

**USTAWA**

**z dnia .....**

**o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw<sup>1)</sup>**

Art. 1. W ustawie z dnia z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 30, poz. 151 z późn. zm.<sup>2)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 w ust. 1 w pkt 2 w lit. c średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje lit. d w brzmieniu:

„d) krajowe prawo jazdy określone w umowie międzynarodowej, której stroną jest Rzeczpospolita Polska;”;

2) po art. 5 dodaje się art. 5a w brzmieniu:

„Art. 5a. Krajowe prawo jazdy, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 2 lit. d, stwierdza posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie określonym w tym prawie jazdy i umowie międzynarodowej, której stroną jest Rzeczpospolita Polska.”;

3) w art. 130 dodaje się ust. 10 w brzmieniu:

„10. Osobę wpisaną w dniu wejścia w życie ustawy do ewidencji, o której mowa w art. 124a ust. 9 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, uznaje się za spełniającą wymagania, o których mowa w art. 87 ust. 2 pkt 1 i 2.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 i 1448) w art. 117 w ust. 1 po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) organizowanie egzaminów sprawdzających kwalifikacje osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie określonym umową

---

<sup>1</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawę z dnia 10 października 2012 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

<sup>2</sup> 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, z 2012 r. poz. 113 oraz z 2013 r. poz. 82

międzynarodową, której stroną jest Rzeczpospolita Polska oraz przepisami wykonawczymi do tej umowy;”.

Art. 3. W ustawie z dnia 10 października 2012 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1448) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Art. 4. W ustawie z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1219, z późn. zm.) w art. 3 w ust. 1 po pkt 1d dodaje się pkt 1e w brzmieniu:

„1e) kontrola pojazdów, przedmiotów wyposażenia lub części przeznaczonych dla konsumentów w zakresie uzyskania przez producenta potwierdzenia spełnienia wymagań technicznych, o których mowa w art. 70c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 i 1448),”.

Art. 4. Ustawa wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

### 1. Uprawnienia psychologów.

W obecnym stanie prawnym, zgodnie z przepisem art. 124a ust. 9 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zm.), warunkiem koniecznym dla posiadania uprawnień do wykonywania badań psychologicznych w zakresie psychologii transportu jest m.in.:

- a) posiadanie przez uprawnioną osobę prawa wykonywania zawodu psychologa (art. 124a ust. 9 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym),
- b) ukończenie przez tę osobę podyplomowych studiów w zakresie psychologii transportu (art. 124a ust. 9 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym).

Zgodnie z przepisem art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 8 czerwca 2001 r. o zawodzie psychologa i samorządzie zawodowym psychologów (Dz. U. Nr 73, poz. 763 z późn. zm.) prawo do wykonywania zawodu psychologa mają osoby, które posiadają dyplom magistra psychologii lub magistra filozofii chrześcijańskiej ze specjalizacją filozoficzno-psychologiczną uzyskany na Katolickim Uniwersytecie Lubelskim do 1 października 1981 roku lub dyplom magistra filozofii chrześcijańskiej w zakresie psychologii uzyskany w Akademii Teologii Katolickiej do końca 1992 r.

Z kolei w odniesieniu do konieczności ukończenia podyplomowych studiów w zakresie psychologii transportu należy wskazać, iż zgodnie z przepisem art. 77 ust. 4 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. Przepisy wprowadzające ustawę o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 173, poz. 1808 z późn. zm.) z tego wymogu zwolnieni są psychologowie, którzy posiadali ważny wpis do ewidencji psychologów uprawnionych do wykonywania badań w zakresie psychologii transportu w dniu 21 sierpnia 2004 r.

Tym samym obecnie wśród osób legalnie uprawnionych do przeprowadzania badań psychologicznych w zakresie psychologii transportu, obok osób posiadających dyplom magistra psychologii i ukończone odpowiednie studia podyplomowe znajdują się także osoby, które:

- a) posiadają dyplom magistra filozofii chrześcijańskiej ze specjalizacją filozoficzno-psychologiczną uzyskany na Katolickim Uniwersytecie Lubelskim do 1 października

1981 r. lub dyplom magistra filozofii chrześcijańskiej w zakresie psychologii uzyskany w Akademii Teologii Katolickiej do końca 1992 r., lub

- b) nie ukończyły podyplomowych studiów w zakresie psychologii transportu, ze względu na ważny wpis do odpowiedniej ewidencji według stanu prawnego na dzień 21 sierpnia 2004 r.

Sytuacja prawna tych osób ulegnie niestety radykalnej zmianie z dniem 19 stycznia 2013 r., czyli w dniu wejścia w życie przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 30, poz. 151 z późn. zm.). Wprowadzie zgodnie z przepisem art. 130 ust. 1 i 3 ustawy o kierujących pojazdami, zostaną one z mocy prawa ujęte w ewidencji uprawnionych psychologów, o której mowa w art. 87 ust. 2 pkt 4 ww. ustawy, nie mniej najpóźniej w okresie 4 miesięcy od dnia 19 stycznia 2013 r. uprawniony organ, będzie obowiązany - w związku z przepisami art. 130 ust. 4 i 5 ustawy o kierujących pojazdami - skreślić je z tego rejestru. Wynika to z dwóch faktów.

Po pierwsze, zgodnie z przepisem art. 87 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy o kierujących pojazdami warunkiem koniecznym do przeprowadzania badań w zakresie psychologii transportu jest:

- a) posiadanie przez uprawnioną osobę dyplomu magistra psychologii,
- b) ukończenie przez tę osobę podyplomowych studiów w zakresie psychologii transportu.

Po drugie, żaden przepis przejściowy nie reguluje sytuacji osób legalnie przeprowadzających te badania w dniu wejścia w życie ustawy o kierujących pojazdami, a które nie spełniają ww. wymagań.

Ze względu na brak jakichkolwiek odniesień do tej kwestii w uzasadnieniu, które było załączone do skierowanego do Sejmu rządowego projektu ustawy o kierujących pojazdami (druk nr 2879 z dnia 8 marca 2010 r.) należy sądzić, iż pozbawienie ww. osób legalnie nabytych praw do wykonywania badań w zakresie psychologii transportu nie było celowym działaniem ustawodawcy. Szczególnie, że w stosunku do innych osób posiadających odpowiednie uprawnienia zawodowe na mocy przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym (m.in. instruktorów, egzaminatorów, lekarzy), odpowiednie przepisy art. 130 ust. 6-9 ustawy o kierujących pojazdami uregulowały kwestie zachowania nabytych uprawnień zgodnie

ze standardami obowiązującymi w polskim porządku prawnym, wynikającym m.in. z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

Pozbawienie prawa wykonywania dotychczasowego zajęcia psychologów nie posiadających dyplomu magistra psychologii i ukończonych studiów podyplomowych w zakresie psychologii transportu jest w świetle orzecznictwa Trybunału Konstytucyjnego sprzeczne z art. 2 Konstytucji RP, gdyż narusza zasadę zaufania obywatela do państwa i stanowionego prawa oraz zasadę ochrony praw niewadliwie nabytych. Przykładem może tu być wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 21 grudnia 1999 r. Sygn. K. 22/99 odnoszący się do uzależnienia uznania dotychczasowych uprawnień instruktorów nauki jazdy od posiadania wykształcenia średniego. W uzasadnieniu do tego wyroku Trybunał stwierdził: „Naruszając zasadę ochrony praw nabytych ustawodawca dopuszcza się także naruszenia zasady zaufania obywateli do państwa i stanowionego przezeń prawa oraz zasady bezpieczeństwa prawnego obywateli. Zasada ta od dawna (por. szerzej uzasadnienie wyroku w sprawie K. 36/98) była przez Trybunał Konstytucyjny traktowana jako oczywista cecha demokratycznego państwa prawnego, z której wyprowadzono dalsze szczegółowe normy, odnoszące się przede wszystkim do sytuacji, gdy mamy do czynienia z wieloma następującymi po sobie zmianami obowiązującego stanu prawnego, w których ustawodawca musi uwzględnić konsekwencje faktyczne i prawne, jakie powstaną z chwilą wejścia w życie nowych uregulowań. Oznacza to, że ustawodawca dokonując kolejnych modyfikacji stanu prawnego nie może tracić z pola widzenia interesów podmiotów, które ukształtowały się przed dokonaniem zmiany stanu prawnego. W ujęciu dotychczasowego orzecznictwa Trybunału Konstytucyjnego treść omawianej zasady sprowadzała się do takiego stanowienia i stosowania prawa, by nie stawało się ono swoistą pułapką dla obywatela i by mógł on układać swoje sprawy w zaufaniu, iż nie naraża się na prawne skutki, których nie mógł przewidzieć w momencie podejmowania decyzji i działań oraz w przekonaniu, że jego działania podejmowane pod rządami obowiązującego prawa i wszelkie związane z tym następstwa będą także i później uznawane przez porządek prawny.”.

Należy wskazać, iż kwestia pozbawienia uprawnień zawodowych części psychologów była przedmiotem wystąpienia Polskiego Towarzystwa Psychologicznego, Stowarzyszenia Psychologów Transportu i Konfederacji Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej do posłów członków Sejmowej Komisji Infrastruktury. Mając na uwadze powyższy stan prawny i faktyczny posłowie wnioskodawcy uznali za zasadne wniesienie projektu ustawy, zgodnie

z którym osoby wpisane do ewidencji psychologów wykonujących badania w zakresie psychologii transportu w dniu wejścia w życie ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami uznaje się za spełniające wymagania w zakresie wykształcenia, o którym mowa w art. 87 ust. 2 pkt 1 i 2 tej ustawy.

## **2. Zagraniczne prawo jazdy.**

Mając na względzie coraz częściej pojawiające się problemy dotyczące braku uznawalności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej tureckiego krajowego prawa jazdy oraz wzrastający tranzyt samochodów ciężarowych z Turcji przez Polskę do Unii Europejskiej, proponuje się dokonanie zmiany ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami w zakresie umożliwienia uznawalności krajowego tureckiego prawa jazdy na terenie Polski.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami dokumentem stwierdzającym posiadanie uprawnienia do kierowania motorowerem, pojazdem silnikowym lub zespołem pojazdów składającym się z pojazdu silnikowego i przyczepy lub naczepy jest wydane za granicą:

- a) międzynarodowe prawo jazdy, określone w Konwencji o ruchu drogowym, podpisanej w Genewie dnia 19 września 1949 r.,
- b) krajowe lub międzynarodowe prawo jazdy, określone w Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.,
- c) krajowe prawo jazdy wydane w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

Turcja nie jest stroną ww. konwencji, a tureckie prawo jazdy nie jest zgodne z wzorem określonym w Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. Nr 5, poz. 40 i 44) oraz w Dyrektywie 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy. W związku z powyższym obecnie nie ma możliwości bezpośredniego uznawania tego dokumentu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami literalnie stanowi, jakie dokumenty potwierdzają posiadanie uprawnień przez kierujących pojazdami na terytorium

Rzeczypospolitej Polskiej. Na podstawie przeprowadzonej analizy możliwości uznawania tureckich praw jazdy w Polsce ustalono, że w tym celu należy dokonać zmiany ustawy o kierujących pojazdami.

W celu umożliwienia uznawania tureckiego krajowego prawa jazdy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej proponuje się zastosowanie uniwersalnego rozwiązania prawnego otwierającego drogę do uznawania krajowych praw jazdy wszystkich państw, z którymi Rzeczpospolita Polska podpisze odpowiednią umowę o wzajemnym uznawaniu praw jazdy.

Biorąc pod uwagę powyższe proponuje się dodanie do przepisów ustawy o kierujących pojazdami przepisów w art. 4 w ust. 1 w pkt 2 w lit. d oraz art. 5a.

Ze względu na charakter przedmiotowy przedstawionego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami, odnoszącej się do Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego oraz zasad przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy zaproponowano uzupełnienie ustawy o konieczną zmianę ustawy – Prawo o ruchu drogowym wynikającą z podpisania Umowy między Rzeczpospolitą Polską a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki o statusie sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych Ameryki na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W związku z realizacją przepisów przedmiotowej umowy powstała potrzeba stworzenia prawnej możliwości zdawania przez żołnierzy armii Stanów Zjednoczonych egzaminów na prawo jazdy w WORD. Ze względu na powyższe, proponuje się dodanie do ustawy – Prawo o ruchu drogowym nowej zmiany w art. 117 w ust. 1 w postaci pkt 3a.

### **3. Nowelizacja ustawy z dnia 10 października 2012 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.**

Proponowana zmiana ma na celu korektę art. 4 w ustawie z dnia 10 października 2012 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw dotyczącego art. 3 ust. 1 pkt 1d ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej.

Zgodnie ze stanem prawnym obowiązującym od dnia 2 lutego 2013 r. w ustawie z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej w art. 3 w ust. 1 jest już pkt 1d o innej treści nadanej przez art. 19 ustawy z dnia 14 września 2012 r. o obowiązkach w zakresie informowania o zużyciu energii przez produkty wytwarzające energię (Dz. U. poz 1203).



Aby doprowadzić do kompleksowego zafunkcjonowania zmian zawartych w ustawie z dnia 10 października 2012 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, dotyczącej spraw z zakresu homologacji przedmiotów wyposażenia lub części pojazdu i wystawiania odpowiednich świadectw homologacji typu, należy dokonać zmiany zaproponowanej w art. 4 projektu polegającej na dodaniu kolejnej jednostki redakcyjnej (pkt 1e zamiast 1d) w art. 3 w ust. 1 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o Inspekcji Handlowej.

#### **4. Termin wejścia w życie przepisów ustawy.**

Zaproponowany na dzień ogłoszenia termin wejścia w życie przepisów niniejszej ustawy wiąże się z koniecznością pilnego rozwiązania problemu osób wykonujących zawód psychologa w zakresie wykonywania badań psychologicznych w transporcie drogowym, które w obecnym brzmieniu przepisów ustawy mogą zostać pozbawione prawa wykonywania tego zawodu. Wejście w życie pozostałych zmian ustawy w dniu opublikowania ustawy pozwoli na szybką realizację postanowień między innymi umowy NATO – Sofa w kontekście uznawania uprawnień do kierowania pojazdami żołnierzy sił zbrojnych USA oraz na rozpoczęcie procedury podpisania umowy międzynarodowej w zakresie uznawania praw jazdy obywateli Turcji.

#### **5. Ocena skutków finansowych regulacji.**

Przedmiotowa regulacja nie będzie miała wpływu zarówno na wydatki i dochody budżetu państwa, budżetów jednostek samorządu terytorialnego oraz prywatnych przedsiębiorców.

#### **6. Prawo Unii Europejskiej.**

Przedmiotowa regulacja nie jest objęta przepisami Unii Europejskiej.