli. Postulat zmiany tego przepisu był powszechnie zgłaszany przez przedsiębiorstwa transportowe takie jak np. PKS-y.

Mając na celu ochronę wartości historycznych nowy ust. 3 daje możliwość ponownego wprowadzenia do ruchu ocalonego przed kasacją pojazdu zabytkowego lub mającego charakter unikatowy. Aby umożliwić ocenę, czy dany pojazd ma ten charakter proponuje się uregulowanie statusu oceniających stan faktyczny rzeczoznawców techniki samochodowej i ruchu drogowego (pkt 37).

W pkt 37 wprowadzono także nowy przepis (art. 79b) regulujący sposób wyboru producenta blankietów dowodów rejestracyjnych, kart pojazdów, pozwoleń czasowych, nalepek kontrolnych itp. Konieczność wprowadzenia ww. przepisu wynika z luki prawnej w obowiązujących przepisach.

W pkt 38 projektu zaproponowano zmianę przepisów art. 81 ust. 4 i 8 Prawa o ruchu drogowym określające pojazdy poddawane badaniom technicznym. Zaproponowane zmiany mają na celu dostosowanie okresów badań technicznych pojazdów do regulacji przyjętych w krajach Wspólnoty Europejskiej. Z kolei zmiany w ust. 8 są konsekwencją propozycji zmiany art. 56 zawartej w pkt 21 i propozycji wprowadzenia art. 66a zawartej w pkt 27

Ponadto proponuje się objęcie dodatkowym badaniem technicznym pojazdów przeznaczonych do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego w celu ustalenia, czy pojazdy te po odpowiednim przystosowaniu odpowiadają dodatkowym warunkom technicznym.

W pkt 39 zaproponowano zmianę przepisu art. 83 Prawa o ruchu drogowym określającego zasady wykonywania badań technicznych. Ze względu na bardzo szeroką krytykę społeczną wprowadzonej rejonizacji badań technicznych pojazdów, zaproponowana zmiana art. 83 Prawa o ruchu drogowym likwiduje obowiązek przeprowadzania badań pojazdów w stacji kontroli pojazdów położonej na terenie województwa właściwego ze względu na miejsce rejestracji pojazdu. Ponadto przywraca się (pkt 39, 40 i 41) nadzór wojewody nad stacjami kontroli pojazdów ze względu na fakt, iż samorząd powiatowy nie jest w stanie zapewnić prawidłowego jego realizacji.

Obecne, niedawno wprowadzone przepisy art. 88 ust. 4 i 5 uzależniają możliwość wydania prawa jazdy określonej kategorii pod warunkiem uzyskania uprzednio prawa jazdy innej kategorii. Prowadzi to do sytuacji nie racjonalnej, gdzie kandydat na kierowcę przystępuje do egzaminu państwowego zaraz po otrzymaniu dokumentu stwierdzającego określone uprawnienie. W ten sposób, w stosunkowo krótkim okresie czasu, obywatel zmuszony jest ponieść dwukrotnie koszt wydania prawa jazdy. Dlatego też zaproponowano zmianę tych zasad przez umożliwienie ubiegania się o prawo jazdy wspomnianych wyżej kategorii po spełnieniu odpowiednich wymagań (zdaniu egzaminu na inną określoną kategorię). Wprowadzenie tych zmian umożliwia regulacje zaproponowane w pkt 42 i 44.

Ponadto w pkt 44 zaproponowano podniesienie wieku wymaganego dla prawa jazdy kategorii B z 17 na 18 lat. Wynika to z konieczności dostosowania polskich regulacji prawnych do odpowiednich przepisów Wspólnoty Europejskiej. Należy tutaj wskazać, iż w negocjacjach z UE Rząd zobowiązał się dokonać zmian w tym zakresie do roku 2002. Zaproponowany wiek 18 lat nie będzie kolidował z systemem kształcenia ze względu na wprowadzaną reformę oświatową. Wprowadzenie zmiany powinno przyczynić się wzrostu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, gdzie jednym z zagrożeń są młodociani kierowcy.

Pkt 43 zmienia przepis art. 89 ust. 1 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym określający dodatkowe wymagania w stosunku do kierowców przewożących materiały niebezpieczne. Z dotychczasowego brzmienia przepisu może wynikać niezgodna z umową ADR interpretacja, iż każdy kierowca przewożący jakikolwiek materiał niebezpieczny powinien spełniać dodatkowe wy-

magania. Taka zasada nie jest zgodna z ADR-em, gdzie dodatkowemu przeszkoleniu podlegają kierowcy przewożący jedynie niektóre materiały niebezpieczne w określonych warunkach. Zaproponowana zmiana pozwoli Ministrowi Transportu i Gospodarki Morskiej precyzyjnie określić materiały niebezpieczne w stosunku, do których niezbędne jest spełnianie dodatkowych wymagań przez kierujących. Ponadto, zwalnia się z wymogu posiadania świadectwa kwalifikacji żołnierzy zasadniczej służby wojskowej, ze względu na koszty obciążające budżet państwa z tym związane.

Zmiany art. 97 mają na celu dostosowanie przepisów do wprowadzanej z dniem 1 września reformy systemu oświaty (pkt 45). Ponadto w celu zmniejszenia obciążeń dla budżetowych proponuje się, wydawanie odrębnych uprawnień do kierowania dla żołnierzy zasadniczej służby wojskowej. Z przepisem tym związana jest także zmiana art. 98 Prawa o ruchu drogowym określającego postępowania w przypadku utraty dokumentu uprawniającego do kierowania pojazdem (pkt 46). Zmiana zlikwiduje lukę prawną w zakresie wydawania wtórników karty rowerowej i motorowerowej wydawanych przez dyrektorów szkół. Zmieniony przepis art. 98 precyzyjnie określi zasady wydawania wtórników dokumentów oraz zasady odpłatności za wydanie wtórnika.

Pkt 47 zmienia przepis art. 100 Prawa o ruchu drogowym stanowiący delegację dla Ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia. Zawarta w dotychczasowym przepisie art. 100 pkt. 2 Prawa o ruchu drogowym delegacja do wydania przepisów wykonawczych stanowiących w istocie instrukcję kancelaryjną w zakresie spraw związanych z uprawnieniami do kierowania pojazdami została sformułowana zbyt wąsko i uniemożliwia określenie szczegółowych czynności w sprawach związanych z cofaniem i zatrzymywaniem uprawnień do kierowania pojazdami. Dlatego też proponuje się odpowiednią zmianę ww. przepisu. Projektowany przepis dostosowuje formę aktu wykonawczego do wymagań Konstytucji RP.

Wprowadzony nowy ust. 2 ma na celu uregulowanie spraw związanych z wyborem producenta blankietów dokumentów stwierdzających posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami.

Pkt 48 zmienia przepis art. 104 w celu likwidację luki prawnej. W chwili obecnej odmowa poddania się kontroli przez jednostkę prowadzącą szkolenie kierowców nie rodzi jakichkolwiek sankcji w stosunku do tej jednostki. W związku z powyższym instytucja kontroli i nadzoru wprowadzona w przepisach art. 108 Prawa o ruchu drogowym jest przepisem nieskutecznym. Dlatego też proponuje się, aby odmowa poddania się kontroli była przesłanką do cofnięcia zezwolenia na prowadzenie szkolenia.

Zmiany zaproponowane w pkt 49 mają charakter porządkowy i odzwierciedlają rzeczywisty sposób przeprowadzania egzaminów w zakresie prawa jazdy kategorii T.

Pkt 50 zmienia przepis art. 111 ust. 3 określający wymóg poddawania się przez egzaminatora corocznemu szkoleniu. Obecnie obowiązek poddawania się corocznemu szkoleniu dotyczy wszystkich osób posiadających uprawnienia egzaminatora niezależnie od tego, czy są one zatrudnione w tym charakterze. Zmiana ma na celu objęcie tym obowiązkiem wyłącznie egzaminatorów wykonujących czynności egzaminatora — zatrudnionych w WORD.

W pkt 51 zaproponowano zmianę przepisu art. 114 regulującego przesłanki do skierowania osób na egzamin państwowy sprawdzający kwalifikacje. Zmiana ma na celu likwidację luki prawnej w zakresie postępowania z osobami, które pozbawione były uprawnienia do kierowania przez okres dłuższy niż rok. Osoby tym uprawnienie nie będzie mogło być wydane do czasu, aż uzyskają pozytywny wynik egzaminu państwowego.

W pkt 53 zaproponowano zmianę przepisu art. 124 Prawa o ruchu drogowym w celu usunięcia luki prawnej polegającej na braku określenia w przepisie art. 124 ust. 1 pkt 5 Prawa o ruchu drogowym organu uprawnionego do kierowania osób, o których mowa w tym przepisie,

na badania psychologiczne. Jednocześnie proponuje się, aby zamiast sprawcy wypadku, badaniom była poddana osoba podejrzana o jego popełnienie. Wynika to z faktu, iż o sprawstwie możemy mówić jedynie po prawomocnym zakończeniu postępowania, co może w przypadku niektórych spraw trwać kilka lat, co mija się z celem przepisu jakim jest prewencja i niedopuszczenie do ruchu osób pozbawionych predyspozycji psychicznych.

Pkt 54 i 55 zmieniają przepisy art. 126 i 127 Prawa o ruchu drogowym określające sposób postępowania z kierującymi pojazdami będącymi pod wpływem alkoholu lub innych podobnie działających środków. Zmiany wprowadzają domniemanie, iż osoby odmawiające poddaniu się odpowiedniemu badaniu znajdują się pod wpływem środków, na których obecność w organizmie badanie miało być wykonane. Przepis umożliwi organom kontroli ruchu drogowego podjęcie odpowiednich działań zmierzających do ukarania osoby w stosunku, do której istnieją uzasadnione podejrzenia, iż znajduje się w niewłaściwym stanie i która jednocześnie odmawia poddania się badaniu. Wprowadzenie takiego przepisu jest szczególnie istotne zważywszy, iż znaczna część wypadków drogowych popełniana jest przez osoby nietrzeźwe.

Dotychczasowy przepis art. 129 Prawa o ruchu drogowym zawiera błędy legislacyjne mające wpływ na wykonywanie kontroli ruchu drogowego przez Policję. Przepis art. 129 ust. 2 pkt 8 lit. d nakazuje uniemożliwienie kierowania pojazdem osobie nie posiadającej uprawnień do kierowania pojazdem, co jest niemożliwe do realizacji ze względu na fakt, iż policjant nie ma (na dzień dzisiejszy) możliwości sprawdzenia na drodze, czy zatrzymana osoba posiada uprawnienia. Policjant może jedynie stwierdzić, czy zatrzymana osoba ma przy sobie dokumenty uprawniające do kierowania (np. prawo jazdy), co nie jest tożsame z posiadaniem uprawnień (można mieć uprawnienie, ale nie mieć przy sobie dokumentów). Dlatego też zaproponowano (pkt 56) w przepisie art. 129 ust. 2 pkt 8 lit. d przyjęcie odpowiedniego sformułowania analogicznego do sformułowania przyjętego w przepisie art. 129 ust. 2 pkt 10 lit. c.

Z kolei w ww. przepisie art. 129 ust. 2 pkt 10 lit. c przesłanką usunięcia lub przemieszczenia pojazdu jest jednocześnie nieposiadanie dokumentów uprawniających do kierowania jak i używania pojazdu (wynika to z użytego w przepisie funktora „i” łączącego obie przesłanki). Ponieważ przepis ten powinien umożliwić zabezpieczenie pojazdu w każdej sytuacji nawet, gdy kierowca nie ma tylko jednego z wymaganych dokumentów, proponuje się użycie w przepisie funktora „lub” oznaczającego alternatywę nierozłączną.

W art. 129 proponuje się ponadto wprowadzenie przepisów regulujących kontrolę ruchu drogowego w stosunku do pojazdów przekraczających polską granicę państwową oraz precyzyjne określenie przesłanek do odmowy wjazdu pojazdów na obszar Polski.

Pkt 57 zmienia przepis art. 130 Prawa o ruchu drogowym regulującego całokształt zagadnień związanych z prowadzeniem ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego (system tzw. „punktów karnych”) i ma na celu likwidację luki w przepisach przez objęcie ewidencją osób posiadających pozwolenie do kierowania tramwajem oraz umożliwienie prowadzenia ewidencji wszystkich naruszeń, w tym także tych, które nie będą stanowiły podstawy skierowania na egzamin państwowy (0 punktów).

W projekcie (pkt 58) zaproponowano nowy przepis art. 130a regulujący w sposób kompleksowy problematykę usuwania i blokowania pojazdów. Dotychczasowe uregulowania uniemożliwiały prawidłową realizację tych zadań.

Zaproponowana w pkt 60 zmiana art. 138 jest konsekwencją zaproponowanej zmiany art. 114 Prawa o ruchu drogowym.

Pkt 61 zmienia przepis art. 140 Prawa o ruchu drogowym określający warunki cofnięcia uprawnienia do kierowania pojazdem w celu likwidacji luki prawnej. Przepisy ustawy z dnia 20 czerwca nie precyzują bowiem konsekwencji negatywnego wyniku badania psychologicznego (art. 124 ust. 1 pkt 5) lub nie zgłoszenia się na wymagane badania, o których mowa w

art. 122 ust. 1 pkt 3 lub 4 i art. 124 ust. 1 pkt 5. Zaproponowana zmiana art. 140 spowoduje, iż w ww. przypadkach uprawniony organ administracyjny będzie mógł wydać decyzję o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdem.

Pkt 63 ma charakter porządkowy i zmienia nazwy powołanych ministrów oraz inne określenia użyte w ustawie.

Przepis art. 2 ust. 1 ma na celu uwzględnienie sytuacji osób, które rozpoczęły ubieganie się o prawo jazdy, ale w wyniku wprowadzonych zmian nie będą spełniały jednej z przesłanek wydania prawa jazdy kategorii B — wieku 18 lat.

Ponadto zaproponowane w art. 2 projektu ustawy przepisy mają na celu wprowadzenie przepisów gwarantujących ochronę praw nabytych, których utrata była skutkiem wprowadzenia ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r.

Przepis ust. 2-4 ma na celu przywrócenie uprawnień zawodowych dla wszystkich osób posiadających te uprawnienia przed 1 stycznia 1998 r. — także dla tych, którzy z różnych przyczyn nie wykonywali czynności instruktora lub egzaminatora w dniu wejścia w życie Prawa o ruchu drogowym.

Przepis ust. 5 wyłącza zastosowanie przepisu art. 105 ust. 1 pkt 6 i art. 110 ust. 1 pkt 5 Prawa o ruchu drogowym wobec instruktorów lub egzaminatorów, którzy popełnili wykroczenie przed dniem 1 stycznia 1998 r. Propozycja wynika z faktu, iż osoby te ze względu na brak wiedzy o przyszłych regulacjach prawnych mogły odmówić w dobrej wierze przyjęcia mandatu karnego, co spowodowało skierowanie sprawy przed kolegium ds. wykroczeń.

Zaproponowany nowy przepis ust. 6 wynika z faktu, iż definicja motoroweru (art. 2 pkt 46 Prawa o ruchu drogowym) ustaliła, iż motorowerem może być pojazd, którego prędkość jest ograniczona konstrukcyjnie do 45 km/h. Rozwiązanie to jest zgodne z odpowiednimi wymogami Unii Europejskiej. Przepisy obowiązujące do 31 grudnia 1997 r. określały ww. prędkość jako mniejszą lub równą 50 km/h. Dlatego też większość motorowerów dopuszczonych poprzednio do ruchu na drogach publicznych nie spełnia wymogów ustawowych — może osiągnąć prędkość 50 km/h. Aby zabezpieczyć interesy dotychczasowych posiadaczy i właścicieli motorowerów i nie narażać ich na nieuzasadnione koszty lub inne niedogodności proponuje się dodanie przepisu stanowiącego, iż dotychczasowe pojazdy zarejestrowane jako motorowery uznaje się za spełniające wymagania określone nową definicją zawartą w art. 2 pkt 46. To samo dotyczy pojazdów trójkołowych zarejestrowanych przed 1 stycznia 1998 r. jako motocykle.

Zaproponowany ust. 7 ma na celu ostateczne rozwianie wątpliwości związanych z zakazem rejestracji tzw. „składaków” zawartym w art. 75 ust. 3 Prawa o ruchu drogowym. Przepis wprost stanowi, iż zakaz określony w art. 75 ust. 3 nie dotyczy pojazdów legalnie zarejestrowanych przed dniem 1 stycznia 1998 r.

Przepisy art. 89 ust. 1 Prawa o ruchu drogowym uzależniają możliwość kierowania pojazdami o dmc powyżej 24 t od posiadania odpowiedniego prawa jazdy przez okres, co najmniej 3 lat. Powoduje to niekorzystne działanie prawa wstecz w stosunku do osób, które przed 1 stycznia 1998 r. zatrudnione były w charakterze kierowców takich pojazdów i posiadały uprawnienie wydane po 1 stycznia 1995 r. Osoby te z dniem wejścia w życie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. utraciły możliwość wykonywania zawodu. Aby naprawić tę negatywną sytuację zaproponowano przepis ust. 8.

Przyjęcie projektu ustawy w zaproponowanym brzmieniu nie powinno mieć negatywnych skutków dla budżetu państwa. Zakładana poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego (wynikająca w szczególności ze zmiany, o której mowa w art. 1 pkt 8 projektu) powinna mieć pozytywny wpływ na zmniejszenie kosztów społecznych i gospodarczych wynikających ze skutków wypadków drogowych.



KOMITET INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ

p.o. SEKRETARZA

Paweł Samecki

Podsekretarz Stanu

Sekr.Min.PS / 3530 / 99 / DHP-jk

Warszawa, 23.12.1999

Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym 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 p.o. Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Pawła Sameckiego, działającego z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z przedstawionym projektem ustawy (pismo nr RM-110-175-99), pozwalam sobie stwierdzić, że:

Przedmiot projektowanej nowelizacji ustawy nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Do uprzejmej wiadomości:

Tadeusz Syryjczyk

Minister Transportu i Gospodarki Morskiej

p.o. SEKRETARZA
Komitetu Integracji Europejskiej

Paweł
Paweł SAMECKI
Podsekretarz Stanu

