



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VII kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM-10-125-14

Druk nr 3110
Warszawa, 23 stycznia 2015 r.

Pan
Radosław Sikorski
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 z projektem aktu wykonawczego.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

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

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

Z poważaniem

(-) Ewa Kopacz

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym¹⁾

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.²⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 39:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Kierujący pojazdem samochodowym oraz osoba przewożona takim pojazdem wyposażonym w pasy bezpieczeństwa są obowiązani korzystać z tych pasów podczas jazdy, z zastrzeżeniem ust. 3, 3b i 3c.”,

b) w ust. 2:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) osoby mającej zaświadczenie lekarskie o przeciwwskazaniu do używania pasów bezpieczeństwa;”,

– po pkt 6 dodaje się pkt 6a w brzmieniu:

„6a) żołnierza Żandarmerii Wojskowej podczas wykonywania czynności ochronnych;”,

c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Kierujący pojazdem kategorii M₂ i M₃, o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy, wyposażonym w pasy bezpieczeństwa jest obowiązany do poinformowania osób przewożonych pojazdem o obowiązku korzystania z tych pasów podczas jazdy, chyba że zostały one o tym obowiązku poinformowane:

- 1) przez znajdującą się w pojeździe osobę kierującą przewożoną grupą,
- 2) za pomocą urządzenia audiowizualnego lub

¹⁾ Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy wykonawczej Komisji 2014/37/UE z dnia 27 lutego 2014 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/671/EWG odnoszącą się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach (Dz. Urz. UE L 59 z 28.02.2014, str. 32).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 30 poz. 151 i Nr 222, poz. 1321, z 2012 r. poz. 951 i 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611 oraz z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768 i 822.

- 3) za pomocą znaku umieszczonego w widoczny sposób przy każdym miejscu siedzącym, zgodnego ze wzorem określonym w załączniku do dyrektywy Rady z dnia 16 grudnia 1991 r. odnoszącej się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach (91/671/EWG) (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 26, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 353, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą nr 91/671/EWG”.
- d) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. W pojeździe kategorii M₁, N₁, N₂ i N₃, o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy, wyposażonym w pasy bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymujące dla dzieci, dziecko mające mniej niż 150 cm wzrostu jest przewożone, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w ust. 3b, w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci, zgodnym z:
- 1) masą i wzrostem dziecka;
 - 2) właściwymi warunkami technicznymi określonymi w przepisach Unii Europejskiej lub w regulaminach EKG ONZ dotyczących urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojeździe.”
- e) po ust. 3 dodaje się ust. 3a–3c w brzmieniu:
- „3a. Foteliki bezpieczeństwa dla dziecka oraz inne urządzenia przytrzymujące dla dzieci są instalowane w pojeździe, zgodnie z zaleceniami producenta urządzenia, wskazującymi, w jaki sposób urządzenie może być bezpiecznie stosowane.
- 3b. Zezwala się na przewożenie w pojeździe kategorii M₁, N₁, N₂ i N₃, o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy, na tylnym siedzeniu pojazdu, dziecka mającego co najmniej 135 cm wzrostu przytrzymywanego za pomocą pasów bezpieczeństwa.
- 3c. Zezwala się na przewożenie w pojeździe kategorii M₁ i N₁, o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy, na tylnym siedzeniu pojazdu, trzeciego dziecka w wieku co najmniej 3 lat, przytrzymywanego za pomocą pasów bezpieczeństwa, w przypadku gdy dwoje dzieci jest przewożonych w fotelikach bezpieczeństwa dla dziecka lub innych urządzeniach przytrzymujących dla dzieci, zainstalowanych na tylnych siedzeniach pojazdu i nie ma możliwości zainstalowania trzeciego fotelika bezpieczeństwa dla dziecka lub innego urządzenia przytrzymującego dla dzieci.”

f) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Przepis ust. 3 nie dotyczy przewozu dziecka:

- 1) taksówką;
- 2) specjalistycznym środkiem transportu sanitarnego, o którym mowa w art. 36 ust. 2 ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. z 2013 r. poz. 757, z późn. zm.³⁾);
- 3) pojazdem Policji, Straży Granicznej lub Straży Gminnej (Miejskiej);
- 4) mającego zaświadczenie lekarskie o przeciwwskazaniu do przewożenia w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci.”,

g) dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:

„5. Zaświadczenia lekarskie, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i ust. 4 pkt 4, zawierają:

- 1) imię i nazwisko;
- 2) numer ewidencyjny Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL), a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument;
- 3) okres ważności;
- 4) znak graficzny zgodny ze wzorem określonym w art. 5 dyrektywy nr 91/671/EWG.

6. Minister właściwy do spraw zdrowia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzory zaświadczeń lekarskich, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i ust. 4 pkt 4, kierując się przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach oraz mając na uwadze potrzebę ujednoczenia stosowanych dokumentów.”;

2) w art. 45 w ust. 2:

a) pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4) przewożenia w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci dziecka siedzącego tyłem do kierunku jazdy na

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 1245 i 1635 oraz z 2014 r. poz. 1802.

przednim siedzeniu pojazdu samochodowego wyposażonego w poduszkę powietrzną dla pasażera, która jest aktywna podczas przewożenia dziecka;

5) przewożenia dziecka w wieku poniżej 3 lat w pojeździe kategorii M₁, N₁, N₂ i N₃, o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy, niewyposażonym w pasy bezpieczeństwa i fotelik bezpieczeństwa dla dziecka oraz inne urządzenie przytrzymujące dla dzieci;”;

b) dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) przewożenia na przednim siedzeniu pojazdu samochodowego, poza fotelikiem bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniem przytrzymującym dla dzieci, dziecka mającego mniej niż 150 cm wzrostu.”;

3) w art. 80k w ust. 6 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) niedopełnieniem obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa lub przewożenia dziecka w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci;”.

Art. 2. Orzeczenia lekarskie o przeciwwskazaniu do używania pasów, o których mowa w art. 39 ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym, zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, nie dłuższy jednak niż 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Art. 3. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Celem projektowanych zmian jest zwiększenie bezpieczeństwa dzieci przewożonych w pojazdach, poprzez wprowadzenie rozszerzonych wymogów bezpiecznego przewożenia dzieci oraz ulepszonych warunków technicznych dla fotelików bezpieczeństwa dla dziecka oraz innych urządzeń przytrzymujących dla dzieci, wynikających z nowego regulaminu EKG ONZ w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji ulepszonych urządzeń przytrzymujących dla dzieci stosowanych na pokładach pojazdów silnikowych (tzw. regulamin nr 129). Warunki te uwzględniają postęp techniczny pod względem różnych aspektów urządzeń przytrzymujących dla dzieci, takich jak testy w zakresie zderzeń bocznych, umiejscowienie dzieci w wieku do 15 miesięcy tyłem do kierunku jazdy, kompatybilność z różnymi pojazdami, manekiny testowe i stanowiska do badań oraz dostosowanie do różnych rozmiarów dzieci. Nowe warunki techniczne będą obowiązywać alternatywnie w stosunku do wymogów wynikających z obecnie obowiązującego regulaminu EKG ONZ (tzw. regulamin nr 44).

Ponadto projekt doprecyzowuje przepisy dotyczące stosowania pasów bezpieczeństwa, poprzez wprowadzenie obowiązku informowania pasażerów o konieczności używania pasów w autobusach wyposażonych w pasy. Projekt precyzuje również przepisy dotyczące zwolnienia z obowiązku używania pasów bezpieczeństwa lub urządzeń przytrzymujących dla dzieci na podstawie odpowiedniego zaświadczenia lekarskiego oraz przewiduje możliwość zwolnienia z obowiązku używania pasów żołnierzy Żandarmerii Wojskowej wykonujących czynności ochronne.

Powyższe zmiany są niezbędne ze względu na konieczność wdrożenia do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektywy wykonawczej Komisji 2014/37/UE z dnia 27 lutego 2014 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/671/EWG odnoszącą się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach (zwanej dalej „dyrektywą nr 2014/37/UE”). Ponadto niezbędne jest dodatkowe doprecyzowanie przepisów dotyczących stosowania fotelików bezpieczeństwa dla dziecka i innych urządzeń przytrzymujących dla dzieci, aby były w pełni zgodne z postanowieniami dyrektywy Rady nr 91/671/EWG odnoszącej się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach (zwanej dalej „dyrektywą nr 91/671/EWG”). Niezbędne jest także

doprecyzowanie przepisów dotyczących stosowania pasów bezpieczeństwa, zgodnie z postanowieniami dyrektywy nr 91/671/EWG.

Projektowana ustawa przewiduje pełną implementację przepisów dyrektywy nr 2014/37/UE. Ponadto ustawa przewiduje implementację przepisów dyrektywy nr 91/671/EWG w zakresie, w jakim przepisy te nie zostały dotychczas wdrożone do krajowego porządku prawnego.

Oprócz regulacji bezwzględnie wymaganych przez ww. dyrektywy projekt proponuje również dwie regulacje, co do których dyrektywy te dopuszczają ich opcjonalne wprowadzenie, tj.:

- 1) zezwolenie na przewożenie w pasach bezpieczeństwa, bez fotelika bezpieczeństwa dla dziecka lub innego urządzenia przytrzymującego dla dzieci, dziecka mającego co najmniej 135 cm wzrostu;
- 2) zezwolenie na przewożenie w pasach bezpieczeństwa, bez fotelika bezpieczeństwa dla dziecka lub innego urządzenia przytrzymującego dla dzieci, na tylnym siedzeniu pojazdu, trzeciego dziecka w wieku co najmniej 3 lat, w przypadku gdy dwoje dzieci jest przewożonych w urządzeniach przytrzymujących dla dzieci na tylnym siedzeniu i nie ma możliwości zainstalowania trzeciego urządzenia.

W odniesieniu do powyższych regulacji należy zaznaczyć, że ww. zezwolenia, ze względu na bezpieczeństwo dzieci, zostały ograniczone wyłącznie do możliwości przewożenia dzieci w pasach na tylnym siedzeniu pojazdu (podczas gdy dyrektywa nie wprowadza tego ograniczenia).

Projektowana ustawa przewiduje zmianę przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.) dotyczących obowiązku przewożenia dzieci w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci oraz przepisów dotyczących używania pasów bezpieczeństwa.

I. Foteliki bezpieczeństwa dla dziecka lub inne urządzenia przytrzymujące dla dzieci

Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, regulującymi kwestie przewożenia dzieci w fotelikach, w pojeździe samochodowym wyposażonym w pasy bezpieczeństwa dziecko w wieku do 12 lat, nieprzekraczające 150 cm wzrostu, przewozi się w foteliku ochronnym lub innym urządzeniu do przewożenia dzieci, odpowiadającym wadze i wzrostowi dziecka

oraz właściwym warunkom technicznym (art. 39 ust. 3). Przepis ten nie dotyczy przewozu dziecka taksówką, autobusem, specjalistycznym środkiem transportu sanitarnego, pojazdem Policji, Straży Granicznej lub Straży Gminnej (Miejskiej) (art. 39 ust. 4). Ustawa zabrania kierującemu pojazdem przewożenia w foteliku ochronnym dziecka siedzącego tyłem do kierunku jazdy na przednim siedzeniu pojazdu samochodowego wyposażonego w poduszkę powietrzną dla pasażera oraz przewożenia, poza specjalnym fotelikiem ochronnym, dziecka w wieku do 12 lat na przednim siedzeniu pojazdu samochodowego (art. 45 ust. 2 pkt 4 i 5).

Nowe regulacje zmieniają przepisy dotyczące obowiązku przewożenia dzieci w fotelikach zawarte w art. 39 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym poprzez:

- 1) wskazanie kategorii pojazdów, do których stosuje się ten obowiązek, tj.:
 - M₁ – pojazdy do przewozu osób, mające nie więcej niż osiem miejsc oprócz siedzenia kierowcy,
 - N₁ – pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą nieprzekraczającą 3,5 t,
 - N₂ – pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą przekraczającą 3,5 t, ale nieprzekraczającą 12 t,
 - N₃ – pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą przekraczającą 12 t;
- 2) usunięcie granicy wieku 12 lat dla dzieci podlegających obowiązkowi przewozu w urządzeniach przytrzymujących dla dzieci;
- 3) zmianę terminologii – dotychczas stosowane pojęcie „fotelik ochronny lub inne urządzenie do przewożenia dzieci” zostaje zastąpione pojęciem „fotelik bezpieczeństwa dla dziecka lub inne urządzenie przytrzymujące dla dzieci”;
- 4) dodanie przepisu o obowiązku przewożenia dzieci w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci, zgodnym z masą i wzrostem dziecka (art. 39 ust. 3 pkt 1);
- 5) doprecyzowanie przepisów o obowiązku przewożenia dzieci w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci zgodnym z właściwymi warunkami technicznymi, poprzez wskazanie, że warunki te są określone w przepisach Unii Europejskiej lub w regulaminach EKG ONZ

dotyczących urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojeździe (art. 39 ust. 3 pkt 2);

- 6) dodanie przepisów o obowiązku zgodności fotelików bezpieczeństwa dla dziecka lub innych urządzeń przytrzymujących dla dzieci z zaleceniami producenta urządzenia (art. 39 ust. 3a);
- 7) wprowadzenie zezwolenia, aby dziecko przewożone pojazdem, mające co najmniej 135 cm wzrostu, mogło być przytrzymywane za pomocą pasów bezpieczeństwa dla dorosłych, bez konieczności używania fotelika bezpieczeństwa dla dziecka lub innego urządzenia przytrzymującego dla dzieci, o ile będzie przewożone na tylnym siedzeniu pojazdu (art. 39 ust. 3b) – na wprowadzenie takiej regulacji do prawa krajowego zezwala art. 2 ust. 1 lit. a ppkt ii dyrektywy nr 91/671/EWG;
- 8) wprowadzenie zezwolenia, aby w pojeździe kategorii M₁ i N₁ trzecie dziecko w wieku co najmniej 3 lat mogło być przytrzymywane za pomocą pasów bezpieczeństwa, na tylnym siedzeniu pojazdu, w przypadku gdy dwoje dzieci jest przewożonych w fotelikach bezpieczeństwa dla dziecka lub innych urządzeniach przytrzymujących dla dzieci, zainstalowanych na tylnych siedzeniach pojazdu i nie ma możliwości zainstalowania trzeciego fotelika bezpieczeństwa dla dziecka lub innego urządzenia przytrzymującego dla dzieci (art. 39 ust. 3c) – na wprowadzenie takiej regulacji do prawa krajowego zezwala art. 6 tiret 4 dyrektywy nr 91/671/EWG;
- 9) wprowadzenie przepisu mówiącego o tym, że obowiązek przewozu w foteliku bezpieczeństwa lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci nie dotyczy dziecka posiadającego odpowiednie zaświadczenie lekarskie o przeciwwskazaniu do przewożenia w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci (art. 39 ust. 4 pkt 4).

Ponadto projekt przewiduje zmianę art. 45 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w zakresie dotyczącym fotelików bezpieczeństwa dla dziecka lub innych urządzeń przytrzymujących dla dzieci, poprzez:

- 1) doprecyzowanie obecnego przepisu dotyczącego zakazu przewożenia dziecka w foteliku bezpieczeństwa lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci, siedzącego tyłem do kierunku jazdy na przednim siedzeniu pojazdu wyposażonego w aktywną poduszkę powietrzną, poprzez zapisanie, że zakaz dotyczy pojazdu

- wyposażonego w poduszkę powietrzną dla pasażera, która jest aktywna podczas przewożenia dziecka (art. 45 ust. 2 pkt 4);
- 2) wprowadzenie bezwzględnego zakazu przewożenia dziecka w wieku poniżej 3 lat w pojeździe niewyposażonym w pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące dla dzieci (art. 45 ust. 2 pkt 5);
 - 3) wprowadzenie zakazu przewożenia, poza fotelikiem bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniem przytrzymującym dla dzieci, dziecka mającego mniej niż 150 cm wzrostu na przednim siedzeniu pojazdu samochodowego.

Projekt ustawy nie ogranicza możliwości stosowania fotelików i innych urządzeń będących obecnie w obrocie handlowym. Wprowadzając ogólne odwołanie do regulaminów EKG ONZ, pośrednio potwierdza się możliwość wyboru fotelika bezpieczeństwa dla dziecka w zależności od tego, czy pojazd odpowiada warunkom określonym w nowym regulaminie EKG ONZ nr 129, co korzystnie wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

W związku z powyższym kierujący nadal będą mogli korzystać z fotelików i innych urządzeń posiadających homologację wg regulaminu EKG ONZ nr 44. Informacja co do spełniania przez fotelik bezpieczeństwa dla dziecka lub inne urządzenie przytrzymujące dla dzieci właściwych wymagań technicznych będzie zamieszczana w zaleceniach (instrukcji) producenta urządzenia co do sposobu bezpiecznej instalacji urządzenia.

Należy przy tym zaznaczyć, że nowe wymogi techniczne będą dotyczyć urządzeń, które zgodnie z nowym regulaminem EKG ONZ nr 129 są dostosowane do mocowania w pojazdach wyposażonych w specjalne punkty mocowania fotelików bezpieczeństwa dla dziecka lub innych urządzeń przytrzymujących dla dzieci, tzw. punkty ISOFIX. Jednakże również w pojazdach wyposażonych w punkty mocowania ISOFIX będzie możliwość używania urządzeń starego typu, nieodpowiadających wymogom regulaminu EKG ONZ nr 129, mocowanych za pomocą pasów bezpieczeństwa. Projekt nie nakłada więc na użytkowników pojazdów przewożących dzieci obowiązku stosowania urządzeń zgodnych z nowymi wymogami technicznymi ani nie wymusza na nich stosowania takich urządzeń w jakichkolwiek pojazdach, w tym również posiadających punkty mocowania ISOFIX.

Należy podkreślić, że urządzenia dostosowane do mocowania ISOFIX już obecnie są dostępne na rynku, jak również pojazdy posiadające fabrycznie montowane punkty mocowania ISOFIX dla tych urządzeń. Ustawa nie wprowadza więc nowych rozwiązań technicznych w zakresie urządzeń przytrzymujących dla dzieci, lecz wprowadza na poziomie krajowych przepisów powszechnie obowiązujących normy zapewniające zastosowanie dla tych urządzeń w regulaminach EKG ONZ – w pierwszej kolejności w regulaminie EKG ONZ nr 44 i alternatywnie – w regulaminie EKG ONZ nr 129.

Usunięcie granicy wieku 12 lat dla dzieci podlegających obowiązkowi przewożenia w urządzeniach przytrzymujących dla dzieci pozwoli na zastosowanie wyłącznie kategorii wzrostu dziecka jako określającej obowiązek przewożenia w urządzeniu (zasadniczo do 150 cm wzrostu), co pozwoli na lepszą ochronę również starszych dzieci, o ile ze względu na wzrost uniemożliwiający prawidłowe stosowanie pasów bezpieczeństwa ich przewożenie w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci jest nadal uzasadnione.

Regulacja zezwalająca na przewożenie w pasach bezpieczeństwa dzieci mających co najmniej 135 cm wzrostu umożliwi przewożenie pojazdami samochodowymi dzieci, które ze względu na wzrost nie mają możliwości korzystania z urządzeń skonstruowanych zgodnie z warunkami technicznymi ustalonymi w przepisach europejskich i krajowych, na co fakultatywnie zezwala dyrektywa nr 91/671/EWG. Przepis ten odpowiada na podnoszony ze strony wielu użytkowników ruchu drogowego problem braku urządzeń o odpowiednich rozmiarach dla niektórych dzieci, co w praktyce prowadzi do dyskryminacji takich dzieci i znacznego utrudnienia lub wręcz uniemożliwienia przewożenia ich w samochodach osobowych.

Z powyższych względów regulacja ta nie wpłynie na zmniejszenie bezpieczeństwa dzieci przewożonych pojazdami, ponieważ ma ona na celu jedynie ułatwienie przewożenia w samochodach osobowych dzieci, które nie mają możliwości korzystania z urządzeń przytrzymujących dla dzieci, a tym samym nie mogą korzystać z zabezpieczeń zapewnianych przez te urządzenia. Należy przy tym wskazać, że regulacja zwiększa bezpieczeństwo przewożenia dzieci w pojazdach, ponieważ jednoznacznie określając dopuszczalne, ściśle określone odstępstwa od zasady przewozu dzieci w urządzeniach przytrzymujących (wzrost powyżej 135 cm, możliwość przewozu jedynie na tylnym siedzeniu pojazdu), ułatwia i zachęca

użytkowników pojazdów do stosowania przepisów, wskazując przy tym, w jaki sposób dziecko, dla którego nie jest dostępne na rynku właściwe urządzenie, może być w tych wyjątkowych przypadkach przewożone w sposób bezpieczny.

Przepisy dotyczące obowiązku instalacji urządzeń zgodnie z zaleceniami producenta urządzenia, a także obowiązku przewożenia dzieci w fotelikach bezpieczeństwa dla dziecka lub innych urządzeniach przytrzymujących dla dzieci zgodnych z masą i wzrostem dziecka oraz właściwymi warunkami technicznymi określonymi w przepisach UE lub regulaminach EKG ONZ będą wpływać na ułatwienie prawidłowego przewozu dzieci w tych urządzeniach, a co za tym idzie – zwiększenie bezpieczeństwa przewożonych dzieci. Przepisy te usuwają również ewentualne wątpliwości interpretacyjne, jakie mogłyby się pojawić w tym zakresie.

Przepis zezwalający na przewożenie w pasach trzeciego dziecka ma na celu uregulowanie wyjątkowej sytuacji, kiedy z uwagi na brak miejsca w pojeździe nie ma możliwości zainstalowania urządzenia dla trzeciego przewożonego dziecka. Przepis wprowadza ściśle określone wymogi dla tego zezwolenia (dotyczy dzieci w wieku do lat trzech, dotyczy jedynie sytuacji, kiedy dwoje dzieci jest przewożonych w urządzeniach przytrzymujących, natomiast brak jest miejsca dla trzeciego urządzenia; w takim przypadku jest możliwe przewożenie dziecka w pasach wyłącznie na tylnym siedzeniu pojazdu), w związku z czym nie wpłynie na zmniejszenie bezpieczeństwa przewożonych dzieci.

Wprowadzenie zakazu przewożenia dziecka w wieku poniżej 3 lat w pojeździe niewyposażonym w pasy bezpieczeństwa i foteliki bezpieczeństwa dla dziecka oraz inne urządzenia przytrzymujące dla dzieci zwiększa bezpieczeństwo przewożonych małych dzieci, zakazując ich przewożenia w pojazdach niewyposażonych w pasy i foteliki.

Projektowana ustawa jednoznacznie określa, że dziecko poniżej 150 cm wzrostu nie może być przewożone bez urządzenia przytrzymującego na przednim siedzeniu pojazdu samochodowego, co wpłynie na zwiększenie bezpieczeństwa przewożonych dzieci.

II. Pasy bezpieczeństwa

Projektowana ustawa przewiduje również zmianę przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dotyczących obowiązku stosowania pasów bezpieczeństwa.

Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, kierujący pojazdem samochodowym oraz osoba przewożona takim pojazdem wyposażonym w pasy bezpieczeństwa są obowiązani korzystać z tych pasów podczas jazdy, z zastrzeżeniem przepisów dotyczących przewozu obowiązków dzieci w fotelikach bezpieczeństwa dla dziecka (art. 39 ust. 1). Obowiązek korzystania z pasów bezpieczeństwa nie dotyczy (art. 39 ust. 2):

- 1) osoby mającej orzeczenie lekarskie o przeciwwskazaniu do używania pasów;
- 2) kobiety o widocznej ciąży;
- 3) kierującego taksówką podczas przewożenia pasażera;
- 4) instruktora lub egzaminatora podczas szkolenia lub egzaminowania;
- 5) policjanta, funkcjonariusza Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Inspektora Kontroli Skarbowej, funkcjonariusza celnego i Służby Więziennej, żołnierza Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej – podczas przewożenia osoby (osób) zatrzymanej;
- 6) funkcjonariusza Biura Ochrony Rządu podczas wykonywania czynności służbowych;
- 7) zespołu medycznego w czasie udzielania pomocy medycznej;
- 8) konwojenta podczas przewożenia wartości pieniężnych;
- 9) osoby chorej lub niepełnosprawnej przewożonej na noszach lub w wózku inwalidzkim.

W zakresie powyższych przepisów dotyczących obowiązku używania pasów projekt przewiduje zmiany polegające na:

- 1) zobowiązaniu kierującego autobusem wyposażonym w pasy bezpieczeństwa do poinformowania osób przewożonych pojazdem o obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa podczas jazdy, chyba że zostały one o tym obowiązku poinformowane w jeden z trzech możliwych sposobów, tj.: przez znajdującą się w pojeździe osobę kierującą przewożoną grupą, za pomocą urządzenia audiowizualnego lub za pomocą odpowiedniego znaku umieszczonego w widoczny sposób przy każdym miejscu siedzącym (art. 39 ust. 2a);
- 2) określeniu szczegółowych warunków, jakim powinno odpowiadać zaświadczenie lekarskie, zwalniające z obowiązku używania pasów (art. 39 ust. 4 pkt 4, ust. 5 i 6);

3) zwolnieniu z obowiązku używania pasów żołnierza Żandarmerii Wojskowej wykonującego czynności ochronne (art. 39 ust. 2 pkt 6a).

Jednocześnie projektowana ustawa przewiduje, że orzeczenia lekarskie o przeciwwskazaniu do używania pasów, wydane na podstawie przepisów dotychczasowych, zachowują ważność na okres, na jaki zostały wydane, nie dłużej jednak niż przez 18 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy (art. 2 projektowanej ustawy).

Przepis nakładający na kierującego autobusem wyposażonym w pasy bezpieczeństwa obowiązek informowania pasażerów o obowiązku używania tych pasów zwiększy bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, wpływając na przestrzeganie obowiązku używania pasów przez pasażerów.

Proponowane przepisy dotyczące zaświadczenia lekarskiego precyzują dotychczasową normę zwalniającą z obowiązku używania pasów osobę posiadającą odpowiednie zaświadczenie (obecnie orzeczenie) lekarskie, poprzez dokładniejsze określenie wymogów i wzoru tego zaświadczenia.

Przepis dotyczący zwolnienia żołnierza Żandarmerii Wojskowej z obowiązku używania pasów bezpieczeństwa w sytuacji wykonywania przez niego czynności zawodowych precyzuje katalog osób zwolnionych z obowiązku używania pasów, co pozwoli na usprawnienie i ułatwienie realizacji zadań w zakresie ochrony osób, w stosunku do których Żandarmeria Wojskowa wykonuje czynności ochronne.

Należy przy tym nadmienić, że do pełnej implementacji dyrektywy nr 2014/37/UE niezbędne są także zmiany przepisów rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (Dz. U. poz. 407, z późn. zm.) poprzez dodanie w załączniku nr 12 „Wykaz regulaminów EKG ONZ obowiązujących w procedurze homologacji typu EKG ONZ, które nie są stosowane w procedurze homologacji typu WE pojazdu albo typu pojazdu” regulaminu nr 129 EKG ONZ.

Niezbędna jest również nowelizacja rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 951 i 1720), poprzez zastosowanie pojęcia „fotelik bezpieczeństwa dla dziecka”, zgodnie z nową, jednolitą terminologią

wprowadzaną przez projektowaną ustawę do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

W związku z powyższym Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju podjęło prace legislacyjne w celu zmiany ww. rozporządzeń.

Ponadto, w związku z proponowanymi zmianami w art. 45 ust. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, niezbędna będzie nowelizacja załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie postępowania z kierowcami naruszającymi przepisy ruchu drogowego (Dz. U. poz. 488), poprzez zamieszczenie odesłania do nowych przepisów.

Niezbędna jest również zmiana załącznika do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz. U. z 2013 r. poz. 1624), poprzez zamieszczenie odesłań do nowych przepisów. W związku z powyższym niezbędne jest podjęcie przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, jako właściwe w zakresie dwóch powyższych rozporządzeń, prac legislacyjnych w tym zakresie.

Ponadto, w celu pełnej implementacji niewdrożonych przepisów dyrektywy nr 91/671/EWG, niezbędne jest wydanie przez ministra właściwego do spraw zdrowia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu rozporządzenia określającego wzory zaświadczeń lekarskich zwalniających z obowiązku używania pasów bezpieczeństwa lub fotelików bezpieczeństwa dla dzieci lub innych urządzeń przytrzymujących dla dzieci.

Projekt przewiduje, że ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Z uwagi na wynikający z terminu wejścia w życie wdrażanej dyrektywy nr 2014/37/UE termin wdrożenia jej przepisów do dnia 20 września 2014 r. niezbędne jest przyjęcie odpowiedniego okresu *vacatio legis*, ustalającego możliwie krótki termin wejścia ustawy w życie.

Zgodnie z art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

Przedmiotowy projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.) i nie będzie podlegał notyfikacji.

Projekt ustawy będzie wymagał przedstawienia Komisji Europejskiej, stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979), w celu uzyskania zgody na wdrożenie art. 6 tiret 4 dyrektywy nr 91/671/EWG, zezwalającego na umożliwienie przytrzymywania dzieci mających trzy lata lub więcej pasami bezpieczeństwa dla dorosłych, w przypadku gdy dwa urządzenia przytrzymujące dla dzieci są zamontowane z tyłu pojazdów kategorii M₁ i N₁ i brak jest miejsca na montaż trzeciego urządzenia (przepis wdrażany przez nowo projektowany art. 39 ust. 3c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym).

Projektowana regulacja stanowi implementację prawa Unii Europejskiej.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p>Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Zbigniew Rynasiewicz, Sekretarz Stanu</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Łukasz Twardowski, Zastępca Dyrektora, tel. 22 630 12 40, e-mail: Lukasz.Twardowski@mir.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 2014-07-30</p> <p>Źródło: Prawo UE</p> <p>Nr w wykazie prac Rady Ministrów UC 131</p>
---	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Niedostateczna ochrona dzieci przewożonych w pojazdach, brak dostosowania przepisów do nowych wymogów w zakresie bezpiecznego przewożenia dzieci oraz warunków technicznych dla fotelików bezpieczeństwa dla dziecka lub innych urządzeń przytrzymujących dla dzieci.

Ponadto brak jest wystarczająco precyzyjnych regulacji dotyczących obowiązku używania pasów bezpieczeństwa dla dorosłych.

Zachodzi konieczność wdrożenia do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektywy wykonawczej Komisji 2014/37/UE z dnia 27 lutego 2014 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/671/EWG odnoszącą się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach.

Zachodzi konieczność wprowadzenia rozszerzonych wymogów bezpiecznego przewożenia dzieci oraz warunków technicznych dla urządzeń przytrzymujących dla dzieci, wynikających z nowego Regulaminu EKG ONZ w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji ulepszonych urządzeń przytrzymujących dla dzieci stosowanych na pokładach pojazdów silnikowych (tzw. regulamin nr 129).

Ponadto niezbędne jest doprecyzowanie przepisów dotyczących stosowania urządzeń przytrzymujących dla dzieci, aby były w pełni zgodne z przepisami dyrektywy nr 91/671/EWG.

Zachodzi także konieczność doprecyzowania przepisów dotyczących stosowania pasów bezpieczeństwa, zgodnie z postanowieniami dyrektywy nr 91/671/EWG.

Biorąc pod uwagę średni wzrost dzieci w Polsce¹⁾, projektowane przepisy dotyczyć będą dzieci (pasażerów pojazdów) w wieku do ok. 12 lat (średnia wzrostu ok. 150 cm), w szczególności natomiast dzieci w wieku do ok. 9 lat (średnia wzrostu ok. 135 cm).

Statystyki w zakresie liczb ofiar wypadków drogowych wśród dzieci w ostatnich 3 latach przedstawiają się następująco²⁾:

¹⁾ Zdrowie dzieci i młodzieży w Polsce w 2009 r., Główny Urząd Statystyczny w Krakowie, Kraków 2011 r.

²⁾ Dane Komendy Głównej Policji, System Ewidencji Wypadków i Kolizji, stan na dzień 07.08.2014 r.

Ofiary wypadków drogowych – pasażerowie pojazdów w wieku 0–12 lat w latach 2011–2013 (bez przewożonych bez urządzenia przytrzymującego)									
	Zabici			Ranni			W tym ciężko ranni		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
0–9 lat	26	24	24	1220	1151	1165	168	148	148
10–12 lat	10	7	11	406	349	373	55	49	51
Suma (0–12 lat)	36	31	35	1626	1500	1538	218	197	199
Suma 2011–2013	102			4664			614		
– w tym 0–9 lat	74			3536			459		
– w tym 10–12 lat	28			1128			155		
Średnia 2011–2013	34			1555			205		
– w tym 0–9 lat	25			1179			153		
– w tym 10–12 lat	9			376			52		

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Wprowadzenie nowych przepisów, uwzględniających postęp techniczny oraz nowe wymogi w zakresie bezpiecznego przewożenia dzieci w fotelikach bezpieczeństwa dla dziecka lub innych urządzeniach przytrzymujących dla dzieci oraz nowych przepisów doprecyzowujących obowiązek używania pasów bezpieczeństwa.

Oczekiwany efekt: Zmniejszenie liczby dziecięcych ofiar wypadków drogowych oraz ogólny wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Nowe warunki techniczne dla urządzeń przytrzymujących uwzględniają postęp techniczny pod względem różnych aspektów tych urządzeń, takich jak testy w zakresie zderzeń bocznych, umiejscowienie dzieci w wieku do 15 miesięcy tyłem do kierunku jazdy, kompatybilność z różnymi pojazdami, manekiny testowe i stanowiska do badań oraz dostosowanie do różnych rozmiarów dzieci.

Nowe warunki będą obowiązywać alternatywnie w stosunku do dotychczas obowiązujących wymogów wynikających z dyrektywy nr 91/671/EWG odnoszącej się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach oraz wymogów technicznych wynikających z obecnie obowiązującego regulaminu EKG ONZ (tzw. regulamin nr 44).

Należy przy tym zaznaczyć, iż zasadniczo nie są obecnie dostępne dokładne informacje o przewidywanej skuteczności projektowanych rozwiązań. Takie informacje mogą być przedstawione jako procentowy wpływ na redukcję liczby ofiar wypadków drogowych, a ich skala określana jest na podstawie wieloletnich analiz prowadzonych w danym kraju (ze względu na różnice w przepisach prawnych, organizacji ruchu, kulturze jazdy, stanie bezpieczeństwa pojazdów czy świadomości społecznej; nie zaleca się przenoszenia wprost wskaźników redukcji opracowanych w innych krajach).

Biorąc pod uwagę powyższe, dokładna ocena skuteczności przedstawionych rozwiązań w odniesieniu do redukcji liczby ofiar na polskich drogach w efekcie projektowanych rozwiązań możliwa będzie dopiero po kilku latach od wejścia przepisów w życie.

Można jednakże wstępnie przyjąć, na podstawie dostępnych statystyk, przedstawionych w punkcie „Jaki problem jest rozwiązywany?”, iż maksymalna teoretyczna redukcja liczby ofiar (przy założeniu prawidłowego stosowania urządzeń zabezpieczających i stosowania ich w 100% przypadków³⁾) będzie się kształtować w przedziale 71–82%⁴⁾ rocznie dla grupy dzieci w wieku 0-9 lat w przypadku zderzeń bocznych i czołowych (tj. mniej o ok. 6 osób zabitych i 400 rannych).

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

W innych krajach UE podejmowane są obecnie prace mające na celu wprowadzenie nowych rozwiązań do prawodawstw krajowych. Wszystkie kraje UE są zobowiązane do przyjęcia rozwiązań mających na celu wdrożenie do własnych porządków prawnych przepisów nowej dyrektywy 2014/37/UE. Wszystkie kraje są również obowiązane do wdrożenia i stosowania przepisów dyrektywy 91/671/EWG dotyczącej pasów bezpieczeństwa.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Kierujący pojazdami, pasażerowie	Zasadniczo projekt dotyczy pojazdów przystosowanych do mocowania fotelika bezpieczeństwa (urządzenia przytrzymującego) za pomocą ISOFIX w ramach homologacji wg regulaminu EKG ONZ nr 129. Brak jest danych odnośnie do liczby zarejestrowanych pojazdów posiadających ISOFIX.	Przemysłowy Instytut Motoryzacji (PIMOT) – jednostka techniczna uprawniona do badań według regulaminu EKG ONZ nr 44 i 129.	Zwiększenie bezpieczeństwa dzieci jako szczególnie narażonych na zagrożenia uczestników ruchu drogowego. Bardziej obszerne badania homologacyjne wg regulaminu EKG ONZ nr 129 poprawią ocenę urządzeń w zakresie bezpieczeństwa. Projekt zmiany ustawy nie ogranicza możliwości stosowania urządzeń będących obecnie w obrocie handlowym. Potwierdza możliwość wyboru urządzenia w zależności od tego,

³⁾ Obecnie poziom stosowania urządzeń zabezpieczających dzieci w Polsce wynosi 89%; na podstawie opracowania „Stosowanie urządzeń zabezpieczających dzieci w Polsce w 2013 r.”, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, Politechnika Gdańska, Politechnika Krakowska na zlecenie Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, 2013 r.

⁴⁾ Tyle wynosi szacowana redukcja w przypadku stosowania prawidłowo używanych urządzeń zabezpieczających dzieci w stosunku do sytuacji braku ich stosowania, na podstawie: Arbogast KB, Durbin DR, Cornejo RA, Kallan MJ, Winston FK. An evaluation of the effectiveness of forward facing child restraint systems. *Accid Anal Prev.* 2004;36(4):585–589; Zaloshnja E, Miller TR, Hendrie D. Effectiveness of child safety seats vs safety belts for children aged 2 to 3 years. *Arch PediatrAdolesc Med.* 2007;161(1):65–68), Elliott MR, Kallan MJ, Durbin DR, Winston FK. Effectiveness of child safety seats vs seat belts in reducing risk for death in children in passenger vehicle crashes, *Arch PediatrAdolesc Med.* 2006;160(9):952 / *Arch PediatrAdolesc Med.* 2006;160(6):617–621).

		<p>czy pojazd ma mocowanie ISOFIX, co korzystnie wpływa na bezpieczeństwo.</p> <p>W związku z powyższym, kierujący nadal będą mogli korzystać z urządzeń posiadających homologację wg regulaminu EKG ONZ nr 44.</p> <p>Należy przy tym zaznaczyć, że nowe wymogi techniczne będą dotyczyć urządzeń, które zgodnie z nowym regulaminem EKG ONZ nr 129 są dostosowane do mocowania w pojazdach wyposażonych w specjalne punkty mocowania, tzw. punkty ISOFIX. Jednakże również w pojazdach wyposażonych w punkty mocowania ISOFIX będzie możliwość używania urządzeń starego typu, nieodpowiadających wymogom regulaminu EKG ONZ nr 129, mocowanych przy pomocy pasów bezpieczeństwa. Projekt nie nakłada więc na użytkowników pojazdów przewożących dzieci obowiązku stosowania urządzeń zgodnych z nowymi</p>
--	--	---

			<p>wymogami technicznymi, ani nie wymusza na nich stosowania takich urządzeń w jakichkolwiek pojazdach, w tym również posiadających punkty mocowania ISOFIX.</p> <p>Ustawa zabrania kierującym pojazdami samochodowymi niewyposażonymi w pasy bezpieczeństwa oraz urządzenia przytrzymujące dla dzieci przewożenia dzieci w wieku poniżej trzech lat, a także przewożenia na przednim siedzeniu pojazdu bez urządzenia przytrzymującego dzieci poniżej 150 cm wzrostu.</p>
<p>Producenci fotelików ochronnych</p>	<p>Wielkość produkcji urządzeń przytrzymujących dla dzieci, homologowanych w Polsce, szacuje się na poziomie ok. 50 000 sztuk rocznie.</p>	<p>Przemysłowy Instytut Motoryzacji (PIMOT) – jednostka techniczna uprawniona do badań według Regulaminu EKG ONZ nr 44 i 129.</p>	<p>Konieczność uwzględnienia, w określonym zakresie, nowych warunków technicznych dla urządzeń przytrzymujących dla dzieci.</p> <p>Producenci krajowi zasadniczo posiadają na swoje wyroby homologację wg wymagań regulaminu EKG ONZ nr 44. W ocenie projektodawcy, nowy regulamin EKG ONZ nr 129 nie przyczyni się</p>

		<p>znacząco do wzrostu produkcji urządzeń przytrzymujących dla dzieci.</p> <p>Regulamin ten w sposób bardziej elastyczny określa przeznaczenie urządzenia. Określana jest tylko masa i wzrost dziecka, bez podziału na kategorię urządzenia, co ma miejsce w przypadku homologacji według regulaminu EKG ONZ nr 44.</p> <p>Projekt nie wprowadza nowej procedury homologacyjnej. Nadal procedura obejmuje badanie homologacyjne typu urządzenia oraz kontrolę zgodności produkcji. Producenci mogą korzystać z tych usług w krajowej jednostce technicznej (PIMOT).</p> <p>Projektowana ustawa nie zobowiązuje producentów urządzeń do dostosowania do nowych warunków technicznych urządzeń, które są homologowane na podstawie obecnie obowiązujących wymogów technicznych.</p> <p>Producenci</p>
--	--	---

			zagraniczni nadal będą zlecać zamówienia homologacyjne do jednostek technicznych, z którymi dotychczas prowadzą współpracę.
Lekarze wydający zaświadczenie o zwolnieniu z obowiązku używania pasów lub fotelików bezpieczeństwa	Projekt dotyczy lekarzy wydających zaświadczenia o zwolnieniu z obowiązku używania pasów lub fotelików bezpieczeństwa dla dziecka.	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	Konieczność stosowania nowych przepisów dotyczących wystawiania zaświadczeń o zwolnieniu z obowiązku używania pasów bezpieczeństwa oraz zaświadczeń o zwolnieniu z obowiązku używania fotelików bezpieczeństwa dla dziecka lub innych urządzeń przytrzymujących dla dzieci.
Kierowcy autobusów wyposażonych w pasy bezpieczeństwa	Projekt dotyczy kierowców autobusów wyposażonych w pasy bezpieczeństwa.	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	Konieczność informowania pasażerów o obowiązku używania pasów, o ile autobus jest w nie wyposażony.
Żołnierze Żandarmerii Wojskowej	Projekt dotyczy żołnierzy Żandarmerii Wojskowej.	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	Zwolnienie z obowiązku używania pasów bezpieczeństwa w pojazdach podczas wykonywania czynności ochronnych.
5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji			
W ramach konsultacji społecznych, projekt został przekazany do następujących organizacji: Instytut Transportu Samochodowego, Krajowa Izba Gospodarcza, Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego,			

Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
Polska Izba Pracodawców Prywatnych Lewiatan,
Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

Uwagi do projektu zgłosił Instytut Transportu Samochodowego (ITS) oraz Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD).

Propozycja ITS dotycząca zastąpienia w projektowanym art. 39 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym słowa „waga” słowem „masa” została uwzględniona.

Propozycje OZPTD dotyczące wyłączenia zwolnienia autobusów z obowiązku przewożenia dzieci w fotelikach bezpieczeństwa w art. 39 ust. 4 oraz doprecyzowania art. 45 ust. 2 pkt 4 w zakresie pojęcia „aktywna poduszka powietrzna” zostały uwzględnione.

Propozycja OZPTD dotycząca wydłużenia okresu *vacatio legis* na dostosowanie użytkowników fotelików do nowych wymogów technicznych nie została uwzględniona. Należy podkreślić, iż nowe przepisy nie oznaczają konieczności wymiany „starych fotelików” na urządzenia zgodne z nowymi warunkami technicznymi. Nowe warunki techniczne dla urządzeń przytrzymujących dla dzieci będą obowiązywać alternatywnie w stosunku do dotychczas obowiązujących wymogów wynikających z dyrektywy nr 91/671/EWG oraz wymogów technicznych wynikających z obecnie obowiązującego regulaminu EKG ONZ (tzw. regulamin nr 44). Dotychczasowe przepisy regulaminu EKG ONZ nr 44 dotyczące warunków technicznych i homologacji fotelików pozostaną natomiast w mocy w odniesieniu do urządzeń będących obecnie w użyciu.

Propozycja OZPTD dotycząca wprowadzenia zwolnienia dla pojazdów zabytkowych od zakazu przewozu dzieci do lat trzech, w przypadku braku pasów bezpieczeństwa, nie może zostać uwzględniona. Należy wskazać, że zakaz wprowadzony w tym zakresie przez dyrektywę nr 91/671/EWG ma charakter bezwzględny i przepisy krajowe nie mogą wprowadzać wyjątków niezgodnych z przepisami dyrektywy.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem	X											
budżet państwa	X											
JST	X											
pozostałe jednostki (oddzielnie)	X											
Wydatki ogółem	X											
budżet państwa	X											
JST	X											
pozostałe jednostki (oddzielnie)	X											
Saldo ogółem	X											
budżet państwa	X											
JST	X											

pozostałe jednostki (oddzielnie)	X												
Źródła finansowania	Nowe przepisy nie będą generować kosztów dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego.												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	x											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	x											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	x											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Konieczność uwzględnienia wymogów wynikających z nowych warunków technicznych dla urządzeń przytrzymujących dla dzieci – w przypadku podjęcia decyzji o produkcji urządzeń odpowiadających nowym warunkom.											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Konieczność uwzględnienia wymogów wynikających z nowych warunków technicznych dla urządzeń przytrzymujących dla dzieci – w przypadku podjęcia decyzji o produkcji fotelików odpowiadających nowym warunkom.											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Zwiększenie bezpieczeństwa dzieci jako szczególnie narażonych na zagrożenia uczestników ruchu drogowego.											
Niemierzalne	(dodaj/usuń)												
	(dodaj/usuń)												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>1. Wpływ na koszty ponoszone przez użytkowników fotelików</p> <p>Nowy regulamin nie będzie wpływać na koszty użytkowników urządzeń przytrzymujących dla dzieci mocowanych w pojazdach bez systemu ISOFIX. Należy podkreślić, iż projekt zmiany ustawy nie ogranicza możliwości stosowania urządzeń będących obecnie w obrocie handlowym. Wprowadzając</p>												

ogólne odwołanie do regulaminów EKG ONZ, projekt pośrednio potwierdza możliwość wyboru urządzenia w zależności od tego, czy pojazd odpowiada warunkom określonym w nowym regulaminie EKG ONZ nr 129, co korzystnie wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego. W związku z powyższym, kierujący nadal będą mogli korzystać z fotelików posiadających homologację według dotychczasowego regulaminu EKG ONZ nr 44.

Należy przy tym zaznaczyć, że nowe wymogi techniczne będą dotyczyć urządzeń, które zgodnie z nowym regulaminem EKG ONZ nr 129 są dostosowane do mocowania w pojazdach wyposażonych w specjalne punkty mocowania, tzw. punkty ISOFIX. Jednakże również w pojazdach wyposażonych w punkty mocowania ISOFIX będzie możliwość używania urządzeń starego typu, nieodpowiadających wymogom regulaminu EKG ONZ nr 129, mocowanych przy pomocy pasów bezpieczeństwa. Projekt nie nakłada więc na użytkowników pojazdów przewożących dzieci obowiązku stosowania urządzeń zgodnych z nowymi wymogami technicznymi, ani nie wymusza na nich stosowania takich fotelików w jakichkolwiek pojazdach, w tym również posiadających punkty mocowania ISOFIX.

Należy przy tym podkreślić, że już obecnie są dostępne na rynku urządzenia dostosowane do mocowania ISOFIX, jak również pojazdy posiadające fabrycznie montowane punkty mocowania ISOFIX. Ustawa nie wprowadza więc nowych rozwiązań technicznych w zakresie urządzeń przytrzymujących dla dzieci, lecz wprowadza do krajowego porządku prawnego na poziomie ustawowym normy przewidujące zastosowanie dla tych urządzeń warunków technicznych określonych w regulaminach EKG ONZ – w pierwszej kolejności w regulaminie EKG ONZ nr 44 i alternatywnie – w regulaminie EKG ONZ nr 129.

Należy zaznaczyć, że zgodnie z przybliżonymi szacunkowymi analizami, ceny urządzeń dostosowanych do systemu mocowania ISOFIX mogą być wyższe o ok. 10–20% od cen fotelików niedostosowanych do tego systemu.

W ocenie MliR, sama cena urządzenia nie będzie jednakże stanowiła o tym, jaka będzie reakcja osób kupujących foteliki spełniające wymagania nowego regulaminu. Foteliki ochronne z systemem ISOFIX posiadają wiele zalet w porównaniu ze starszymi typami urządzeń. Poza kwestią najbardziej istotną, jaką jest zmniejszenie obciążeń działających na głowę i ramiona dziecka, znanym i często sygnalizowanym problemem jest właściwe umocowanie urządzenia w pojeździe. W przypadku urządzeń z systemem ISOFIX montaż jest znacznie prostszy, a sam fotelik jest bardziej stabilny w pojeździe.

Reasumując, w ocenie MliR, nowy regulamin zwiększy koszty użytkowników na poziomie akceptowalnym. Użytkownicy nowych typów pojazdów, którzy docenią bezpieczeństwo i wygodę montażu urządzenia spełniającego wymagania nowego regulaminu będą preferowali zakup urządzenia z systemem ISOFIX, mimo ewentualnego wzrostu ceny.

Dodatkowo należy wskazać, iż okres użytkowania pojazdu jest w Polsce znacząco dłuższy niż w innych krajach UE, co istotnie ogranicza wpływ nowej regulacji na koszty ponoszone przez użytkowników tych urządzeń.

2. Wpływ na rynek producentów fotelików

Na wstępie należy wskazać, iż obecnie system mocowania ISOFIX nie jest powszechnie stosowany przez producentów pojazdów, szczególnie w pojazdach kompaktowych. To powoduje, iż zainteresowanie produkcją urządzeń przytrzymujących dla dzieci spełniających wymagania nowego

	<p>regulaminu EKG ONZ jest aktualnie niewielkie. Ponad 90% urządzeń będących obecnie w sprzedaży to foteliki bez systemu ISOFIX.</p> <p>Istotna zmiana w zakresie wpływu nowej regulacji na rynek producentów urządzeń powinna nastąpić w 2016 r. Wynika to z faktu, iż producenci pojazdów osobowych zostaną zobligowani do stosowania systemu ISOFIX w nowych typach pojazdów od listopada 2014 r. Należy zatem spodziewać się, iż nowe typy pojazdów osobowych z systemem ISOFIX będą dopiero w 2016 r. na tyle powszechnie dostępne w obrocie handlowym, aby stanowiły one istotny czynnik zachęcający producentów urządzeń przytrzymujących dla dzieci do uruchomienia produkcji urządzeń spełniających wymagania nowego regulaminu EKG ONZ nr 129.</p> <p>W opinii MliR, większe zainteresowanie uruchomieniem produkcji urządzenia z systemem ISOFIX może mieć miejsce wśród producentów zagranicznych, szczególnie znanych marek, z uwagi na ich większy potencjał finansowy i technologiczny. Nowy regulamin nie przyczynia się bowiem do utraty ważności homologacji udzielonych na urządzenia wg wymagań regulaminu EKG ONZ nr 44 i zaniechania ich sprzedaży, co może wpłynąć na podjęcie w szczególności przez producentów krajowych decyzji o kontynuacji produkcji urządzeń starego typu. Mogą oni zastosować kilkuletni okres przejściowy w zakresie uruchomienia produkcji urządzenia z systemem ISOFIX.</p> <p>Czynnikiem wpływającym na decyzje dotyczące produkcji urządzenia nowego typu może być istotny wzrost liczby zarejestrowanych, nowych typów pojazdów z systemem ISOFIX.</p> <p>3. Wpływ na koszty produkcji fotelików</p> <p>Szacuje się, iż uruchomienie produkcji nowego urządzenia wymaga inwestycji na poziomie 1,5 do 3 mln zł. Brak jest danych na temat możliwości modernizacji obecnie homologowanych urządzeń (wg regulaminu EKG ONZ nr 44) w zakresie ich dostosowania do wymagań nowego regulaminu EKG ONZ nr 129. Należy mieć na uwadze, że nowy regulamin może także wpłynąć na podjęcie przez producentów decyzji o uruchomieniu produkcji jedynie podzespołów dostosowanych do systemu ISOFIX. To daje możliwość zminimalizowania kosztów produkcji urządzeń spełniających wymagania nowego regulaminu.</p> <p>Nowy regulamin EKG ONZ nr 129 nie będzie miał wpływu na koszty produkcji urządzeń homologowanych wg regulaminu EKG ONZ nr 44.</p>
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu	
<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
<p>Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).</p>	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input checked="" type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy	
Komentarz: Projektowane zmiany przewidują wprowadzenie wzorów zaświadczeń lekarskich zwalniających z obowiązku używania urządzeń przytrzymujących dla dzieci oraz pasów bezpieczeństwa.			
9. Wpływ na rynek pracy			
Projektowane regulacje nie będą wpływać na rynek pracy.			
10. Wpływ na pozostałe obszary			
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input checked="" type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo ruchu drogowego	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input checked="" type="checkbox"/> zdrowie	
Omówienie wpływu	<p>Nowe regulacje będą miały wpływ na zdrowie obywateli, poprzez zwiększoną ochronę dzieci jako szczególnie narażonych na zagrożenia uczestników ruchu drogowego, przez co zmniejszy się liczba dziecięcych ofiar wypadków drogowych.</p> <p>Ponadto nowe regulacje zwiększą bezpieczeństwo ruchu drogowego poprzez wprowadzenie obowiązku informowania pasażerów autobusów o obowiązku używania pasów, co wpłynie na zwiększone przestrzeganie przepisów w tym zakresie, a w konsekwencji zapewni zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów.</p>		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego			
Planuje się, że projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.			
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?			
Ewaluacja efektów projektu nastąpi po pierwszym pełnym roku kalendarzowym obowiązywania nowych przepisów, po udostępnieniu statystyk dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego za dany rok, w tym w zakresie wypadków drogowych i ich ofiar. Miernikiem efektywności zmian będzie zmniejszenie liczby dziecięcych ofiar wypadków drogowych oraz ogólne zmniejszenie ofiar wypadków drogowych na skutek stosowania nowych przepisów dotyczących pasów bezpieczeństwa.			
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)			
<p>– dyrektywa wykonawcza Komisji 2014/37/UE z dnia 27 lutego 2014 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/671/EWG odnoszącą się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach,</p> <p>– dyrektywa Rady 91/671/EWG odnosząca się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach.</p>			

Raport z konsultacji

projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym

Projekt ustawy został przyjęty przez Komitet do Spraw Europejskich w dniu 17 września 2014 r. z uwzględnieniem uwagi Ministerstwa Spraw Zagranicznych.

Projekt został przesłany przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju do konsultacji społecznych pismem z dnia 7 sierpnia 2014 r. Projekt otrzymali:

1. Instytut Transportu Samochodowego,
2. Krajowa Izba Gospodarcza,
3. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”,
4. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
5. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego,
6. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych,
7. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
8. Polska Izba Pracodawców Prywatnych Lewiatan,
9. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
10. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

Do projektu ustawy uwagi zgłosili:

- Instytut Transportu Samochodowego (ITS)

Propozycja ITS dotycząca zastąpienia w projektowanym art. 39 ust. 3 ustawy - Prawo o ruchu drogowym słowa „waga” słowem „masa” została uwzględniona.

- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD)

Propozycje OZPTD dotyczące wyłączenia zwolnienia autobusów z obowiązku przewożenia dzieci w fotelikach bezpieczeństwa w art. 39 ust. 4 oraz doprecyzowania art. 45 ust. 2 pkt 4 w zakresie pojęcia „aktywna poduszka powietrzna” zostały uwzględnione.

Propozycja OZPTD dotycząca wydłużenia okresu vacatio legis na dostosowanie użytkowników fotelików do nowych wymogów technicznych nie została uwzględniona. Należy podkreślić, iż nowe przepisy nie oznaczają konieczności wymiany „starych fotelików” na urządzenia zgodne z nowymi warunkami technicznymi. Nowe warunki techniczne dla fotelików będą obowiązywać alternatywnie w stosunku do dotychczas obowiązujących wymogów wynikających z dyrektywy Rady 91/671/EWG odnoszącej się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach oraz wymogów technicznych wynikających z obecnie obowiązującego regulaminu EKG ONZ (tzw. regulamin nr 44). Dotychczasowe przepisy regulaminu EKG ONZ nr 44 dotyczące warunków technicznych i homologacji fotelików pozostaną natomiast w mocy w odniesieniu do urządzeń będących obecnie w użyciu.

Propozycja OZPTD dotycząca wprowadzenia zwolnienia dla pojazdów zabytkowych od zakazu przewozu dzieci do lat trzech, w przypadku braku pasów bezpieczeństwa, nie może zostać uwzględniona. Należy wskazać, że zakaz wprowadzony w tym zakresie przez dyrektywę 91/671/EWG ma charakter bezwzględny i przepisy krajowe nie mogą wprowadzać wyjątków niezgodnych z zapisami dyrektywy.

Projekt ustawy będzie wymagał przedstawienia Komisji Europejskiej, stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r.– Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. poz. 979), w celu uzyskania zgody na wdrożenie art. 6 tir. 4 dyrektywy nr 91/671/EWG, zezwalającego na umożliwienie przytrzymywania dzieci mających trzy lata lub więcej, pasami bezpieczeństwa dla

dorosłych, w przypadku gdy dwa urządzenia przytrzymujące dla dzieci są zamontowane z tyłu pojazdów kategorii M₁ i N₁ i brak jest miejsca na montaż trzeciego urządzenia.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji. W trakcie prac nie zgłoszono zainteresowania pracami nad projektem ustawy w trybie przewidzianym w art. 7 ww. ustawy.

TABELA ZBIEŻNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:			Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym		
TYTUŁY WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:			<p>Dyrektywa wykonawcza Komisji 2014/37/UE z dnia 27 lutego 2014 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/671/EWG odnoszącą się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach</p> <p>Dyrektywa Rady z dnia 16 grudnia 1991 r. odnosząca się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach (91/671/EWG)</p>		
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia T/N	Jedn. red.	Treść przepisu/ów projektu	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE
Dyrektywa wykonawcza Komisji 2014/37/UE z dnia 27 lutego 2014 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/671/EWG odnoszącą się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach					
art. 1 pkt 1	W art. 2 dyrektywy 91/671/WE wprowadza się następujące zmiany: 1) pkt 1 lit. a) ppkt (i) otrzymuje brzmienie:	T	Art. 1 pkt 1 lit. a (zmiana art. 39 ust. 1 ustawy – PoRD)	Kierujący pojazdem samochodowym oraz osoba przewożona takim pojazdem wyposażonym w pasy bezpieczeństwa są obowiązani	

	<p>"(i) w przypadku pojazdów kategorii M1, N1, N2 oraz N3, państwa członkowskie wymagają, aby wszyscy użytkownicy pojazdów znajdujących się w użyciu stosowali systemy zabezpieczenia znajdujące się w pojeździe. Dzieci poniżej 150 cm wzrostu, które korzystają z pojazdów kategorii M1, N1, N2 oraz N3 zaopatrzonych w systemy zabezpieczenia, muszą być przytrzymywane integralnymi lub nieintegralnymi urządzeniami przytrzymującymi dla dzieci, w rozumieniu art. 1 ust. 4 lit. a) i b), które są odpowiednie do cech fizycznych dziecka zgodnie z:</p> <ul style="list-style-type: none"> - klasyfikacją przewidzianą w art. 1 ust. 3, w przypadku systemów przytrzymujących dla dzieci homologowanych zgodnie z lit. c) ppkt (i) niniejszego ustępu; - przedziałem wielkości i maksymalną masą użytkownika, dla których przeznaczone jest urządzenie przytrzymujące dla dzieci, zgodnie z zaleceniami producenta, w przypadku 	<p>T</p> <p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 1 lit. d (zmiana art. 39 ust. 3 ustawy – PoRD)</p> <p>Art. 1 pkt 1 lit e (nowy art. 39 ust. 3a ustawy PoRD)</p>	<p>korzystać z tych pasów podczas jazdy, z zastrzeżeniem ust. 3, 3b i 3c.</p> <p>W pojeździe kategorii M₁, N₁, N₂ i N₃, o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy, wyposażonym w pasy bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymujące dla dzieci, dziecko mające mniej niż 150 cm wzrostu jest przewożone, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w ust. 3b, w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci, zgodnym z:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) masą i wzrostem dziecka; 2) właściwymi warunkami technicznymi określonymi w przepisach Unii Europejskiej lub w regulaminach EKG ONZ dotyczących urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojeździe. <p>Foteliki bezpieczeństwa dla dziecka oraz inne urządzenia przytrzymujące dla dzieci są instalowane w pojeździe, zgodnie z zaleceniami producenta urządzenia, wskazującymi, w jaki sposób urządzenie może być bezpiecznie stosowane.</p>	
--	---	-------------------	---	--	--

	<p>systemów przytrzymujących dla dzieci homologowanych zgodnie z lit. c) ppkt (ii) niniejszego ustępu.</p> <p>W pojazdach kategorii M1, N1, N2 oraz N3, które nie są wyposażone w systemy zabezpieczenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nie można przewozić dzieci poniżej trzeciego roku życia; - bez uszczerbku dla ppkt (ii), dzieci trzyletnie i starsze, które mają mniej niż 150 cm wzrostu, zajmują miejsce inne niż na przednim siedzeniu;" 	T	Art. 1 pkt 2 lit. a (zmiana art. 45 ust. 2 pkt 5 ustawy – PoRD)	Kierującemu pojazdem zabrania się przewożenia dziecka w wieku poniżej 3 lat w pojeździe kategorii M ₁ , N ₁ , N ₂ i N ₃ , o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy, niewyposażonym w pasy bezpieczeństwa i fotelik bezpieczeństwa dla dziecka oraz inne urządzenie przytrzymujące dla dzieci;	
		T	Art. 1 pkt 2 lit. b (nowy art. 45 ust. 2 pkt 6 ustawy – PoRD)	Kierującemu pojazdem zabrania się przewożenia na przednim siedzeniu pojazdu samochodowego, poza fotelikiem bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniem przytrzymującym dla dzieci, dziecka mającego mniej niż 150 cm wzrostu	
		T	Art. 1 pkt 3 (zmiana art. 80k ust. 6 pkt 2 ustawy – PoRD)	Wymiana informacji, o której mowa w ust. 3, następuje w związku z popełnieniem następujących naruszeń przepisów ruchu drogowego: niedopełnieniem obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa lub przewożenia dziecka w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci.	
art. 1 pkt 2	pkt 1 lit. c) otrzymuje brzmienie: "c) w przypadku gdy stosowane jest urządzenie przytrzymujące dla dzieci,	T	Art. 1 pkt 1 lit. d (zmiana art. 39 ust. 3 ustawy – PoRD)	W pojeździe kategorii M ₁ , N ₁ , N ₂ i N ₃ , o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy, wyposażonym w pasy bezpieczeństwa lub urządzenia przytrzymujące dla dzieci, dziecko	

	<p>musi ono posiadać homologację zgodną z normami wynikającymi z:</p> <p>(i) regulaminu EKG ONZ nr 44/03 lub dyrektywy 77/541/EWG lub</p> <p>(ii) regulaminu EKG ONZ nr 129;</p> <p>lub ich wszelkich późniejszych modyfikacji. Urządzenie przytrzymujące dla dzieci musi być zainstalowane zgodnie z informacjami dotyczącymi montażu (np. instrukcją, ulotką lub publikacją elektroniczną) dostarczonymi przez producenta urządzenia przytrzymującego dla dzieci, stwierdzającymi, w jaki sposób i w jakich typach pojazdów urządzenie może być bezpiecznie stosowane.</p>	T	Art. 1 pkt 1 lit. d (nowy art. 39 ust. 3a ustawy – PoRD)	<p>mające mniej niż 150 cm wzrostu jest przewożone, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w ust. 3b, w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci, zgodnym z:</p> <p>1) masą i wzrostem dziecka;</p> <p>2) właściwymi warunkami technicznymi określonymi w przepisach Unii Europejskiej lub w regulaminach EKG ONZ dotyczących urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojeździe.</p> <p>Foteliki bezpieczeństwa dla dziecka oraz inne urządzenia przytrzymujące dla dzieci są instalowane w pojeździe, zgodnie z zaleceniami producenta urządzenia, wskazującymi, w jaki sposób urządzenie może być bezpiecznie stosowane.</p>	
art. 2	<p>1. Państwa członkowskie przyjmują i publikują przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej w terminie sześciu miesięcy od momentu jej wejścia w życie. Niezwłocznie przekazują Komisji tekst tych przepisów. Przepisy przyjęte przez</p>	N	-	-	

	<p>państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.</p> <p>2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.</p>				
art. 3	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> .	N	-	-	
art. 4	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N	-	-	
Dyrektywa Rady z dnia 16 grudnia 1991 r. odnosząca się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach (91/671/EWG)					
art. 2 pkt 1 lit. a ppkt ii	Państwa Członkowskie mogą, na swoim terytorium zezwolić, aby dzieci mające mniej niż 150 cm wzrostu i co najmniej 135 cm wzrostu były przytrzymywane pasami	T	art. 1 pkt 1 lit. e (nowy art. 39 ust. 3b ustawy – PoRD)	Zezwala się na przewożenie w pojeździe kategorii M ₁ , N ₁ , N ₂ i N ₃ , o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy, na tylnym siedzeniu pojazdu, dziecka mającego co najmniej 135 cm wzrostu przytrzymywanego za pomocą	

	bezpieczeństwa dla dorosłych.			pasów bezpieczeństwa.	
art. 2 pkt 1 lit. b	Dzieci nie wolno przewozić, stosując urządzenie przytrzymujące, w którym dziecko siedzi tyłem do kierunku jazdy na siedzeniu dla pasażera chronionym poduszką powietrzną, o ile poduszka powietrzna nie zostanie dezaktywowana, nawet w przypadkach gdy poduszka powietrzna jest automatycznie dezaktywowana w sposób wystarczający.	T	art. 1 pkt 2 lit. a (zmiana art. 45 ust. 2 pkt 4 ustawy – PoRD)	Kierującemu pojazdem zabrania się przewożenia w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci dziecka siedzącego tyłem do kierunku jazdy na przednim siedzeniu pojazdu samochodowego wyposażonego w poduszkę powietrzną dla pasażera, która jest aktywna podczas przewożenia dziecka	
art. 2 pkt 2 lit. b	Pasażerowie podróżujący pojazdami kategorii M2 i M3 są informowani o wymogu zapinania pasów bezpieczeństwa, gdy znajdują się w pozycji siedzącej, a samochód jest w ruchu. Osoby te informowane są przynajmniej w jeden ze sposobów wymienionych poniżej: – przez kierowcę, – przez konduktora, pilota lub urzędnika wyznaczonego na kierownika grupy, – przy pomocy środków audiowizualnych (np. wideo), – przy pomocy znaków i/lub piktogramów określonych	T	art. 1 pkt 1 lit a (nowy art. 39 ust. 2a ustawy – PoRD)	Kierujący pojazdem kategorii M ₂ i M ₃ , o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy, wyposażonym w pasy bezpieczeństwa jest obowiązany do poinformowania osób przewożonych pojazdem o obowiązku korzystania z tych pasów podczas jazdy, chyba że zostały one o tym obowiązku poinformowane: 1) przez znajdującą się w pojeździe osobę kierującą przewożoną grupą, 2) za pomocą urządzenia audiowizualnego lub 3) za pomocą znaku umieszczonego w widoczny sposób przy każdym miejscu siedzącym, zgodnego z wzorem określonym w załączniku do dyrektywy Rady z dnia 16	

	przez Państwa Członkowskie zgodnie z projektem wspólnotowym znajdującym się w Załączniku, umieszczonych w widoczny sposób przy każdym miejscu siedzącym.			grudnia 1991 r. odnoszącej się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach (91/671/EWG) (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, str. 26, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 353, z późn. zm.), zwanej dalej „dyrektywą nr 91/671/EWG”.	
art. 5	Osoby zaopatrzone przez właściwe władze z ważnych powodów medycznych w świadectwo wyłączenia wyłączone są spod obowiązków określonych w art. 2. Wszelkie zaświadczenia lekarskie wydane przez właściwe władze w jednym Państwie Członkowskim ważne są także w każdym innym Państwie Członkowskim; zaświadczenie lekarskie musi wskazywać okres jego ważności i musi być okazane na żądanie wszelkim osobom upoważnionym, zgodnie z odpowiednimi przepisami, obowiązującymi w każdym Państwie Członkowskim.	T T	art. 1 pkt 1 lit. b tir. pierwsze (zmiana art. 39 ust. 2 pkt 1 ustawy – PoRD) art. 1 pkt 1 lit. f (zmiana art. 39 ust. 4 ustawy – PoRD)	Obowiązek korzystania z pasów bezpieczeństwa nie dotyczy: osoby mającej zaświadczenie lekarskie o przeciwwskazaniu do używania pasów bezpieczeństwa Przepis ust. 3 nie dotyczy przewozu dziecka: 1) taksówką; 2) specjalistycznym środkiem transportu sanitarnego, o którym mowa w art. 36 ust. 2 ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. z 2013 r. poz. 757, 1245 i 1635); 3) pojazdem Policji, Straży Granicznej lub Straży Gminnej (Miejskiej); 4) mającego zaświadczenie lekarskie o przeciwwskazaniu do przewożenia w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci.	

		T	art. 1 pkt 1 lit. g (nowy art. 39 ust. 5 i 6 ustawy – PoRD)	Zaświadczenia lekarskie, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i ust. 4 pkt 4, zawierają: 1) imię i nazwisko; 2) numer ewidencyjny Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL), a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument; 3) okres ważności; 4) znak graficzny zgodny z wzorem określonym w art. 5 dyrektywy nr 91/671/EWG. 6. Minister właściwy do spraw zdrowia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wzory zaświadczeń lekarskich, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i ust. 4 pkt 4, kierując się przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach oraz mając na uwadze potrzebę ujednoczenia stosowanych dokumentów.	
art. 6 tir. 3	Państwa Członkowskie mogą, w odniesieniu do przewozów na ich terytorium, za zgodą	T	art. 1 pkt 1 lit b tir. drugie (nowy art. 39 ust. 2 pkt 6a	Obowiązek korzystania z pasów bezpieczeństwa nie dotyczy: żołnierza Żandarmerii	

	Komisji, udzielić zwolnień innych, niż ustanowione w art. 5, w celu: zapewnienia, by policja, służby bezpieczeństwa lub służby ratunkowe mogły właściwie wypełniać swoje obowiązki		ustawy – PoRD)	Wojskowej podczas wykonywania czynności ochronnych.	
art. 6 tir. 4	Państwa Członkowskie mogą, w odniesieniu do przewozów na ich terytorium, za zgodą Komisji, udzielić zwolnień innych, niż ustanowione w art. 5, w celu: umożliwienia przytrzymania trzeciego dziecka, mającego trzy lata lub więcej i mniej niż 150 cm wzrostu, przy pomocy pasa bezpieczeństwa dla dorosłych, w przypadku gdy dwa urządzenia przytrzymujące dla dzieci są zamontowane z tyłu pojazdów kategorii M1 i N1, a brak miejsca uniemożliwia montaż trzeciego urządzenia.	T	art. 1 pkt 1 lit e (nowy art. 39 ust. 3c ustawy – PoRD)	Zezwala się na przewożenie w pojeździe kategorii M ₁ i N ₁ , o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy, na tylnym siedzeniu pojazdu, trzeciego dziecka w wieku co najmniej 3 lat, przytrzymywanego za pomocą pasów bezpieczeństwa, w przypadku gdy dwoje dzieci jest przewożonych w fotelikach bezpieczeństwa dla dziecka lub innych urządzeniach przytrzymujących dla dzieci, zainstalowanych na tylnych siedzeniach pojazdu i nie ma możliwości zainstalowania trzeciego fotelika bezpieczeństwa dla dziecka lub innego urządzenia przytrzymującego dla dzieci.	

TABELA ZGODNOŚCI

1.	nr celex / nr naturalny / zmiany dyrektywy			
	<p><u>32014L0037</u> <u>01991L0671</u></p> <p>2014/37/UE 91/671/EWG</p>			
2.	tytuł dyrektywy			
	<p>1. Dyrektywa wykonawcza Komisji 2014/37/UE z dnia 27 lutego 2014 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/671/EWG odnoszącą się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach</p> <p>2. Dyrektywa Rady 91/671/EWG odnosząca się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach</p>			
3.	organ bądź organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy			
	Minister Infrastruktury i Rozwoju			
4.	wykaz aktów normatywnych transponujących przepisy dyrektywy			
	<p>1. Projekt ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym</p> <p>2. Projekt rozporządzenia Ministra Zdrowia w sprawie wzorów zaświadczeń lekarskich</p>			
5.	przepis dyrektywy	przepis polski (jednostka redakcyjna/akt normatywny)	organ / organy administracji rządowej odpowiedzialne za transpozycję dyrektywy	ocena stanu transpozycji

art. 1 pkt 1 dyrektywy 2014/37/UE	art. 1 pkt 1 lit. a, d oraz e, pkt 2 i pkt 3 projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (w ustawie – PoRD: w art. 39 zmiana ust. 1 i 3 oraz nowy ust. 3a; w art. 45 ust. 2 zmiana pkt 5 i nowy pkt 6; zmiana art. 80k ust. 6 pkt 2)	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	Pełna transpozycja.
art. 1 pkt 2 dyrektywy 2014/37/UE	art. 1 pkt 1 lit. d projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym (zmiana art. 39 ust. 3 oraz nowy ust. 3a ustawy – PoRD)	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	Pełna transpozycja.
art. 2 dyrektywy 2014/37/UE	-	-	Nie wymaga transpozycji.
art. 3 dyrektywy 2014/37/UE	-	-	Nie wymaga transpozycji.
art. 4 dyrektywy 2014/37/UE	-	-	Nie wymaga transpozycji.
art. 2 pkt 1 lit. a ppkt (ii) dyrektywy 91/671/EWG	art. 1 pkt 1 lit. e projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym (nowy art. 39 ust. 3b ustawy – PoRD)	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	Pełna transpozycja.
art. 2 pkt 1 lit. b dyrektywy 91/671/EWG	art. 1 pkt 2 lit. a projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym (zmiana art. 45 ust. 2 pkt 4 ustawy – PoRD)	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	Pełna transpozycja.
art. 2 pkt 2 lit. b dyrektywy 91/671/EWG	art. 1 pkt 1 lit a projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym (nowy art. 39 ust. 2a ustawy – PoRD)	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	Pełna transpozycja.
Art. 5 dyrektywy 91/671/EWG	art. 1 pkt 1 lit. b tir. pierwsze, f i g projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym (nowy art. 39 ust. 2 pkt 1, ust. 4 pkt 4-6 ustawy – PoRD), projekt rozporządzenia Ministra Zdrowia w sprawie wzorów zaświadczeń	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	Pełna transpozycja.

	Art. 6 tir. 3	art. 1 pkt 1 lit. b tir. drugie projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym (nowy art. 39 ust. 2 pkt 6a ustawy – PoRD)	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	Częściowa transpozycja (doprecyzowanie katalogu służb zwolnionych z obowiązku używania pasów bezpieczeństwa przy wykonywaniu obowiązków służbowych).
	Art. 6 tir. 4 dyrektywy 91/671/EWG	art. 1 pkt 1 lit e projektu ustawy o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym (nowy art. 39 ust. 3c ustawy – PoRD)	Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	Pełna transpozycja.



Warszawa, dnia 9 stycznia 2015 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1160.2014/bc/19

dot.: RM-10-125-14 z 30.12.2014 r.

Pan
Maciej Berek
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia
o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Niezależnie od powyższego pragnę zwrócić uwagę na konieczność szybkiego procedowania projektu z uwagi na wniesienie w dniu 24 listopada 2014 r. przez Komisję Europejską zarzutów formalnych w związku z brakiem notyfikacji aktów prawa krajowego stanowiących transpozycję dyrektywy wykonawczej Komisji 2014/37/UE z dnia 27 lutego 2014 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/671/EWG odnoszącą się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach (nr naruszenia 2014/0523).

Z poważaniem
Z up. Ministra Spraw Zagranicznych

Podsekretarz Stanu
Artur Nowak-Far

Do wiadomości:
Pani Maria Wasiak
Minister Infrastruktury i Rozwoju

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ZDROWIA¹⁾

z dnia

w sprawie wzorów zaświadczeń lekarskich

Na podstawie art. 39 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzór zaświadczenia lekarskiego o istnieniu przeciwwskazań do używania pasów bezpieczeństwa;
- 2) wzór zaświadczenia lekarskiego o istnieniu przeciwwskazań do przewożenia w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci.

§ 2. Wzór zaświadczenia lekarskiego, o którym mowa w:

- 1) § 1 pkt 1 określa załącznik nr 1 do rozporządzenia;
- 2) § 1 pkt 2 określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER ZDROWIA

W porozumieniu:

MINISTER INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

¹⁾ Minister Zdrowia kieruje działem administracji rządowej – zdrowie, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Zdrowia (Dz. U. poz. 1268).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2011 r. Nr 30 poz. 151 i Nr 222 poz. 1321, z 2012 r. poz. 951 i 1448, z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611, z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768 i 822 oraz z

**Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Zdrowia
z dnia ... (poz. ...)**

Załącznik nr 1

WZÓR

.....
(pieczęć podmiotu przeprowadzającego badanie lekarskie)

ZAŚWIADCZENIE LEKARSKIE nr/(rok)

Na podstawie art. 39 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.)

u Pana/Pani.....
(imię i nazwisko)

numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość

Stwierdzam, że

istnieją przeciwwskazania do używania pasów bezpieczeństwa

od dzień m-c rok do dzień m-c rok

.....
(data wydania zaświadczenia)

.....
(podpis i pieczęć lekarza)

WZÓR

.....
(pieczęć podmiotu przeprowadzającego badanie lekarskie)

ZAŚWIADCZENIE LEKARSKIE nr/(rok)

Na podstawie art. 39 ust. 4 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.)

u dziecka.....

(imię i nazwisko)

numer PESEL, a w przypadku dziecka nieposiadającego numeru PESEL - serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość.....

Stwierdzam, że

istnieją przeciwwskazania do przewożenia w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci

od dzień m-c rok do dzień m-c rok

.....
(data wydania zaświadczenia)

(podpis i pieczęć lekarza)

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 39 ust. 6 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.), w brzmieniu ustalonym z dniem ... ustawą z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. poz. ...) zwanej dalej „ustawą”, zgodnie z którą minister właściwy do spraw zdrowia, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, zobligowany został do określenia, w drodze rozporządzenia, wzorów zaświadczeń lekarskich, o których mowa w art. 39 w ust. 2 pkt 1 oraz w ust. 4 pkt 4 ustawy.

Przepisy projektowanego rozporządzenia wdrażają postanowienia dyrektywy wykonawczej Komisji 2014/37/UE z dnia 27 lutego 2014 r. zmieniającej dyrektywę Rady 91/671/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. odnoszącą się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach (Dz. Urz. UE L 59 z 28.02.2014 r., str. 32), zwanej dalej „dyrektywą 2014/37/UE”.

W projektowanym rozporządzeniu określono wzory zaświadczeń lekarskich o przeciwwskazaniu do używania pasów bezpieczeństwa i przewożenia w foteliku bezpieczeństwa dla dziecka lub innym urządzeniu przytrzymującym dla dzieci, wskazujące okres ich ważności oraz zaopatrzone w znak graficzny zgodny z wzorem określonym w art. 5 dyrektywy Rady z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach poniżej 3,5 tony (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991 r., str. 26).

Termin wejścia w życie rozporządzenia określono na ... w celu skorelowania go z dniem wejścia w życie przepisów ustawy.

Projektowana regulacja nie wymaga notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

Przedmiot projektowanego rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje zwiększenia wydatków budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe												
Skutki												
Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)					
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ... r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
Niemierzalne												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Regulacje zaproponowane w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na gospodarkę i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.											
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu												
X nie dotyczy												
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy											
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:											
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczności.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy											
Komentarz												
9. Wpływ na rynek pracy												
Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje zmian na rynku pracy w odniesieniu do zatrudnienia oraz nie będzie miało wpływu na wskaźniki zatrudnienia.												

10. Wpływ na pozostałe obszary		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja X zdrowie
Omówienie wpływu		
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Planowany termin wejścia w życie rozporządzenia Ministra Zdrowia w sprawie wzorów zaświadczeń lekarskich to dzień		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Projektowane rozporządzenie ma być stosowane w sposób ciągły, stąd też nie planuje się ewaluacji efektów projektu, a tym samym nie stosuje się mierników dla tej ewaluacji.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak załączników.		