

PETYCJA / WNIOSEK OBYWATELSKI

o podjęcie inicjatywy ustawodawczej w zakresie nowelizacji przepisów ustawy o kierujących pojazdami oraz aktów wykonawczych w obszarze uprawnień kategorii T, B+E, C+E oraz A

Działając na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz Ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, składam niniejszy wniosek o dokonanie pilnych zmian w przepisach prawa dotyczących systemu szkolenia, egzaminowania oraz przyznawania uprawnień kierowcom w Rzeczypospolitej Polskiej.

Obecny stan prawny zawiera istotne luki generujące poważne zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego (w obszarze kategorii T), przy jednoczesnym utrzymywaniu barier biurokratycznych i braku systemowego zaufania do dojrzałych, doświadczonych oraz bezszkodowych kierowców (kategorie B+E, C+E, A). W odpowiedzi na te problemy przedstawiam pakiet czterech komplementarnych propozycji zmian legislacyjnych.

PROPOZYCJA 1: Reforma uprawnień kategorii T dla osób małoletnich (16 lat)

Stan obecny:

Osoba w wieku 16 lat może uzyskać prawo jazdy kat. T, zdając egzamin na małym ciągniku rolniczym z lekką, jednoosiową przyczepą. Przepisy pozwalają jednak, aby dzień po odebraniu dokumentu ten sam nastolatek prowadził na drogach publicznych potężny, nowoczesny zestaw (ciężki ciągnik o masie kilkunastu ton z dwiema przyczepami lub naczepą na wózku dolly). Gabaryty, tonaż oraz długość takiego pojazdu są równe lub większe od parametrów samochodów ciężarowych (kat. C+E). Współczesne ciągniki rozwijają prędkości rzędu 60 km/h, co przy braku doświadczenia małoletniego stanowi realne zagrożenie katastrofą w ruchu lądowym. Nastolatek nie ma najmniejszego pojęcia, jak zachowuje się taki zestaw na drodze, o jego gabarytach nie wspominając.

Czynnik behawioralny, sezonowość i wpływ mediów społecznościowych:

Dodatkowym, niezwykle niebezpiecznym czynnikiem jest wysoka sezonowość wykorzystania uprawnień kategorii T przez osoby małoletnie. Znaczna część 16-latków wsiada za kierownicę wielotonowych zestawów rolniczych wyłącznie w okresie letnim (podczas żniw i intensywnych prac polowych), kiedy presja czasu i zmęczenie w gospodarstwach są największe. Brak ciągłości w prowadzeniu tak specyficznych pojazdów uniemożliwia wyrobienie odpowiednich nawyków obronnych na drodze. Co więcej, w dobie rozwoju mediów społecznościowych (np. platform YouTube, TikTok), młodzi kierowcy ulegają groźnemu zjawisku rywalizacji rówieśniczej. Często dochodzi do sytuacji, w których nastolatki filmują swoją jazdę telefonami komórkowymi w celach rozrywkowych, licytując się na wielkość i moc obsługiwanego sprzętu, naoglądawszy się wcześniej podobnych materiałów w sieci. Tego typu skrajnie nieodpowiedzialne zachowania, w połączeniu z masą pojazdu przekraczającą kilkadziesiąt ton, drastycznie podnoszą ryzyko katastrofy w ruchu lądowym i wymagają natychmiastowej interwencji ustawodawcy.

Propozycja zmiany:

1. **Ograniczenie tonażowe do 18. roku życia:** Uzyskanie prawa jazdy kat. T w wieku 16 lat powinno uprawniać wyłącznie do kierowania małym ciągnikiem z przyczepą jednoosiową (sztywną)

co najmniej do ukończenia przez kierującego 18. roku życia.

2. **Pełne uprawnienia po 18. roku życia:** Możliwość prowadzenia ciężkich zestawów wielkogabarytowych dopuszczona dopiero po osiągnięciu pełnoletności, pod warunkiem przejścia badań psychologicznych (analogicznych jak dla kat. C+E) oraz zdania egzaminu praktycznego na placu manewrowym z wykorzystaniem rzeczywistego, wielkogabarytowego zestawu pojazdów.

PROPOZYCJA 2: Uproszczona procedura uzyskania kat. C+E dla doświadczonych i zweryfikowanych kierowców kat. B+E

Stan obecny:

Kierowcy posiadający wieloletnie doświadczenie w ciągnięciu ciężkich przyczep samochodami osobowymi lub dostawczymi (kat. B+E) muszą przechodzić pełną, kosztowną i długotrwałą procedurę szkoleniową, aby uzyskać uprawnienia na samochody ciężarowe z przyczepą (kat. C+E), co sztucznie blokuje m.in. rynek zawodowych kierowców.

Propozycja zmiany (Wprowadzenie instytucji „kierowcy zweryfikowanego”):

Wprowadzenie uproszczonej procedury dla kierowców, którzy spełniają łącznie następujące kryteria:

- Ukończony 35. rok życia.
- Czysta kartoteka: brak zatrzymanych uprawnień w przeszłości, zero punktów karnych, brak spowodowanych wypadków drogowych oraz pełna niekaralność.

Uproszczona procedura obejmowałaby: wyłącznie zaliczenie testów psychologicznych oraz zdanie egzaminu praktycznego na placu manewrowym (bez konieczności odbywania pełnego kursu teoretycznego i godzin jazd miejskich).

PROPOZYCJA 3: Automatyczna wymiana prawa jazdy kat. B i T na kat. B+E dla starszych kierowców z wieloletnim stażem

Stan obecny:

Osoby starsze (często w wieku 50+ oraz 60+), które od kilkadziesiąt lat posiadają równocześnie kategorie B oraz T, na co dzień bezszkodowo obsługują skomplikowane i wielkie gabarytowo maszyny rolnicze z przyczepami. Mają oni w tym zakresie ogromne doświadczenie. Prawo zabrania im jednak ciągnięcia zwykłej przyczepy samochodowej (ciężarowej) lub lawety za samochodem osobowym, wymagając zdawania od zera dodatkowego egzaminu na kat. B+E.

Propozycja zmiany:

Wprowadzenie maksymalnie uproszczonej procedury urzędowej dla osób posiadających kategorie B oraz T od minimum kilkadziesiąt lat (przy założeniu bezszkodowej jazdy). Uprawnienia kat. B+E powinny być im przyznawane **automatycznie drogą wymiany dokumentu w wydziale komunikacji**. Doświadczenie tych kierowców w manewrowaniu zestawami z przyczepą wielokrotnie przewyższa umiejętności osób świeżo po kursach prawa jazdy.

PROPOZYCJA 4: Rozszerzenie uprawnień o kategorię A dla zweryfikowanych kierowców przechodzących procedurę C+E

Propozycja zmiany:

Dla kierowców, którzy pomyślnie przejdą opisaną w Propozycji 2 uproszczoną procedurę weryfikacji

(ukończony 35. rok życia, wieloletnia bezszkodowa jazda z kat. B+E, czysta kartoteka, niekaralność oraz pozytywne orzeczenie psychologiczne), ustawodawca powinien przewidzieć **automatyczne rozszerzenie uprawnień o kategorię A** przy wydawaniu nowego dokumentu prawa jazdy.

Uzasadnienie:

Grupa kierowców objęta tą procedurą to osoby o najwyższym profilu odpowiedzialności społecznej i nienagannej opinii środowiskowej. Nie są to młodzi, niedoświadczeni kierowcy, u których występuje wysokie ryzyko zachowań brawurowych na motocyklach (takich jak jazda na jednym kole, drastyczne przekraczanie prędkości w celach widowiskowych czy tzw. „palenie gumy”). Są to dorośli, doświadczeni życiowo ludzie, którzy przez dekady udowodnili swój rozsądek, dojrzałość i bezwypadkowość na drogach publicznych. Przyznanie im uprawnień kat. A wpisuje się w nowoczesną politykę zaufania państwa do obywatela o zerowym profilu ryzyka wypadkowego.

Uzasadnienie końcowe

Proponowane zmiany w sposób zrównoważony podniosą poziom bezpieczeństwa na drogach publicznych poprzez eliminację niedoświadczonych 16-latków zza kierownic drogowych „potworów” o masie kilkudziesięciu ton, często rozproszonych chęcią zdobycia popularności w mediach społecznościowych w okresie prac sezonowych.

Jednocześnie projekt ten redukuje zbędną biurokrację i koszty dla dojrzałych obywateli, którzy swoimi dekadami bezszkodowej jazdy udowodnili wysokie umiejętności i odpowiedzialność. Zmiany te pozytywnie wpłyną na gospodarkę, rynek transportowy oraz relację na linii państwo-obywatel, opierając się na realnej ocenie ryzyka i zaufaniu.

W związku z powyższym wnoszę o przeanalizowanie wniosku i podjęcie stosownych działań legislacyjnych.