Projekt

Ustawa

z dnia ……… r.

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 988, 1002, 1768, 1783, 2589, 2600 i 2642) wprowadza się następujące zmiany:

1. w art. 60 po ust. 4 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Zakazu, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, nie stosuje się do autobusów komunikacji miejskiej wykonujących przewóz o charakterze użyteczności publicznej, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 12) ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2022 r. poz. 2666).”

**Art. 2.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**Uzasadnienie**

Stosownie do obowiązującej treści art. 60 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2022 r. poz. 988 z późn. zm.) zabrania się kierującemu pozostawiania pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym, przy czym nie dotyczy to pojazdu wykonującego czynności na drodze. Artykuł 2 pkt 30 wskazanej ustawy definiuje postój pojazdu jako unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające dłużej niż 1 minutę. Konsekwencją niezastosowania się kierującego pojazdem do powyższego zakazu jest wypełnienie znamion wykroczenia z art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz.U. z 2022 r. poz. 2151, 2311 i 2581), co jest zagrożone karą grzywny do 3000 złotych albo karą nagany.

Przepisy te są nieadekwatne do niektórych technicznych aspektów użytkowania autobusów komunikacji miejskiej i stoją w sprzeczności z zaleceniami większości producentów takich autobusów.

Przykładowo, można wskazać następujące fragmenty instrukcji obsługi autobusów użytkowanych w komunikacji miejskiej pochodzących od różnych producentów:

1. instrukcja obsługi autobusu Autosan M09LE:

* „pozostawić silnik pracujący na wolnych obrotach przez 3 do 5 minut przed przystąpieniem do jazdy”;
* „po pracy silnika, przed jego wyłączeniem pozostawić go na wolnych obrotach przez 3-5 min. Zapewni to schłodzenie silnika i turbosprężarki”;

1. instrukcja obsługi autobusu Solaris Urbino 12 Euro 6:

* „przed wyłączeniem silnika po dłuższej jeździe, należy zawsze pozostawić go na kilka minut na wolnych obrotach minimalnie przez 1 minutę (zaleca się 5-6 minut);
* „przed wyłączeniem silnika należy pozwolić mu przez okres 5-6 minut popracować na wolnych obrotach w celu wychłodzenia turbosprężarki”;

1. instrukcja obsługi autobusu MAN Lion’s Intercity 13LE:

* „silnika nie wyłączać od razu, lecz pozwolić mu pracować nadal przez 1-2 minuty i włączyć ogrzewanie na pełną moc. W ten sposób można z powrotem ochłodzić silnik.”

1. instrukcja obsługi autobusu Mercedes-Benz Citaro Euro 6:

* „Po wystąpieniu dużego obciążenia (np. jazdy pod górę) na postoju należy pozostawić silnik pracujący jeszcze przez ok. 2 minuty, aby turbosprężarka zasilana spalinami mogła ostygnąć”.

Producenci autobusów zastrzegają przy tym, że nie ponoszą odpowiedzialności za uszkodzenia wynikające z przyczyn związanych z nieprzestrzeganiem zaleceń instrukcji obsługi. Nieprzestrzeganie tych zaleceń może zatem narazić operatora komunikacji miejskiej na szkodę majątkową (uszkodzenie autobusu), której nie obejmuje gwarancja producenta pojazdu.

Istotną kwestią są także techniczne aspekty funkcjonowania układów pneumatycznych, a także systemów informacji pasażerskiej, w tym wyświetlaczy, którym do pełnego uruchomienia i właściwego działania często nie wystarcza energia pochodząca z akumulatorów, a uruchomienie silnika na jedną minutę przed rozpoczęciem jazdy nie gwarantuje ich pełnej funkcjonalności. Przy częstym korzystaniu z funkcji tzw. „ciepłego guzika” (otwieranie i zamykanie drzwi) zużywane jest sprężone powietrze co powoduje konieczność jego uzupełnienia, na co nie zawsze wystarcza 1 minuta. W przypadku wyłączenia systemu informacji pasażerskiej czas potrzebny na ponowne uruchomienie również wynosi powyżej 1 minuty. W autobusach wyposażonych w blokady alkoholowe procedura sprawdzania trzeźwości kierowcy może trwać nawet powyżej 3 minut, na co składa się uruchomienie systemu, nagrzanie się urządzenia analizującego do właściwej temperatury, wdmuchanie próbki powietrza, analiza próbki, ewentualne pobranie kolejnej próbki powietrza (np. w sytuacji niedostatecznej ilości podczas próby) oraz podanie wyniku.

Należy również podkreślić, że standardową procedurą usuwania usterek urządzeń i systemów elektronicznych, w które wyposażone są współczesne autobusy, jest ich pełen reset. Przywrócenie pełnych parametrów pracy po takim resecie (np. uruchomienie właściwej informacji pasażerskiej lub działania systemu kasowników z biletomatem) z pewnością przekracza okres 1 minuty i w praktyce może zająć ok. 5 minut.

Z uwagi na powyższe kwestie, kierujący autobusem komunikacji miejskiej, który prawidłowo wykonuje swoje obowiązki związane z właściwą eksploatacją pojazdu i pozostających na wyposażeniu urządzeń i systemów elektronicznych, naraża się na odpowiedzialność wykroczeniową za nieprzestrzeganie przepisów prawa o ruchu drogowym. Z drugiej strony, przestrzeganie przepisów ustawy może spowodować poniesienie odpowiedzialności pracowniczej, jak również odszkodowawczej za szkodę wyrządzoną w mieniu pracodawcy.

Należy przy tym podkreślić, że niejednokrotnie obowiązek stosowania wyżej wymienionych urządzeń i systemów narzucony jest na operatora przez umowę z organizatorem publicznego transportu zbiorowego i zabezpieczony szeregiem kar umownych. Zgodnie z art. 25 ust. 3 pkt 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2022 r. poz. 1343 i 2666) obligatoryjnym elementem umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego jest określenie wymagań w stosunku do środków transportu, w tym dotyczących wprowadzania nowoczesnych rozwiązań technicznych.

Art. 60 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym prowadzi zatem do powstania kolizji obowiązków zarówno po stronie kierującego autobusem komunikacji miejskiej, który jest bezpośrednim adresatem normy wynikającej z tego przepisu, jak również po stronie przedsiębiorcy będącego operatorem publicznego transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej, związanego postanowieniami umowy z organizatorem.

Regulacje prawne powinny zapewniać adresatom nie tylko bezpieczeństwo prawne, lecz także w pełni zakładać przewidywalność co do tego, w jakim stopniu ich realizacja może wpływać na ukształtowanie ich pozycji prawnej jednostki w poszczególnych sytuacjach prawnych. Niedopuszczalne jest nakładanie obowiązków niemożliwych do spełnienia. Negatywne konsekwencje art. 60 ust. 2 pkt 3 Prawa o ruchu drogowym osłabiają zaufanie obywatela do państwa i prawa przez nie stanowionego, nie rekompensując tego skutku konieczną ochroną innych, konstytucyjnie uznawanych wartości, wobec czego proponowana nowelizacja wydaje się konieczna i uzasadniona.

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków niż zmiana przepisów.