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 umożliwia 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 obowiązku 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 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.

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.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nazwa projektu  Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym  Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące  Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju  Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu  Zbigniew Rynasiewicz, Sekretarz Stanu  Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu  Łukasz Twardowski, Zastępca Dyrektora, tel. 22 630 12 40,  e-mail: Lukasz.Twardowski@mir.gov.pl | | | | | | | | | | | | | | | | | | Data sporządzenia 2014-07-30  Źródło:  Nr w wykazie prac Rady Ministrów  UC 131 | | | | | | | | | |
| 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 Polsce[[1]](#footnote-1)), 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 następująco[[2]](#footnote-2)):   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | 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% przypadków[[3]](#footnote-3))) będzie się kształtować w przedziale 71–82%[[4]](#footnote-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, czy pojazd ma mocowanie ISOFIX, co korzystnie wpływa na bezpieczeństwo.  W związku z powyższym, kierujący nadal będą mogli korzystać z urządzeń posiadających homologację wg 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 urządzeń w jakichkolwiek pojazdach, w tym również posiadających punkty mocowania ISOFIX.  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. | | | | | |
| Producenci fotelików ochronnych | | | Wielkość produkcji urządzeń przytrzymujących dla dzieci, homologowanych w Polsce, szacuje się na poziomie ok. 50 000 sztuk rocznie. | | | | | | | | Przemysłowy Instytut Motoryzacji (PIMOT) – jednostka techniczna uprawniona do badań według Regulaminu EKG ONZ nr 44 i 129. | | | | | | | | | | | Konieczność uwzględnienia, w określonym zakresie, nowych warunków technicznych dla urządzeń przytrzymujących dla dzieci.  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 znacząco do wzrostu produkcji urządzeń przytrzymujących dla dzieci.  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.  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).  Projektowana ustawa nie zobowiązuje producentów urządzeń do dostosowania do nowych warunków technicznych urządzeń, które są homologowane na podstawie obecnie obowiązujących wymogów technicznych.  Producenci zagraniczni nadal będą zlecali 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 | | 1. Wpływ na koszty ponoszone przez użytkowników fotelików  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 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 MIiR, 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 MIiR, 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 regulaminu EKG ONZ jest aktualnie niewielkie. Ponad 90% urządzeń będących obecnie w sprzedaży to foteliki bez systemu ISOFIX.  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.  W opinii MIiR, 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.  Czynnikiem wpływającym na decyzje dotyczące produkcji urządzenia nowego typu może być istotny wzrost liczby zarejestrowanych, nowych typów pojazdów z systemem ISOFIX.  3. Wpływ na koszty produkcji fotelików  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.  Nowy regulamin EKG ONZ nr 129 nie będzie miał wpływu na koszty produkcji urządzeń homologowanych wg regulaminu EKG ONZ nr 44. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | | | | | | | | | | | | tak  nie  nie dotyczy | | | | | | | | | | | | | | | |
| zmniejszenie liczby dokumentów  zmniejszenie liczby procedur  skrócenie czasu na załatwienie sprawy  inne: | | | | | | | | | | | | zwiększenie liczby dokumentów  zwiększenie liczby procedur  wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  inne: | | | | | | | | | | | | | | | |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji. | | | | | | | | | | | | tak  nie  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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| środowisko naturalne  sytuacja i rozwój regionalny  inne: bezpieczeństwo ruchu drogowego | | | | | | | | demografia  mienie państwowe | | | | | | | | | | | | informatyzacja  zdrowie | | | | | | | |
| Omówienie wpływu | | 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.  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. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 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.) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| – 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,  – dyrektywa Rady 91/671/EWG odnosząca się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa i urządzeń przytrzymujących dla dzieci w pojazdach. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

1. ) Zdrowie dzieci i młodzieży w Polsce w 2009 r., Główny Urząd Statystyczny w Krakowie, Kraków 2011 r. [↑](#footnote-ref-1)
2. ) Dane Komendy Głównej Policji, System Ewidencji Wypadków i Kolizji, stan na dzień 07.08.2014 r. [↑](#footnote-ref-2)
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. [↑](#footnote-ref-3)
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). [↑](#footnote-ref-4)