



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja

Druk nr 985

Warszawa, 6 grudnia 2012 r.

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. i na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu niżej podpisani posłowie wnoszą projekt ustawy:

- o zmianie ustawy o kierujących pojazdami.

Do reprezentowania wnioskodawców w pracach nad projektem ustawy upoważniamy pana posła Stanisława Żmijana.

(-) Tadeusz Aziewicz; (-) Marian Cycoń; (-) Zofia Czernow; (-) Zenon Durka; (-) Arkady Fiedler; (-) Krzysztof Gadowski; (-) Lidia Gądek; (-) Rafał Grupiński; (-) Brygida Kolenda-Łabuś; (-) Zbigniew Konwiński; (-) Robert Kropiwnicki; (-) Józef Lassota; (-) Arkadiusz Litwiński; (-) Katarzyna Matusik-Lipiec; (-) Anna Nemś; (-) Małgorzata Niemczyk; (-) Tomasz Piotr Nowak; (-) Maciej Orzechowski; (-) Paweł Papke; (-) Julia Pitera; (-) Agnieszka Pomaska; (-) Henryk Siedlaczek; (-) Bożena Sławiak; (-) Paweł Suski; (-) Michał Szczerba; (-) Marcin Święcicki; (-) Aleksandra Trybuś; (-) Ewa Wolak; (-) Wojciech Ziemiak; (-) Stanisław Żmijan.

USTAWA

z dnia2012 r.

o zmianie ustawy o kierujących pojazdami

Art. 1. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 30, poz. 151, z późn. zm.¹⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 82 uchyla się ust. 1 pkt 7
- 2) w art. 103 ust. 1 pkt 1 dodaje się lit. d w brzmieniu:
„d) w przypadku nie zgłoszenia się we wskazanym terminie na egzamin państwowy który miał być przeprowadzony w trybie art. 49 ust. 1 pkt 2 i 3;”
- 3) w art. 128, ust. 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) dostosować infrastrukturę ośrodka szkolenia kierowców do wymagań, o których mowa w art. 28 ust. 2, i przedłożyć staroście informację, o której mowa w art. 28 ust. 4 pkt 6 - w terminie 2 lat od dnia wejścia w życie ustawy.”
- 4) w art. 134 dodaje się:
 - a) ust. 2a w brzmieniu:
„2a. Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii A uzyskane na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym uznaje się za zaświadczenie spełniające wymagania o których mowa w niniejszej ustawie także w zakresie prawa jazdy kategorii A2.
 - b) ust. 3a w brzmieniu
3a. Wynik pozytywny z części teoretycznej egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy kategorii A, uzyskany przed dniem wejścia w życie przepisów ustawy, przez osoby które nie spełniają warunku o którym mowa w art. 8 ust. 1 pkt 7 lit a, uznaje się za ważny, na zasadach określonych w art. 52 ust. 1 ustawy, w przypadku kiedy osoba ta zamierza przystąpić do części praktycznej egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii A2.”
- 5) Po art. 135 dodaje się art. 135a - 135b w brzmieniu:

¹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 92, poz. 530, Nr 106, poz. 622, Nr 205, poz. 1210, Nr 227, poz. 1367 i Nr 244, poz. 1454 oraz z 2012 r. poz. 113.

„Art. 135a. Do dnia 3 stycznia 2016 roku skierowanie na badanie lekarskie i badanie psychologiczne w przypadku kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, następuje na podstawie odpisu wyroku przesłanego przez sąd w trybie art. 182 ust. 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny wykonawczy (Dz. U. Nr 90, poz. 557, z późn. zm.19)).

Art. 135b. W stosunku do jednostek o których mowa w art. 109 ust. 5, warunek określony w art. 109 ust. 1 pkt 3 oraz ust. 4 stosuje się od dnia 4 stycznia 2016 r.”

6) Art. 136 otrzymuje brzmienie:

„Art. 136. 1. W stosunku do osób, które dopuściły się naruszeń przepisów ruchu drogowego przed dniem 4 stycznia 2016 r. i naruszenia te skutkowały przekroczeniem liczby 24 punktów za naruszenia przepisów ruchu drogowego, a w przypadku kierowców, którzy dopuścili się tych naruszeń w okresie jednego roku od wydania po raz pierwszy prawa jazdy – liczby 20 punktów, stosuje się tryb postępowania oraz skutki według stanu prawnego na dzień popełnienia naruszenia powodującego przekroczenie dopuszczalnej liczby punktów. W tym celu Policja może przetwarzać dane zgromadzone w trybie art. 130 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.

2. Naruszenia popełnione przed dniem 4 stycznia 2016 r. i odpowiadające im otrzymane punkty usuwa się z ewidencji z upływem roku od dnia naruszenia.

3. Przekaz informacji dotyczących naruszeń popełnionych przed dniem 4 stycznia 2016 r. następuje według stanu prawnego na dzień popełnienia naruszenia.

4. Kopie wpisów dotyczących naruszeń popełnionych przed dniem 4 stycznia 2016 r. zgromadzonych przez Policję w ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, o której mowa w art. 130 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, przenosi się do centralnej ewidencji kierowców.

5. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze zarządzenia, sposób, tryb i terminy przekazania kopii wpisów, o których mowa w ust. 4 oraz sposób współdziałania w tym zakresie podmiotów prowadzących ewidencję kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego i centralną ewidencję kierowców, uwzględniając konieczność zapewnienia kompletności i poprawności przekazanych informacji i ciągłości dostępu.”;

7) Po art. 138 dodaje się art. 138 a - 138 b w brzmieniu:

„Art. 138a Opłatę ewidencyjną, o której mowa w art. 28 ust. 8 i 9, art. 31 ust. 3, art. 33 ust. 2 pkt 1, art. 38 ust.2 pkt 1, art. 58 ust. 2 pkt 1, art. 77 ust. 2 pkt 1, art. 85 ust. 8, art.87 ust. 3 pkt 1, art. 101 ust. 1 pkt 3 oraz ust. 2 pkt 3, art. 109 ust. 1, 3 i 4, art. 110 i art. 117 ust. 3 pkt 1, pobiera się od dnia 4 stycznia 2016 r.

Art.138 b. 1. Organy właściwe prowadzące ewidencje, o których mowa odpowiednio w art. 33 ust. 1 pkt 9, art. 58 ust. 1 pkt 10, art. 77 ust. 1 pkt 5, art. 87 ust. 2 pkt 4, art. 117 ust. 2 pkt 8 i rejestry działalności regulowanej, o których mowa odpowiednio w art. 28 ust. 1, art. 85 ust. 1 i art. 114 przekazują do centralnej ewidencji kierowców dane zgromadzone do dnia 3 stycznia 2016 r. w zakresie, o którym mowa odpowiednio w art. 100b ust. 2 i ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu ustalonym w art. 125 pkt 10 lit. d ustawy o kierujących pojazdami.

2. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, sposób, tryb i terminy przekazania danych, o których mowa w ust. 1, uwzględniając konieczność zapewnienia kompletności i poprawności przekazanych informacji i ciągłości dostępu.”;

8) art. 139 otrzymuje brzmienie:

„Art. 139. Ustawa wchodzi w życie z dniem 19 stycznia 2013 r., z wyjątkiem:

- 1) art. 125 pkt 9, który wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;
- 2) art. 110, który wchodzi w życie z dniem 19 stycznia 2014 r.;
- 3) art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b, art. 43 ust. 2 pkt 4, art. 44 ust. 1 pkt 2 lit. b i ust. 3 pkt 2, art. 67 ust. 2 pkt 2, art. 82 ust.1 pkt 4 lit. c, art. 91-95, art. 98, art. 99 ust. 1 pkt 3 lit. c, pkt 4 i 5, ust. 2 pkt 1 lit. b oraz ust. 3, art. 100-101, art. 102 ust 1 pkt 2, art. 103 ust. 1 pkt 2 i 3 oraz ust. 2, art. 105 ust. 1 i 2, art. 112 ust. 1 pkt 1 lit. b, art. 124 ust. 7 i ust. 10 pkt 2, art. 125 pkt 10 lit. c-f i pkt g w zakresie art. 114 ust. 1 pkt 1 lit b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, pkt 13 oraz pkt 16 w zakresie art. 140 ust. 1 pkt 3 i pkt 4 lit. a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, oraz art. 136 ust. 1-3, które wchodzi w życie z dniem 4 stycznia 2016 r.”,

Art. 2. Rozporządzenie, o którym mowa w art. 1 pkt 7 w zakresie art. 138b ust. 2 minister właściwy do spraw wewnętrznych wyda w terminie do dnia 1 lipca 2015 r.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie z dniem 18 stycznia 2013 r.

UZASADNIENIE

1. Istota nowelizacji.

Zmiana ustawy z dnia 5 stycznia 2011r. *o kierujących pojazdami* (Dz. U. z 2011 r., Nr 30 poz. 151 z późn. zm.) zwanej dalej Ustawą ma na celu przesunięcie terminu wejścia w życie niektórych przepisów Ustawy, z dnia 19 stycznia 2013 r. na dzień 4 stycznia 2016 r., w szczególności przepisów dotyczących rozszerzonego zakresu danych przetwarzanych w centralnej ewidencji kierowców (CEK) oraz regulujących działanie właściwych organów wobec kierujących pojazdami w oparciu o komunikację z CEK.

2. Zależność implementacji przepisów ustawy od projektu rozwoju systemu informatycznego Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (SI CEPiK)

Ustawa o kierujących pojazdami rozszerza zakres danych przetwarzanych w CEK, w szczególności dotyczących kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego i przydzielonych im punktów karnych za te naruszenia oraz danych dotyczących m.in. ośrodków szkolenia kierowców, instruktorów, egzaminatorów, lekarzy i psychologów. Zgodnie z przyjętymi w Ustawie rozwiązaniami dane mają być przekazywane do ewidencji przez zobowiązane organy, w drodze teletransmisji. W ten sam sposób określone Ustawą dane mają być udostępniane z ewidencji organom upoważnionym do sprawowania nadzoru nad osobami posiadającymi uprawnienia do kierowania pojazdami oraz wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego tj. staroście i marszałkowi województwa. Szacuje się, iż skala wymiany danych z wykorzystaniem urządzeń teletransmisji znacząco wzrośnie, powodując większe obciążenie aktualnie funkcjonującego systemu obsługującego ewidencje CEP i CEK. Rozszerzenie zakresu danych oraz zapewnienie przepływu informacji pomiędzy zobowiązanymi ustawą organami a SI CEPiK wymaga jednocześnie wprowadzenia znaczących zmian w systemie, w szczególności wymiany i rozbudowy istniejącej infrastruktury teleinformatycznej, wprowadzenia zmian w oprogramowaniu oraz przyjętych zasadach funkcjonowania systemu, będzie zatem przedsięwzięciem wysoce kosztownym, oraz złożonym pod względem organizacyjnym i technicznym.

Najistotniejszym argumentem przemawiającym za przesunięciem terminu wejścia w życie wymienionych w projekcie ustawy o zmianie Ustawy przepisów, jest fakt, iż wdrożenie zmian w SI CEPiK wynikających z Ustawy i dalsze jego funkcjonowanie

w oparciu o dotychczasowe rozwiązania techniczne wiąże się z wysokim kosztem, jak również dodatkowymi kosztami utrzymania i serwisu SI CEPiK, w szczególności infrastruktury teleinformatycznej umożliwiającej przesyłanie, gromadzenie i przetwarzanie danych. Ponoszenie wysokich kosztów przebudowy i dalszego utrzymania CEPiK będzie skutkowało długofalowym wydatkowaniem środków publicznych w nieracjonalnej wysokości.

Dotychczasowa weryfikacja wskazuje, iż rekomendowanym kierunkiem będzie bardzo gruntowna przebudowa SI CEPiK, co przełoży się na konieczność przeprojektowania rozwiązań aplikacyjnych do nowych potrzeb i stworzenia tym samym nowej wersji całego systemu.

Wstępne szacunki pozwalają oczekiwać, iż budowa nowej wersji systemu pozwoli ograniczyć aktualne koszty utrzymania i eksploatacji nawet o kilkanaście milionów złotych.

Powyższe wymaga jednak wnioskowanej nowelizacji ustawy o kierujących pojazdami, bowiem wdrożenie wynikających z niej zmian w obecnym SI CEPiK pociągnie za sobą koszty niewspółmierne do osiągniętych korzyści. Zmiana terminu wejścia w życie niektórych przepisów Ustawy pozwoli również na lepsze przygotowanie rozwiązań teleinformatycznych w celu realizacji powyższych założeń, w szczególności poprzez zapewnienie przygotowania procesu migracji danych o wykroczeniach z ewidencji prowadzonej przez Policję do CEK, a także dokładne przetestowanie zastosowanych rozwiązań technicznych, funkcjonalnych i organizacyjnych, zapoznanie się z nimi podmiotów realizujących zadania określone w Ustawie oraz nabycie praktycznych doświadczeń związanych ze stosowaniem tych rozwiązań.

Konsekwencją przesunięcia terminu implementacji zmian w SI CEPiK jest konieczność odsunięcia w czasie przepisów regulujących procesy odbywające się w oparciu o komunikację z centralną ewidencją kierowców.

3. Zakres nowelizacji i terminy.

W celu realizacji powyższych założeń, w ustawie zaproponowano zmianę brzmienia art. 139 w zakresie dat wejścia w życie wskazanych w nim przepisów Ustawy.

Art. 139 pkt 2 zmienia brzmienie wprowadzając nową datę wejścia w życie art. 110 w dniu 19 stycznia 2014 r. Przesunięcie terminu wiąże się z potrzebą zapewnienia możliwości

dostosowania jednostek, które zatrudniają kierujących pojazdami uprzywilejowanymi do wymagań określonych w przepisach wykonawczych w zakresie pojazdów uprzywilejowanych oraz przewożących wartości pieniężne, których wejście w życie przewidziane zostało na koniec IV kwartału 2012 r.

Wprowadzając nowe brzmienie art. 139 pkt 3 przesunięto datę wejścia w życie wskazanych w nim przepisów na dzień 4 stycznia 2016 r.

W konsekwencji, proponowana nowelizacja umożliwi realizację w latach 2013-2015 zadań związanych z przebudową systemu CEPiK, w tym dostosowania go do wymagań określonych w Ustawie.

Przesunięto wejście w życie przepisów wprowadzających rozszerzony zakres gromadzonych danych w brzmieniu art. 125 pkt 10 lit. c, d. W szczególności odsunięto w czasie przekazywanie do CEK danych dotyczących kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego i przydzielonych im punktów karnych za te naruszenia.

Przesunięcie terminu rozpoczęcia gromadzenia i przetwarzania wskazanego w Ustawie rozszerzonego zakresu danych w CEK skutkuje brakiem możliwości efektywnego wprowadzenia okresu próbnego. Wymaga on w pełni funkcjonującego mechanizmu określonego w Ustawie. Brak centralnego gromadzenia informacji dotyczących okresu próbnego uniemożliwi sprawną komunikację pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w wymianę danych (organy kontroli ruchu drogowego, Starosta, administrator CEK) w celu skutecznego nadzoru nad kierowcami. W związku z powyższym w zaproponowanym art. 139 przesuwa się przepisy Ustawy dotyczące okresu próbnego na dzień 4 stycznia 2016 r.

W wyniku przesunięcia wskazanych w art. 139 przepisów nie będą realizowane procesy opierające się na komunikacji z CEK, m.in.

- kontrola ośrodków szkolenia kierowców w zakresie analizy statystycznej naruszeń przepisów ruchu drogowego popełnionych przez osoby przeszkolone na podstawie danych uzyskiwanych od administratora centralnej ewidencji kierowców,
- współpraca marszałka województwa z administratorem centralnej ewidencji kierowców,
- w zakresie wymiany prawa jazdy – zapis zobowiązujący właściwe organy do sprawdzania zgodności z zapisami znajdującymi się w centralnej ewidencji kierowców,

- wsparcie dla wojewody w zakresie kontroli szkół nauki jazdy oraz marszałka województwa w zakresie nadzoru nad ośrodkami egzaminacyjnymi przez raporty statystyczne o naruszeniach absolwentów i egzaminowanych.
- wsparcie dla procesów wydawania oraz wymiany dokumentów uprawniających do kierowania pojazdami poprzez weryfikację danych na dokumencie z danymi zgromadzonymi w CEK.

W art. 134 dodano przepisy przejściowe regulujące prawa osób, które są w trakcie egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii A, a w dniu wejścia w życie ustawy nie spełniają nowych wymagań wiekowych (obecne przepisy 18 lat, nowe przepisy 24 lata). Proponowane przepisy przewidują, że osoby pomiędzy 18 a 24 rokiem życia, które ukończyły szkolenie w zakresie prawa jazdy kategorii A, będą mogły przystąpić do egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii A2, a następnie bez konieczności ukończenia dodatkowego szkolenia będą mogły po spełnieniu warunków ustawowych przystąpić do egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii A. W przypadku osób, które zdały część teoretyczną egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii A, ta część egzaminu zostanie uznana jako równoważna części teoretycznej egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii A2. Zaproponowane rozwiązanie pozwoli na uniknięcie niezadowolenia społecznego związanego brakiem możliwości uzyskania prawa jazdy kategorii A.

W projekcie wprowadzono art. 135a gwarantujący, do czasu wprowadzenia automatycznej wymiany informacji w oparciu o CEK tj. do dnia 3 stycznia 2016 roku, możliwość skierowania na badanie lekarskie i badanie psychologiczne w przypadku kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, na podstawie odpisu wyroku przesłanego przez sąd. Od dnia 4 stycznia 2016 r. obowiązywać będzie, regulując ten zakres, art. 99 ust. 2 pkt 1 lit. b.

Nadano również nowe brzmienie art. 136. W ramach proponowanej zmiany doprecyzowano zasady postępowania z osobami popełniającymi naruszenia oraz naruszeniami w okresie przejściowym. Uzupełniono w ten sposób zidentyfikowane luki prawne.

Dodatkowo w art. 136 określono zasady zakończenia funkcjonowania dotychczasowego systemu ewidencji punktów karnych po stronie Policji i przeniesienia danych w ramach procesu migracji do centralnej ewidencji kierowców. W zmodyfikowanym

brzmieniu art. 136 ust. 5 rozszerzono delegację do wydania zarządzenia w tym zakresie o terminy przekazania kopii wpisów do CEK.

Naturalną konsekwencją przesunięcia terminu wprowadzenia nowych rozwiązań w CEK jest odroczenie, do dnia 4 stycznia 2016 r., pobierania opłat ewidencyjnych wskazanych we wprowadzonym niniejszą nowelizacją art. 138a.

W projekcie wprowadzono również art. 138b, którego ust. 1 zapewnia przeniesienie danych zgromadzonych do dnia 3 stycznia 2016 r. w rejestrach działalności regulowanej i ewidencjach instruktorów, egzaminatorów, lekarzy, psychologów do centralnej ewidencji kierowców w zakresie określonym nowym brzmieniem art. 125 pkt 10 lit. d ustawy o kierujących pojazdami. W ust. 2 wprowadzono delegację do wydania rozporządzenia w celu określenia szczegółów współpracy z podmiotami zobowiązanymi do przekazywania wskazanych informacji oraz terminy i sposób przekazywania danych.

W ramach nowelizacji usuwa się podwójną podstawę prawną poddawania uczestników ciężkich wypadków drogowych badaniom psychologicznym. Obecnie reguluje to art. 82 ust. 1 pkt 3 i 7 ustawy o kierujących pojazdami. W związku z tym, że do pkt 3 są odwołania, postanowiono uchylić pkt 7.

Proponowana zmiana w art. 103 ust. 1 pkt 1 lit. d ma na celu usunięcie luki prawnej polegającej na braku możliwości wydania przez starostę decyzji o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami w przypadku osoby skierowanej na kontrolne sprawdzenie kwalifikacji, która nie zgłosiła się na egzamin we wskazanym terminie.

Wprowadzono zmiany redakcyjne poprawiające błędne odesłania w art. 128 ustawy.

Biorąc pod uwagę powyższe, niezbędne jest wprowadzenie do ustawy o kierujących pojazdami oraz ustawy - Prawo o ruchu drogowym zmian zawartych w przedłożonym projekcie.

Projekt ustawy nie powoduje negatywnych skutków finansowych dla budżetu państwa lub budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Projekt ustawy jest zgodny z przepisami prawa międzynarodowego i unijnego. Projekt nie podlega obowiązkowi notyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady

Ministrów z dnia 23 grudnia 2002r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 i z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Warszawa, 13 grudnia 2012 r.

BAS-WAPEiM-3277/12
TRYB PILNY

Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna
w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej poselskiego projektu
ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (przedstawiciel
wnioskodawców: poseł Stanisław Żmijan)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2012 r. poz. 32 i 819) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt przewiduje zmianę artykułów 82, 103, 128, 134, 136 i 139 oraz dodanie artykułów 135a, 135b, 138a i 138b w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 130, poz. 151, ze zmianami).

Zmiana dotyczy m.in.:

- korekty nieścisłości legislacyjnych,
- przepisów przejściowych,
- terminu wejścia w życie niektórych przepisów ustawy o kierujących pojazdami, w szczególności przepisów dotyczących rozszerzonego zakresu danych przetwarzanych w centralnej ewidencji kierowców (CEK) oraz regulujących działanie właściwych organów wobec kierujących pojazdami w oparciu o komunikację z CEK.

Proponowana ustawa ma wejść w życie z dniem 18 stycznia 2013 r.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem

2.1. Ze względu na przedmiot projektu ustawy należy wskazać:

- dyrektywę Rady 91/439/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. WE L 237 z 24.8.1991 r., str. 1, ze zmianami; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 1, str. 317),

- dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006 r., str. 18, ze zmianami).

2.2. Zgodnie z motywem 15 dyrektywy 2006/126/WE, w trosce o bezpieczeństwo ruchu drogowego państwa członkowskie powinny mieć możliwość stosowania własnych przepisów krajowych w zakresie cofnięcia, zawieszenia, przedłużenia okresu ważności i unieważnienia praw jazdy w stosunku do wszystkich posiadaczy praw jazdy, którzy mają miejsce zamieszkania na ich terytorium. Artykuł 11 ust. 2 dyrektywy stanowi, że przy zachowaniu zasady terytorialności prawa karnego i przepisów prawnych dotyczących policji, państwa członkowskie miejsca zamieszkania posiadacza prawa jazdy wydanego przez inne państwo członkowskie mogą stosować wobec niego własne przepisy krajowe w zakresie ograniczania, zawieszania, cofania lub unieważniania uprawnień do kierowania pojazdami.

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

3.1. Zgodnie z art. 139 ustawy o kierujących pojazdami (dalej: ustawa) wejdzie ona w życie z dniem 19 stycznia 2013 r. Ustawa implementuje m.in. dyrektywę 2006/126/WE. Projekt nie zmienia terminu wejścia w życie ustawy, natomiast przewiduje przesunięcie terminu wejścia w życie niektórych jej przepisów na dzień 4 stycznia 2016 r. (art. 1 pkt 8 projektu w zakresie proponowanego brzmienia art. 139 pkt 3 ustawy).

Kwestię terminu wejścia w życie ustawy należy odnieść do stanu prawa UE wynikającego z wejścia w życie dyrektywy 2006/126/WE. Dyrektywa ta uchyła, ze skutkiem od dnia 19 stycznia 2013 r., dyrektywę 91/439/EWG. Dyrektywa 2006/126/WE weszła w życie dnia 19 stycznia 2007 r., część jej przepisów stosuje się od 19 dnia stycznia 2009 r. Państwa członkowskie były obowiązane do dnia 19 stycznia 2011 r. przyjąć i opublikować przepisy transponujące nową dyrektywę. Od dnia 19 stycznia 2013 r. będą obowiązane je stosować (art. 16 dyrektywy 2006/126/WE). Proponowane przez projekt późniejsze wejście w życie niektórych przepisów ustawy wymaga oceny z punktu widzenia zgodności z prawem Unii Europejskiej.

Wskazane w projektowanym art. 139 pkt 3 ustawy przepisy regulują kwestie związane z gromadzeniem i przetwarzaniem danych w CEK oraz wprowadzeniem okresu próbnego dla osób, które po raz pierwszy uzyskały prawo jazdy kategorii B. Odroczenie terminu wejścia w życie tych przepisów spowoduje w szczególności późniejsze wprowadzenie obowiązku przekazywania do CEK danych dotyczących kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego i przydzielonych im punktów karnych za te naruszenia. W związku z późniejszym wejściem w życie tych przepisów art. 1 pkt 6 projektu przewiduje, że w stosunku do osób, które dopuszczają się naruszeń przepisów ruchu drogowego przed dniem 4 stycznia 2016 r. będzie stosowany tryb

postępowania oraz skutki według stanu prawnego na dzień popełnienia naruszenia powodującego przekroczenie dopuszczalnej liczby punktów – w tym celu Policja będzie mogła przetwarzać dane zgromadzone w trybie art. 130 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, ze zmianami). Analiza tych przepisów prowadzi do wniosku, że nie naruszają one postanowień dyrektywy umożliwiających państwom członkowskim stosowanie, w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego, własnych przepisów krajowych w zakresie cofnięcia, zawieszenia, przedłużenia okresu ważności i unieważnienia praw jazdy (motyw 15 i art. 11 ust. 2 dyrektywy).

W odniesieniu do odroczenia przepisów dotyczących okresu próbnego (w szczególności art. 91–95 ustawy) należy zauważyć, że zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy prawo jazdy kategorii B uzyskane po raz pierwszy wydaje się na okres próbny, o którym mowa w art. 91 ust. 1, z zastrzeżeniem art. 92 ust. 1 ustawy. Artykuł 91 ust. 1 ustawy stanowi, że okres próbny dla osoby, która po raz pierwszy uzyskała prawo jazdy kategorii B, trwa 2 lata, począwszy od dnia, w którym został jej wydany ten dokument. Zgodnie natomiast z art. 92 ust. 1 ustawy starosta wydaje decyzję administracyjną o przedłużeniu okresu próbnego: 1) o kolejne 2 lata, jeżeli w trakcie jego trwania kierowca popełnił dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji stwierdzone w tym okresie mandatami karnymi lub prawomocnymi wyrokami sądów; 2) o czas zatrzymania prawa jazdy w przypadku, o którym mowa w art. 102 ust. 1 pkt 3 ustawy. Wprowadzenie w art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy dwuletniego okresu ważności w odniesieniu do prawa jazdy kategorii B uzyskanego po raz pierwszy stanowiło realizację dyspozycji art. 7 ust. 3 akapit trzeci dyrektywy. Zgodnie z tym przepisem dyrektywy państwa członkowskie mogą ograniczyć administracyjny okres ważności praw jazdy dowolnej kategorii wydawanych początkującym kierowcom, w celu zastosowania wobec takich kierowców środków specjalnych w trosce o poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. W odniesieniu do terminu transpozycji dyrektywy, art. 16 ust. 1 dyrektywy nakłada na państwa członkowskie obowiązek przyjęcia i ogłoszenia, nie później niż 19 stycznia 2011 r., przepisów krajowych niezbędnych do zapewnienia zgodności z wymienionymi w tym przepisie artykułami – jednym z nich jest art. 7 ust. 3 dyrektywy. Państwa członkowskie zostały zobowiązane na podstawie art. 16 ust. 2 dyrektywy do stosowania tych przepisów od dnia 19 stycznia 2013 r.

Przewidziane w projekcie przesunięcie terminu wejścia w życie przepisów dotyczących okresu próbnego, w szczególności art. 91–95 ustawy, będzie miało ten skutek, że przepis art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy – ze względu na zawarte w nim odesłanie do art. 91 ust. 1 i art. 92 ust. 1 ustawy – nie będzie mógł być stosowany przed dniem 4 stycznia 2016 r. Biorąc jednak pod uwagę fakultatywny charakter upoważnienia zawartego w akapicie trzecim artykułu 7 ust. 3 dyrektywy można uznać, że brak możliwości stosowania przed tym dniem art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy – tj. od dnia 19 stycznia 2013 r. (tj. w terminie

określonym w art. 16 ust. 2 dyrektywy) do dnia 3 stycznia 2016 r. – nie będzie prowadził do naruszenia przepisów dyrektywy.

3.2. Artykuł 1 pkt 2 projektu (dotyczący zmiany art. 103 ust. 1 ustawy) dotyczy obligatoryjnej podstawy do wydania przez starostę decyzji administracyjnej o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami w przypadku niezgłoszenia się we wskazanym terminie na egzamin państwowy, który miał być przeprowadzony w trybie art. 49 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy. Przepis ten nie narusza postanowień dyrektywy dotyczących możliwości stosowania przez państwa członkowskie własnych przepisów krajowych w zakresie cofnięcia prawa jazdy (motyw 15 i art. 11 ust. 2 dyrektywy).

3.3. Artykuł 1 pkt 4 projektu (dotyczący zmiany art. 134 ustawy) zawiera przepisy przejściowe dotyczące uznania zaświadczenia o ukończeniu szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii A, uzyskanego na podstawie przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym, za zaświadczenie spełniające wymagania o których mowa w zmienianej ustawie także w zakresie prawa jazdy kategorii A2. Ponadto przewiduje, że wynik pozytywny z części teoretycznej egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy kategorii A, uzyskany przed dniem wejścia w życie przepisów ustawy, przez osoby które nie spełniają warunku, o którym mowa w art. 8 ust. 1 pkt 7 lit a, uznaje się za ważny, na zasadach określonych w art. 52 ust. 1 ustawy,¹ w przypadku kiedy osoba ta zamierza przystąpić do części praktycznej egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii A2. Artykuł 8 ust. 1 pkt 7 lit. a ustawy stanowi, że wymagany minimalny wiek do kierowania wynosi 24 lata – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii A – jeżeli osoba nie posiadała co najmniej przez 2 lata prawa jazdy kategorii A2.² Natomiast zgodnie z art. 8 ust. 1 pkt 3 ustawy minimalny wiek do kierowania pojazdami określonych w prawie jazdy kategorii A2 wynosi 18 lat. Przepisy art. 8 ust. 1 pkt 3 i 7 lit. a dokonują implementacji art. 4 ust. 3 lit. b i c (i) dyrektywy 2006/126/WE. Zgodnie art. 4 ust. 3 lit. b dyrektywy kategoria A2 obejmuje „motocykle o mocy nieprzekraczającej 35 kW i stosunku mocy do masy nieprzekraczającym 0,2 kW/kg oraz niepochodzące od pojazdów o mocy przekraczającej dwukrotność mocy takiego motocykla, dolna granica wieku dla kategorii A2 zostaje ustalona na 18 lat”. Artykuł 4 ust. 3 lit. c (i) dyrektywy stanowi, że w odniesieniu do motocykli dolna granica wieku dla kategorii A zostaje ustalona na 20 lat; uzyskanie uprawnienia do kierowania motocyklami kategorii A uzależnione jest jednak od co najmniej dwuletniego doświadczenia w kierowaniu motocyklami na podstawie prawa jazdy kategorii A2. Zgodnie z tym przepisem od wymogu

¹ Artykuł 52 ust. 1 ustawy stanowi, że warunkiem przystąpienia do praktycznej części egzaminu państwowego jest uzyskanie pozytywnego wyniku z części teoretycznej. Pozytywny wynik z części teoretycznej jest ważny przez okres 6 miesięcy od dnia jego uzyskania.

² Natomiast zgodnie z art. 8 ust. 1 pkt 4 ustawy wymagany minimalny wiek do kierowania wynosi 20 lat – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii A, jeżeli osoba co najmniej od 2 lat posiada prawo jazdy kategorii A2.

wcześniejszego doświadczenia można odstąpić, jeżeli kandydat ma przynajmniej 24 lata.

Zgodnie z uzasadnieniem do projektu ustawy proponowane przepisy regulują *prawa osób, które są w trakcie egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii A, a w dniu wejścia w życie ustawy nie spełniają nowych wymagań wiekowych (obecne przepisy 18 lat, nowe przepisy 24 lata)*. Proponowane przepisy przewidują, że osoby pomiędzy 18 a 24 rokiem życia, które ukończyły szkolenie w zakresie prawa jazdy kategorii A, będą mogły przystąpić do egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii A2, a następnie bez konieczności ukończenia dodatkowego szkolenia będą mogły po spełnieniu warunków ustawowych przystąpić do egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii A. W przypadku osób, które zdały część teoretyczną egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii A, ta część egzaminu zostanie uznana jako równoważna części teoretycznej egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii A2.

Proponowane przepisy przejściowe dotyczą więc osób, które zgodnie z obowiązującymi do dnia 19 stycznia 2013 r. przepisami ustawy – Prawo o ruchu drogowym uzyskały: 1) zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii A, oraz 2) wynik pozytywny z części teoretycznej egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy kategorii A. Zgodnie z art. 88 ust. 2 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, prawo jazdy kategorii A uprawnia do kierowania motocyklem. Artykuł 90 ust. 3 tej ustawy stanowi, że wymagany dla kategorii A wiek wynosi 18 lat.

Warunki i tryb szkolenia oraz egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania tymi pojazdami określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów (Dz. U. Nr 217, poz. 1834, ze zmianami). Rozporządzenie to implementuje postanowienia załącznika II do dyrektywy Rady 91/439/EWG, określającego minimalne wymagania w zakresie egzaminów na prawo jazdy. Zgodnie z postanowieniami załącznika egzaminy muszą składać się z egzaminu teoretycznego, a następnie egzaminu umiejętności i zachowania.

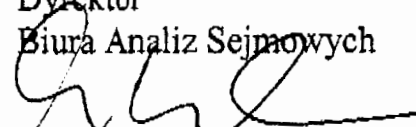
Proponowane przepisy przejściowe dotyczą osób, które ukończyły szkolenie poświadczane odpowiednim zaświadczeniem i uzyskały wynik pozytywny z części teoretycznej egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy kategorii A, zgodnie z przepisami obowiązującymi do dnia wejścia w życie ustawy o kierujących pojazdami, a po wejściu w życie tej ustawy – nie spełniając wymogu wieku określonego w art. 8 ust. 1 pkt 7 lit. a ustawy dotyczącego kategorii A – zamierzają przystąpić do części praktycznej egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii A2. Biorąc pod uwagę, że art. 4 ust. 3 lit. b dyrektywy 2006/126/WE ustanawia dolną granicę wieku dla kategorii A2 wynoszącą 18 lat, proponowane przepisy przejściowe zawarte w art. 1 pkt 4 projektu nie naruszają przepisów dyrektywy.

3.4. Pozostałe przepisy projektu nie naruszają prawa UE lub nie są nim regulowane.

4. Konkluzja

Projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Dyrektor
Biura Analiz Sejmowych



Zbigniew Wrona

Warszawa, 13 grudnia 2012 r.

BAS-WAPEiM-3278/12
TRYB PILNY

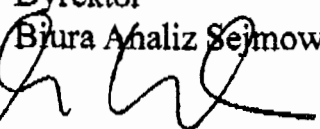
Pani
Ewa Kopacz
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia prawna
w sprawie stwierdzenia – w trybie art. 95a ust. 3 regulaminu Sejmu
– czy poselski projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami
(przedstawiciel wnioskodawców: poseł Stanisław Żmijan) jest projektem
ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej

Projekt przewiduje zmianę artykułów 82, 103, 128, 134, 136 i 139 oraz dodanie artykułów 135a, 135b, 138a i 138b w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 130, poz. 151, ze zmianami). Zmiana dotyczy m.in. korekty nieścisłości legislacyjnych, przepisów przejściowych oraz terminu wejścia w życie niektórych przepisów ustawy o kierujących pojazdami, w szczególności przepisów dotyczących rozszerzonego zakresu danych przetwarzanych w centralnej ewidencji kierowców (CEK) oraz regulujących działanie właściwych organów wobec kierujących pojazdami w oparciu o komunikację z CEK.

Proponowana ustawa nie jest sprzeczna z prawem Unii Europejskiej..

Projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami **nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej.**

Dyrektor
Biura Analiz Sejmowych

Zbigniew Wrona