

Warszawa, dn. 8. 10. 2002 r.

**Opinia prawna**  
**do projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz o**  
**zmianie niektórych innych ustaw (druk 786).**

Przedstawiony do zaopiniowania projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz o zmianie niektórych innych ustaw ma na celu dostosowanie polskiego ustawodawstwa do prawa Unii Europejskiej. Ma on również na celu doprecyzowanie niektórych przepisów ustawy a w szczególności w zakresie dopuszczenia pojazdów do ruchu i możliwości wykonywania badań psychologicznych kierowców i kandydatów na kierowców. Projekt ten jak wynika ze sprawozdania Komisji Europejskiej jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Przechodząc do oceny projektu ustawy należy mieć na uwadze druk nr 864 będący sprawozdaniem Komisji Europejskiej, który nieco różni się od pierwotnej wersji projektu zawartej w druku 786.

Analizując przedstawiony go zaopiniowania projekt ustawy należy stwierdzić, że nie budzi on wątpliwości pod względem prawnym.

Proponowane zmiany w art. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym polegają na zmianie definicji „pojazdu używanego do celów specjalnych” oraz „dopuszczalnej masy całkowitej”. Definicja „maksymalnej technicznie dopuszczalnej masy całkowitej” nie została uwzględniona w druku 864 chociaż tak jak pozostałe definicje jest ona zgodna z wymogami wspólnotowymi.

W art. 53 ust 1 został rozszerzony katalog pojazdów uprzywilejowanych o samochody Inspekcji Transportu Drogowego. Ma to niewątpliwie uzasadnienie w związku z uprawnieniami Inspekcji w zakresie zatrzymywania i kontroli pojazdów.

W art. 66 proponuje się zmianę polegającą na obowiązku wyposażania autobusów o dopuszczalnej masie całkowitej 10 t i samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej 12 t w homologowany ogranicznik prędkości montowany przez producenta lub jednostkę przez niego upoważnioną a ograniczający maksymalną prędkość autobusu do 100 km/h a samochodu ciężarowego do 85 km/h tak aby rzeczywista prędkość nie mogła przekroczyć 90 km/h. Jest to korzystna zmiana z uwagi na bezpieczeństwo na drogach. Dodatkowe zmiany w druku 864 przewidują dla ministra właściwego do spraw transportu możliwość określenia w drodze rozporządzenia niższych wartości ustawień urządzeń ograniczających maksymalną prędkość pojazdów przewożących niektóre niebezpieczne towary.

Ponadto projektodawca proponuje odstąpienie od zakazu wymiany zespołów posiadających cechy identyfikacyjne oraz dokonywania zmian konstrukcyjnych zmieniających rodzaj pojazdu. Pierwszy z zakazów dotyczyłby tylko zakazu wymiany nadwozia. Natomiast drugi zakaz nie dotyczyłby produkcji nowych pojazdów, na które producent lub importer uzyskał świadectwo homologacji lub decyzję zwalniającą pojazd z homologacji a także pojazdów, w których zmiany wprowadzałby producent prowadzący działalność gospodarczą w tym zakresie.

Zmiany w art. 68 dotyczą obowiązku homologacji nowych pojazdów. Natomiast proponowany art. 81 likwiduje sprzeczne ze sobą normy dotyczące okresowego badania technicznego pojazdu do nauki jazdy i pojazdu do przeprowadzania egzaminu państwowego. Po wprowadzeniu proponowanych zmian wyżej wymienione pojazdy będą przechodziły okresowe badania techniczne przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji a następne co 6 miesięcy. Ponadto w przepisie tym wprowadza się obowiązek corocznych okresowych badań technicznych

dla pojazdu samochodowego konstrukcyjnie przeznaczonego do przewozu osób w liczbie 5 do 9 wykonującego zarobkowy transport drogowy osób.

Na uwagę zasługują zmiany w art. 140 dotyczące możliwości cofnięcia uprawnienia do kierowania pojazdem w przypadku stwierdzenia na podstawie orzeczenia psychologicznego wydanego po przeprowadzeniu badania psychologicznego braku predyspozycji psychicznych do kierowania pojazdem.

Projektowana ustawa jest zgodna z zasadami techniki prawodawczej. Tytuł ustawy jest adekwatny do jej treści. Przepisy przejściowe zostały zredagowane prawidłowo. Ponadto projekt przewiduje *vacatio legis*, niezbędne ze względu na przedmiot unormowań.

*Sporządziła: Anna Janicka*