

Projekt z dnia 12 września 2012 r.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾**

z dnia 2012 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu
ich niezbędnego wyposażenia²⁾**

Na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2003 r. Nr 32, poz. 262, z późn. zm.⁴⁾) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1 w ust. 3 pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) pojazdzie czterokołowym – rozumie się przez to czterokołowiec lub czterokołowiec lekki.”;

2) w § 43:

a) w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) do pojazdów, o których mowa w ust. 4 pkt 1 – 4;”;

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie, w zakresie swojej regulacji, wdraża postanowienia dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przeznaczona), Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, str. 18, z późn. zm.).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 225, poz. 1466 i Nr 257, poz. 1726, z 2011 r. Nr 30, poz. 151, Nr 92, poz. 530, Nr 102, poz. 585, Nr 106, poz. 622, Nr 171, poz. 1016, Nr 204, poz. 1195, Nr 205, poz. 1210, Nr 208, poz. 1240 i 1241, Nr 222, poz. 1321, Nr 227, poz. 1367, Nr 244, poz. 1454 i Nr 291, poz. 1707 oraz z 2012 r. poz. 113, 472 i 951.

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 34, poz. 300, Nr 103, poz. 1085 i Nr 169, poz. 1773, z 2007 r. Nr 90, poz. 604 i Nr 192, poz. 1393, z 2009 r. Nr 75, poz. 639, z 2011 r. Nr 47, poz. 242 i Nr 104, poz. 606 oraz z 2012 r. poz. 525 i 997.

⁵⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. Nr 92, poz. 530, Nr 106, poz. 622, Nr 205, poz. 1210, Nr 227, poz. 1367, Nr 244, poz. 1454 oraz z 2012 r. poz. 113.

b) w ust. 4:

- pkt 1-4 otrzymują brzmienie:

„1) motorower dwukołowy w zakresie kategorii AM powinien być zaopatrzony w silnik spalinowy lub elektryczny;

2) motocykl dwukołowy w zakresie prawa jazdy kategorii A1 powinien:

a) być wyposażony w silnik spalinowy o pojemności skokowej co najmniej 120 cm³ i nieprzekraczającej 125 cm³, o mocy nieprzekraczającej 11 kW,

b) posiadać stosunek mocy do masy własnej nieprzekraczający 0,1 kW/kg,

c) osiągać prędkość co najmniej 90 km/h;

3) motocykl dwukołowy w zakresie prawa jazdy kategorii A2:

a) powinien być wyposażony w silnik spalinowy o pojemności skokowej co najmniej 400 cm³, o mocy co najmniej 25 kW i nieprzekraczającej 35 kW,

b) powinien posiadać stosunek mocy do masy własnej nieprzekraczający 0,2 kW/kg;

4) motocykl dwukołowy w zakresie prawa jazdy kategorii A powinien być zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej co najmniej 600 cm³ i mocy co najmniej 40 kW;”;

- po pkt 4 dodaje się pkt 4a-4c w brzmieniu:

„4a) pojazd czterokołowy w zakresie prawa jazdy kategorii B1 powinien:

a) mieć masę własną przekraczającą 350 kg.

b) osiągać prędkość co najmniej 60 km/h;

4b) samochód osobowy w zakresie prawa jazdy kategorii B powinien:

a) mieć dopuszczalną masę całkowitą nieprzekraczającą 3,5 t,

b) mieć długość przekraczającą 3,5 m,

c) osiągać prędkość co najmniej 100 km/h;

4c) zespół pojazdów w zakresie prawa jazdy kategorii B dla osób uzyskujących uprawnienia, w zakresie o którym mowa w art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 30, poz. 151, z późn. zm.⁵⁾) o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t i nie przekraczającej 4,25 t, składający się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusu lub motocykla oraz przyczepy, której:

a) skrzynia ładunkowa powinna być zamknięta i posiadać szerokość i wysokość co najmniej taką jak pojazd lub nieznacznie węższą, o ile widoczność do tyłu jest możliwa wyłącznie przy użyciu lusterek zewnętrznych pojazdu,

- b) dopuszczalna masa całkowita wynosi co najmniej 1 t,
- c) rzeczywista masa całkowita wynosi co najmniej 0,8 t;"

- pkt 6 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) mieć dopuszczalną masę całkowitą co najmniej 4 t i nieprzekraczającą 7,5 t;"

- pkt 8 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) mieć długość co najmniej 5 m i nieprzekraczającą 8 m;"

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Przepisu ust. 4 pkt 4b lit b i c nie stosuje się do samochodu osobowego osoby niepełnosprawnej posiadającej orzeczenie lekarskie z adnotacją, że może prowadzić ten pojazd po przystosowaniu go do określonego rodzaju schorzenia.".

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 19 stycznia 2013 r., z wyjątkiem § 1 pkt 2 lit. b tiret trzecie i czwarte, które wchodzi w życie z dniem 30 września 2013 r.

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

W porozumieniu:

Minister Spraw Wewnętrznych

Minister Obrony Narodowej

Za zgodność pod względem
prawnym i redakcyjnym

DYREKTOR
Departamentu Prawnego
Geneta Tyzdekiewicz

UZASADNIENIE

Podstawą prawną do wydania projektowanego rozporządzenia jest art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).

Przedmiotowy projekt wprowadza zmiany w rozdziale 13 Działu III rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, który określa dodatkowe warunki techniczne dla pojazdów przeznaczonych do nauki jazdy i egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania.

Projekt powstał w związku z koniecznością wdrożenia do prawa polskiego przepisów dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenia) (Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, str. 18, z późn. zm.) w zakresie określenia zgodnie z ww. dyrektywą, dodatkowych warunków technicznych dla pojazdów przeznaczonych do nauki jazdy i egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania:

- w stosunku do nowych kategorii prawa jazdy wprowadzonych ww. ustawą z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 30, poz. 151, z późn. zm.), tj. kategorii AM, A2 – art. 6 ust. 1 pkt 1 i 3); w art. 125 ustawy o kierujących pojazdami wprowadza się zmiany w ustawie – Prawo o ruchu drogowym, polegające m.in. na zmianie definicji motocykla i motoroweru oraz dodaniu definicji czterokołowca i czterokołowca lekkiego (art. 125 pkt 3),
- w stosunku do obowiązujących kategorii prawa jazdy A1, A, B1, B, oraz C1 i D.

- 1) W § 1 w ust. 3 nadano nowe brzmienie pkt 11, zgodnie z którym przez pojazd czterokołowy należy rozumieć czterokołowiec lub czterokołowiec lekki – zmiana ta jest wynikiem wprowadzenia definicji tych pojazdów w ww. ustawie o kierujących pojazdami (art. 125 pkt 3), o czym mowa powyżej.
- 2) W § 43 w ust. 4 pkt 1-4 nadano nowe brzmienie oraz dodano nowe pkt 4a-4c:
 - a) W pkt 1 określono, iż pojazdem przeznaczonym do nauki jazdy i egzaminowania w zakresie prawa jazdy kategorii AM, powinien być motorower dwukołowy zaopatrzony w silnik spalinowy lub elektryczny – pkt 5 załącznika nr II do dyrektywy 2006/126/WE nie określa wymagań dla pojazdu w tym zakresie, pozostawiając tym samym decyzję co do określenia warunków państwu członkowskiemu UE. Mając na uwadze, iż prawo jazdy kategorii AM zastępuje kartę motorowerową i uprawnia do kierowania motorowerem oraz czterokołowcem lekkim (zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 1

- ustawy o kierujących pojazdami), zdecydowano, iż powinien to być motorower dwukołowy zaopatrzony w silnik spalinowy lub elektryczny.
- b) W pkt 2 określono nowe, w stosunku do aktualnie obowiązujących w rozporządzeniu, warunki dodatkowe dla pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy i egzaminowania w zakresie istniejącego obecnie prawa jazdy kategorii A1. Zapis pkt 2 jest zgodny z brzmieniem art. 4 ust. 3 lit. a oraz pkt 5.2 załącznika nr II do ww. dyrektywy w zakresie kategorii A1.
 - c) Pkt 3 projektu określa warunki dodatkowe dla pojazdu w zakresie nowej kategorii praw jazdy, tj. kategorii A2, wprowadzonej do ustawy o kierujących pojazdami w art. 6 ust. 1 pkt 3 – warunki te są wynikiem implementacji art. 4 ust. 3 lit. b tiret pierwszy dyrektywy oraz pkt 5.2 załącznika nr II do tej dyrektywy w zakresie kategorii A2.
 - d) Pkt 4 projektu wprowadza nowe warunki dla pojazdów przeznaczonych do nauki jazdy i egzaminowania w zakresie istniejącej obecnie kategorii prawa jazdy A, zgodnie z pkt 5.2 załącznika nr II do dyrektywy.
 - e) W pkt 4a w zakresie prawa jazdy kategorii B1 określono, iż pojazdem przeznaczonymi do nauki jazdy i egzaminowania w zakresie tej kategorii powinien być pojazd czterokołowy o masie własnej przekraczającej 350 kg – czyli będzie to czterokołowiec w rozumieniu definicji, która została wprowadzona do ustawy Prawo o ruchu drogowym poprzez ustawę o kierujących pojazdami w art. 125 pkt 3 lit. d. Pkt 4a jest ponadto wynikiem zapisu pkt 5.2 załącznika nr II do ww. dyrektywy w zakresie kategorii B1 (zgodnie z brzmieniem tego punktu dyrektywy w wersji angielskiej oraz art. 4 ust. 4 lit. a dyrektywy).
 - a) Pkt 4b określa warunki dla kategorii B rozszerzając je, w stosunku do aktualnych przepisów w tym zakresie (§ 4 ust. 4 pkt 3 aktualnie obowiązującego rozporządzenia w sprawie warunków technicznych), o określenie parametru masy własnej – zgodnie z art. 4 ust. 4 lit. b ww. dyrektywy. Pozostawiony w projekcie z aktualnie obowiązujących przepisów wymóg określający, iż samochód osobowy przeznaczony do nauki jazdy i egzaminowania w zakresie prawa jazdy kategorii B powinien mieć długość przekraczającą 3,5 m był wprowadzony do polskich przepisów (nie występuje w dyrektywie 2006/126/WF) dla wykluczenia wykorzystywania do tych celów bardzo małych samochodów osobowych, takich jak Daewoo Matiz, Polski FIAT 126p, Smart.
 - b) W pkt 4c wprowadzono nowe regulacje dotyczące warunków dodatkowych dla zespołu pojazdów w zakresie prawa jazdy kategorii B dla osób uzyskujących

uprawnienia, o którym mowa w art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami – warunki te są wynikiem wdrożenia zapisów pkt 5.2 załącznika nr II do dyrektywy w zakresie kategorii BE.

- 3) W § 43 w ust. 4 w pkt 6 zmieniono brzmienie lit. a poprzez dodanie, iż samochód ciężarowy w zakresie kategorii C1 powinien mieć dopuszczalną masę całkowitą nieprzekraczającą 7,5 t - zgodnie z art. 4 ust. 4 lit. d ww. dyrektywy.
- 4) W § 43 w ust. 4 w pkt 8 zmieniono brzmienie lit. b poprzez dodanie, iż autobus w zakresie kategorii D1 powinien mieć długość nieprzekraczającą 8 m – zgodnie z art. 4 ust. 4 lit. h ww. dyrektywy.

W stosunku do zmian przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia w zakresie praw jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1 i B. nowe przepisy będą obowiązywać od dnia 19 stycznia 2013 r. – zgodnie z art. 16 ust. 2 dyrektywy 2006/126/WE – jest to również termin wejścia w życie ww. ustawy o kierujących pojazdami. Oznacza to konieczność zakupu przez przedsiębiorców prowadzących szkolenia kandydatów na kierowców i podmioty przeprowadzające egzaminy na prawo jazdy, nowych pojazdów o parametrach zmienionych w stosunku do aktualnych przepisów dotyczących kategorii A, jak również dla nowych kategorii praw jazdy AM oraz A2.

Szacunkowe założenia i wyliczenia:

Szacuje się, że na 6-7 tysięcy ośrodków szkolenia kierowców, szkolenia na prawo jazdy kategorii A prowadzi około 1000 ośrodków. Ponadto na terenie Polski działa 49 Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego (Word-ów). Przy ustalaniu cen motorowerów oraz motocykli wzięto pod uwagę średnie ceny tych pojazdów, jakie występują na rynku motoryzacyjnym w Polsce.

1. Kategoria AM – w związku z wprowadzeniem nowej kategorii AM zajdzie konieczność zakupu przez wszystkie Word-y po jednym motorowerze dwukołowym zaopatrzonym w silnik spalinowy lub elektryczny. Trudno jest oszacować, ile ośrodków szkolenia zdecyduje się na prowadzenie szkoleń w zakresie tej kategorii. w przypadku pozytywnej decyzji, będą również musieli ponieść koszt zakupu jednego motoroweru. Szacuje się, że średni koszt kupna takiego pojazdu wyniesie 8000 zł.

2. Kategoria $\Lambda 1$ – Projekt wprowadza nowe wymagania dla pojazdów przeznaczonych do szkolenia i egzaminowania w ramach tej kategorii, poprzez zwiększenie z 75 na 120 cm³ pojemności skokowej motocykli i określenie prędkości powyżej 90 km/h. Należy jednak zauważyć, iż obecnie w ramach kategorii A wykorzystywane są motocykle wyposażone w silnik o pojemności skokowej przekraczającej 120 cm³ i osiągające prędkość co najmniej 100 km/h (zgodnie z § 43 ust. 4 pkt 1 obecnie obowiązującego rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów). Oznacza to, iż w ramach prowadzenia szkoleń i egzaminów w zakresie praw jazdy kategorii $\Lambda 1$ nie będzie potrzeby zakupu nowego pojazdu, spełniającego nowe wymagania określone w projekcie, gdyż możliwe będzie wykorzystanie dotychczas posiadanego taboru używanego do szkolenia i egzaminowania na prawo jazdy kategorii A.
3. Kategoria $\Lambda 2$ – z uwagi na fakt, iż jest to nowa kategoria praw jazdy, wszystkie Word-y będą zobowiązane do nabycia pojazdu o parametrach wymaganych do przeprowadzania egzaminów w tym zakresie. W przypadku ośrodków szkolenia kierowców przyjęto, że ok. 700 ośrodków będzie musiało nabyć nowe motocykle o określonych w projekcie parametrach. Szacuje się, że średni koszt kupna takiego pojazdu wyniesie 30000 zł.
4. Kategoria A - z uwagi na fakt, iż projekt określa nowe wymagania dla tej kategorii, wszystkie Word-y będą zobowiązane do nabycia pojazdu o parametrach wymaganych do przeprowadzania egzaminów w tym zakresie. Tak jak wskazano na początku, w przypadku ośrodków szkolenia, około 1000 prowadzi szkolenia w zakresie kategorii A. Przyjęto, że ok. 300 ośrodków jest już wyposażona w takie pojazdy, co oznacza, iż ok. 700 ośrodków będzie musiało nabyć po jednym nowym motocyklu spełniającym nowe parametry określone w projekcie. Szacuje się, że średni koszt kupna takiego pojazdu wyniesie 40000 zł.

Do dnia wejścia w życie ustawy o kierujących pojazdami, nie jest przewidziany obowiązek przeprowadzania szkoleń i kursów pod kątem uzyskania umiejętności w zakresie kierowania motorowerem. Dokumentem uprawniającym do kierowania motorowerem jest karta motorowerowa, która wydawana jest nieodpłatnie przez szkoły. Z chwilą wejścia w życie ustawy, nastąpi konieczność uzyskania prawa jazdy w zakresie kategorii AM, który będzie uprawniał do kierowania motorowerem. Ponadto ww. ustawa przewiduje wprowadzenie nowej kategorii praw jazdy – $\Lambda 2$.

Oznacza to, iż w zakresie tych dwóch nowych kategorii, nastąpi konieczność wprowadzenia systemu szkoleń, a tym samym po stronie osoby ubiegającej się o taką kategorię prawa jazdy, zajdzie konieczność ponoszenia opłat z tytułu uczestniczenia w takim szkoleniu. Należy mieć jednak na uwadze, iż resort transportu nie określa minimalnych ani maksymalnych stawek za szkolenia, gdyż jest to kwestia rynkowa jako że są one przeprowadzane przez podmioty prywatne.

5. Kategoria B1 – w zakresie tej kategorii wyłącza się spod możliwości wykorzystania do szkolenia i egzaminowania w jej zakresie czterokołowce lekkie – aktualnie przepisy w zakresie kategorii B1 wykluczały te pojazdy ze względu na przewidziany wymóg w zakresie prędkości wynoszącej co najmniej 60 km/h. Aktualna propozycja wyłącza czterokołowce lekkie poprzez wprowadzenie oprócz wymogu dotyczącego prędkości, także doprecyzowania w zakresie parametru masy własnej, która powinna przekraczać 350 kg.

W zakresie działania Word-ów nie zachodzi obowiązek wyposażenia je w pojazdy przeznaczone do egzaminów w zakresie kategorii B1. Ponadto w przypadku szkolenia w tym zakresie, kursant bierze w nim udział z wykorzystaniem własnego pojazdu. Projekt nie skutkuje również koniecznością wprowadzenia zmian w zakresie działania ośrodków szkolenia kierowców i konieczności zakupu nowego taboru.

6. Kategoria B – projekt wprowadza w § 43 w ust. 4 pkt 4c, który zawiera nowe regulacje dotyczące warunków dodatkowych dla zespołu pojazdów w zakresie prawa jazdy kategorii B dla osób uzyskujących uprawnienia, o którym mowa w art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Warunki te są takie same jak warunki określone w zakresie zespołu pojazdów do szkolenia i egzaminowania dla kategorii B+E, co oznacza, iż nie zajdzie potrzeba zakupu nowego sprzętu zarówno przez Word-y jak i ośrodki szkolenia kierowców.

Nowe przepisy odnoszące się do pojazdów przeznaczonych do przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy oraz szkolenia kandydatów na kierowców w zakresie prawa jazdy kategorii B+E, C, C+E, C1, C1+F, D, D+E, D1 oraz D1+E, zgodnie z dotychczasowymi przepisami wchodzi w życie w dniu 30 września 2013 r. (§ 59 ust. 11 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia). Wymagania w stosunku do tych pojazdów oraz data ich wejścia w życie stanowią

bezpośrednią implementację przepisów dyrektywy Komisji 2000/56/WE zmieniającej dyrektywę Rady 91/439/EWG w sprawie praw jazdy.

Nowa dyrektywa w sprawie praw jazdy nr 2006/126/WE utrzymuje dotychczasowe terminy wejścia w życie nowych wymagań dla pojazdów stosowanych na egzaminie na prawo jazdy, uściślając jedynie te wymagania w zakresie praw jazdy kategorii C1 i D1 (zmiana § 43 ust. 4 pkt 6 i 8 w brzmieniu zawartym w projekcie).

W związku z powyższym należy utrzymać przedmiotową datę wejścia w życie projektowanych przepisów określoną w § 59 ust. 11, pozostawiając przedsiębiorcom prowadzącym szkolenie kandydatów na kierowców i podmiotom przeprowadzającym egzaminy na prawo jazdy odpowiedni czas na przygotowanie się do nowych wymagań (§ 2 projektu).

Odnosząc się do kosztów egzaminów państwowych wymaganych do uzyskania prawa jazdy danej kategorii, których stawki są określone przez ministra właściwego do spraw transportu (*rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości opłat i stawek wynagrodzenia za sprawdzenie kwalifikacji oraz za wydanie dokumentów w tych sprawach (Dz. U. z 2003 r., Nr 219, poz. 2162, z późn. zm.)* należy zauważyć, iż w związku z wprowadzeniem w wyniku ww. ustawy o kierujących pojazdami, nowych kategorii praw jazdy (AM, A2), zajdzie potrzeba określenia w zakresie tych kategorii nowych opłat za egzaminy. Aktualnie nie jest możliwe jednoznacznie określenie, czy i jak projektowane regulacje wpłyną na stawki egzaminów w zakresie pozostałych kategorii praw jazdy. Resort transportu prowadzi jednak obecnie analizy i szacunkowe wyliczenia, w celu przygotowania w najbliższym czasie projektu rozporządzenia zmieniającego ww. rozporządzenie w zakresie stawek, po kątem określenia wysokości opłat za egzaminy państwowe dla uzyskania prawa jazdy kategorii AM i A2, biorąc pod uwagę w szczególności realne koszty przeprowadzania egzaminów.

W § 43 w ust. 2 zmieniono pkt 1, poprzez odwołanie się do pojazdów określonych w ust. 4 pkt 1-4, zmiana ta polega na doprecyzowaniu tego przepisu zgodnie z przyjętą w projekcie terminologią w zakresie pojazdów w ramach poszczególnych kategorii prawa jazdy i numeracją określoną w ust. 4 pkt 1-4.

W związku z nadaniem nowego brzmienia w § 43 ust. 4 pkt 1-4 oraz dodaniem nowych pkt 4a-4c, nastąpiła konieczność zmiany brzmienia w § 43 ust. 5 – poprzez odwołanie do prawidłowych punktów zgodnie z nowym brzmieniem, bez wprowadzania zmian merytorycznych w tym zakresie.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

Nie zostało zgłoszone zainteresowanie pracami nad projektem przez podmioty zajmujące się działalnością lobbingową w procesie stanowienia prawa.

Przepisy nowelizowanego rozporządzenia są zgodne z przepisami Unii Europejskiej.

Projekt nie wymaga przedstawienia organom lub instytucjom Unii Europejskiej stosownie do § 12a uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Projekt wymaga rozpatrzenia przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych. Ministerstwo Gospodarki pełniące rolę krajowego koordynatora systemu nie zgłosiło konieczności notyfikacji projektu rozporządzenia

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja.

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zmieniającego rozporządzenie *w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* dotyczyć będzie przedsiębiorców prowadzących szkolenia kandydatów na kierowców i podmiotów przeprowadzających egzaminy na prawo jazdy.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych.

Przeprowadzono konsultacje społeczne z:

1. Polską Izbą Gospodarczą Ośrodków Szkolenia Kierowców, ul. Piotra Skargi 1, 05-820 Piastów,
2. Ogólnopolską Izbą Gospodarczą Ośrodków Szkolenia Kierowców, ul. Bohaterów Warszawy 2/5, 75-211 Koszalin,
3. Krajowym Stowarzyszeniem Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, ul. Odlewnicza 8, 03-231 Warszawa,
4. Krajowym Stowarzyszeniem Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców, ul. Towarowa 17, 10-416 Olsztyn,
5. Polskim Związkiem Motorowym - Zarząd Główny, ul. Kazimierzowska 66, 02-518 Warszawa,
6. Ligą Obrony Kraju, ul. Chocimska 14, 00-791 Warszawa,
7. Polską Federacją Stowarzyszeń Szkół Kierowców, ul. Jagiellońska 80, Warszawa, Adres korespondencyjny: OSK AUTO-BIS, ul. św. Antoniego 55, 97-200 Tomaszów Mazowiecki,
8. Ogólnopolskim Stowarzyszeniem Przewoźników Drogowych, Kierowców Zawodowych i Ośrodków Szkolących Kierowców „Kierowca.pl”, Al. Wojska Polskiego 184, 71-256 Szczecin,
9. Instytutem Transportu Samochodowego, ul. Jagiellońska 80, 03-301 Warszawa,
10. Transportowym Dozorem Technicznym, ul. Chałubińskiego 4, 00-928 Warszawa,
11. Przemysłowym Instytutem Motoryzacji, ul. Jagiellońska 55, 03-301 Warszawa,
12. Instytutem Technologiczno-Przyrodniczym, Oddziałem w Kłudzienku, 05-824 Kłudzienko k/Warszawy,
13. Polską Izbą Stacji Kontroli Pojazdów, ul. Kolektorska 15/1, 01-692 Warszawa,

14. Stowarzyszeniem Kierowników Stacji Kontroli Pojazdów, ul. Gałczyńskiego 22/15, 09-400 Płock,
15. Polskim Związkiem Przemysłu Motoryzacyjnego, Al. Niepodległości 69, 02-626 Warszawa.

W toku konsultacji społecznych do projektu uwagi zgłoszili:

1. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców,
2. Liga Obrony Kraju.

Z uwagi na fakt, iż uwagi ww. podmiotów były takie same, zostały one omówione łącznie.

W zakresie uwagi nr 1 dotyczącej zwolnienia z obowiązku wyposażenia samochodu osobowego do nauki jazdy i egzaminowania w ogumione koło zapasowe w przypadku zainstalowania w takim pojeździe zbiorniku z gazem, uwaga ta nie została uwzględniona w projekcie. Należy zauważyć, iż wprowadzenie w przepisach obowiązku wyposażenia ww. pojazdu w ogumione koło zapasowe miało i ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez możliwość natychmiastowego podjęcia działań w przypadku awarii ogumienia pojazdu na drodze. Rozwiązanie to daje również możliwość kursantowi i zdającemu na prawo jazdy sprawdzenia w praktyce umiejętności w zakresie zdejmowania i wymiany koła oraz zdobycia wiedzy na temat środków ostrożności, jakie należy zachować przy wykonywaniu tej czynności.

W projekcie nie została uwzględniona uwaga nr 2 w zakresie wykreślenia z projektu pojemności silnika motocykla w przypadku praw jazdy kategorii A2. Określenie w projekcie pojemności skokowej silnika w motocyklu do egzaminowania w zakresie kategorii A2, jak również kategorii A i A1 jest wynikiem implementacji pkt 5.2 załącznika nr II do dyrektywy 2006/126/WE i ma na celu zharmonizowanie wymagań technicznych w ramach Unii Europejskiej dla pojazdów przeznaczonych do egzaminowania na poszczególne kategorie praw jazdy. Jednocześnie aktualnie obowiązujące w tym zakresie rozporządzenia w sprawie warunków technicznych oraz przedmiotowy projekt przewiduje ustanowienie takich samych wymagań dla pojazdów, zarówno przeznaczonych do nauki jazdy, jak również egzaminowania. Jest to zgodne z zapisem art. 24 pkt 1 i pkt 3 ww. ustawy o kierujących pojazdami, w ramach której nauka jazdy jest prowadzona pojazdem odpowiadającym wymaganiom określonym dla danej kategorii prawa jazdy, jak również przystosowanym do nauki jazdy, zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Takie rozwiązanie ma na celu zapewnienie osobie szkolącej się w zakresie danej kategorii

prawa jazdy możliwości pełnego opanowania w różnych warunkach drogowych techniki i umiejętności jazdy pojazdem o takich samych parametrach i wyposażeniu jak pojazd, którym będzie zdawała egzamin na prawo jazdy, a następnie w przyszłości, już jako kierowcą, uczestniczyła w ruchu drogowym, co ma szczególne znaczenie w kontekście bezpieczeństwa ruchu drogowego i jego uczestników.

Mając na uwadze powyższą argumentację dotyczącą uwagi nr 2 oraz zapisy załącznika nr II do dyrektywy 2006/126/WE odnośnie wymagań dla pojazdu w zakresie kategorii C, który przewiduje dopuszczalną masę całkowitą wynoszącą co najmniej 12000 kg, nie jest możliwe uwzględnienie uwagi w sprawie ograniczenia do 11900 kg albo 11990 kg parametru dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu do nauki jazdy w zakresie kategorii C.

3. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny – w zakresie uwagi nr 1 i 2 kwestionującej wprowadzenia w projekcie zmniejszonych wymagań dla pojazdów do szkolenia i egzaminowania w zakresie kategorii prawa jazdy A, oraz wymagań dla nowych kategorii praw jazdy A2 oraz AM, należy zauważyć, iż zmiany te są wynikiem zapisów wdrażanej w tym zakresie do projektu dyrektywy 2006/126/WE, oraz mają na celu ujednolicenie w ramach UE tych wymagań.

Odnosząc się do uwagi nr 3 dotyczącej umożliwienia szkolenia w zakresie kategorii A2 na pojazdach o pojemności skokowej powyżej 125 cm³ (a więc zmniejszenie w stosunku do projektu z wartości 400 cm³) i mocy nieprzekraczającej 35 kW, należy zauważyć, iż wartość tego parametru w projekcie jest zgodna z dyrektywą 2006/126/WE (pkt 5.2 załącznika do tej dyrektywy), która przewiduje w tym zakresie harmonizację wymagań dla pojazdów do egzaminowania w ramach poszczególnych kategorii praw jazdy.

W stosunku do uwagi nr 4 i 5 należy zauważyć, iż projekt nie przewiduje zmian dotyczących kategorii BĚ, ponadto zapisy przewidziane w tym temacie w aktualnie obowiązującej wersji rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, są zgodne z przepisami ww. dyrektywy.

4. Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców – uwagi nr 1-3 są powtórzeniem uwag nr 1 i nr 2 Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców oraz Ligi Obrony Kraju, dlatego w ich przypadku zastosowanie ma takie samo stanowisko przedstawione w stosunku do tych podmiotów.

Uwaga nr 4 dotycząca zastąpienia wyrazu samochód osobowy wyrazem pojazd silnikowy, w wyniku której rozszerzona zostałaby gama samochodów do wykorzystania do

szkolenia w zakresie kategorii B, nie została uwzględniona. Jest to podyktowane faktem, iż prawo jazdy kategorii B jest przede wszystkim wykorzystane do kierowania samochodem osobowym, a dzięki temu rozwiązaniu istnieje możliwość pełnego i kompleksowego opanowania przez kursanta techniki jazdy i zdobycia wiedzy z zakresu wyposażenia takiego pojazdu. Zdobycie takich umiejętności nie byłoby możliwe, gdyby osoba taka uczyła się w zakresie kategorii B np. na samochodzie ciężarowym o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony. Pojazdy ciężarowe są bowiem wykorzystywane przede wszystkim do prowadzenia działalności gospodarczej, szczególnie w zakresie przewozu towarów. Ze względu na specyfikę prac wykonywanych przy ich pomocy, pojazdy ciężarowe oferowane do sprzedaży charakteryzuje obniżony standard wyposażenia (ograniczony do niezbędnego minimum wymaganego przepisami), co ma kluczowe znaczenie ze względu na zwiększanie ich ładowności. Należy również zauważyć, iż rozwiązanie przewidziane w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów, iż pojazdem do nauki jazdy i egzaminowania w zakresie kategorii B powinien być samochód osobowy, obowiązuje już od 2003 r. i ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego zasadnym jest zachowanie dotychczas przyjętej koncepcji w tym zakresie.

5. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy – w projekcie nie zostały uwzględnione uwagi tego podmiotu, ze względu na to, iż:

- w zakresie kategorii AM – nie jest konieczne doprecyzowanie projektu o propozycje ITP, bowiem wynikają one z definicji motoroweru określonej w ww. ustawie Prawo o ruchu drogowym,
- w zakresie kategorii A1, A2, A oraz B1 – regulacje zawarte w projekcie są przeniesieniem zapisów dyrektywy 2006/126/WE.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa oraz jednostek samorządu terytorialnego. Należy zauważyć, iż Word-y zalicza się do wojewódzkich osób prawnych, które wprawdzie podlegają nadzorowi ze strony zarządu danego województwa, jednakże prowadzą samodzielną gospodarkę finansową, niezależną od budżetu jednostek samorządu terytorialnego. Biorąc pod uwagę szacunkowe założenia i wyliczenia określone w uzasadnieniu projektu, przedmiotowy projekt wprowadzi konieczność nabycia przez Word-y następujących pojazdów w zakresie kategorii praw jazdy:

1. AM – jednego motoroweru, którego cenę oszacowano w wysokości 8000 zł;
2. A2 – jednego motocykla, którego cenę oszacowano w wysokości 30000 zł;
3. A- jednego motocykla, którego cenę oszacowano w wysokości 40000 zł.

Należy zatem przyjąć, iż projektowana regulacja w wyniku wprowadzenia nowych kategorii praw jazdy (AM i A2) oraz zmierzonych wymagań w zakresie kategorii A1, spowoduje po stronie każdego Word-u wydatek w wysokości około 78000 zł. Nie można jednak wykluczyć, iż koszty te będą mniejsze, zwłaszcza ze względu na zróżnicowany poziom cen takich pojazdów na rynku.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Wejście w życie rozporządzenia może wpłynąć na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, poprzez wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Należy bowiem zauważyć, iż prowadzenie ośrodków szkolenia kicrowców stanowi działalność gospodarczą regulowaną, podlegającą ustawie z dnia z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2010 r. Nr 220, poz. 1447, z późn. zm.). Przedsiębiorcy, którzy zdecydują się na prowadzenie szkoleń w zakresie nowych kategorii praw jazdy, jak i praw jazdy podlegającym zmianom pod kątem określenia nowych warunków technicznych dla pojazdów, będą musieli nabyć nowe pojazdy, odpowiadające nowym wymaganiom wprowadzonym w projekcie. Szacunkowe wyliczenia i informacje w tym zakresie zostały przedstawione w uzasadnieniu projektu.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

7. Wstępna opinia dotycząca zgodności z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

KANCELARIA PREZESA RADY MINISTRÓW
PODSEKRETARZ STANU
ZASTĘPCA PRZEWODNICZĄCEGO
STAŁEGO KOMITETU RADY MINISTRÓW

Adam Jasser

DAS-142-606(2)/12/PF

07.09.12

Warszawa dnia 6 września 2012 r.


Pan
Tadeusz Jarmuziewicz

Sekretarz Stanu
Ministerstwo Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej

MINISTERSTWO
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ
Departament Transportu Drogowego
SEKRETARIAT - WPLYNEŁO

10.09.2012

TD

5


1763/12

Szanowny Panie Ministrze,

w związku z otrzymanym przy piśmie z dnia 16 sierpnia br. (znak: TD-5a-020-7wt-08r/12) projektem

rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia

oraz w nawiązaniu do § 11 ust. 1 uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221 z późn. zm.) uprzejmie informuję, że przedłożona Ocena Skutków Regulacji wymaga uzupełnienia o następujące elementy:

1) określenie przewidywanego wpływu regulacji na koszty:

- a) szkoleń w kierowaniu motorowerem, bądź pojazdem silnikowym dla osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia w tym zakresie,
- b) egzaminów państwowych wymaganych do uzyskania prawa jazdy,
- c) usług dostarczanych przez ośrodki doskonalenia techniki jazdy.

AM,

49 (2) przedstawienie łącznego wpływu zmian na budżety Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. - AM

AM - ...
Aa - ...
Ab - ...
Ac - ...
Ba - ...
Bb - ...
Bc - ...
Be - ...

Z poważaniem

