



Minister Infrastruktury

Ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

Petycja: prośba o modyfikację Ustawy z dnia 05.01.2011r. o kierujących pojazdami, Dz. U. 2011 Nr 30 poz. 151, w tym kierunku, aby umożliwić kierującym posiadającym uprawnienia do prowadzenia pojazdów zgodnie z kategorią B oraz B+E uzyskanie C1 i analogicznie C1+E bez konieczności zdawania dodatkowych egzaminów po upływie 3 lat, ewentualnie po uzyskaniu pewnego doświadczenia w prowadzeniu pojazdami w ramach kategorii B oraz B+E lub np. po osiągnięciu wieku 21 lat.

Uzasadnienie:

Zwracam się jak we wstępie o de facto zlikwidowanie konieczności przystępowania do kursu i egzaminu państwowego dla osób posiadających uprawnienia do prowadzenia pojazdów osobowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5t i umożliwienie im prowadzenia bez dodatkowych formalności, lecz po zdobyciu kilkuletniego doświadczenia, względnie osiągnięcia wieku 21 lat, możliwości prowadzenia pojazdów o wyższej masie niż 3,5t, lecz nie wyższej niż 7,5t.

Mowa tu o pojazdach takich jak samochody dostawcze typu Iveco Daily czy Volkswagen Crafter, które mogą być zarejestrowane z DMC powyżej 3,5t, przy czym nie ulegają zmianie gabaryt pojazdu, ani wymagane do jego prowadzenia do umiejętności, ponieważ nie ulegają zmianie obsługa napędu, systemu hamulcowego, czy systemów bezpieczeństwa poza zwykłym dostosowaniem ich do wyższej masy pojazdu. Wiele pojazdów dostawczych, czy auto-lawet osiągają długość nawet 8m, a ze względu na wymogi odnośnie bezpieczeństwa jazdy i emisji spalin stały się znacznie cięższe, co przy zachowaniu DMC na poziomie 3,5t znacznie zmniejszyło ich ładowność. W praktyce oznacza to, że auto-lawety, które mogą być prowadzone przez osoby z uprawnieniami kategorii B, nie nadają się do holowania cięższych pojazdów typu SUV, jak również rosnącej ilości pojazdów elektrycznych, których masa własna niejednokrotnie przekracza ładowność auto-lawet o DMC 3,5 tony.

Umożliwienie prowadzenia pojazdów cięższych niż 3,5t na podstawie uprawnienia kategorii B wpłynie pozytywnie na sektor przewozów w miastach - tzw. dostaw ostatniej mili, które nie tylko są bardzo drogie, ale również dzięki temu, że może ulec zmniejszeniu ilość pojazdów koniecznych do przewożenia cięższych ładunków, w znacznym poziomie może wpłynąć na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza. Po wprowadzeniu proponowanej zmiany 1 samochód dostawczy o DMC powyżej 3,5t, ale poniżej 7,5t, może zrealizować dostawy, które muszą dzisiaj być realizowane przez 2 lub nawet 3 pojazdy o DMC poniżej 3,5t.

Dodatkowym argumentem w tej kwestii jest fakt, że dziś proces uzyskania uprawnień C1 i C1+E nie odbiega w żaden sposób od procesu uzyskania uprawnień w kategorii C i C+E, a umiejętności konieczne do prowadzenia pojazdów wymienionych w kategorii C1 przypominają bardziej wymagania stawiane kierowcom w ramach kategorii B oraz B+E, a nie wymagania związane z prowadzeniem pełnowymiarowego pojazdu ciężarowego o masie powyżej 7,5t. Ponadto koszt kursu na kategorię C1 oraz C, jak również przebieg egzaminów w obu przypadkach jest identyczny, co czyni kategorię C1 martwą.

Chciałbym zwrócić uwagę na to, że ustawodawca planuje rozszerzenie uprawnień do prowadzenia pojazdów w ramach kategorii B o pojazdy o DMC 4,25t w przypadku pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi, jak również niektórych pojazdów specjalnych jak karetki pogotowia czy samochody campingowe, niezależnie od źródła napędu. Oznacza to, że ustawodawca sam przyznał, że prowadzenie pojazdów o DMC powyżej 3,5t, niebędącymi ciężkimi samochodami ciężarowymi, nie wymaga dodatkowych umiejętności niż te zdobyte w ramach kategorii B, a zmiana ta ma charakter jedynie praktyczny wynikający z rosnącej masy własnej tych pojazdów na przestrzeni lat.

Kolejnym argumentem uzasadniającym proponowaną zmianę jest doprowadzenie to tego, żeby większa niż dotychczas część społeczeństwa mogła zdobyć doświadczenie w prowadzeniu pojazdów cięższych niż 3,5t, co może się okazać nieocenione w kontekście konieczności obrony ojczyzny na wypadek zagrożenia wojennego. Osoby posiadające prawo jazdy kategorii C1 i C1+E na podstawie zdanego egzaminu na kategorii B i B+E, które będą potrafiły prowadzić cięższe pojazdy niż 3,5t, szybciej osiągną kompetencje konieczne do prowadzenia cięższych pojazdów wojskowych, których używanie będzie koniecznością na wypadek konfliktu.

Rozszerzenie możliwości prowadzenia pojazdów poza listę pojazdów wymienionych w danej kategorii nie jest niczym nowym. Ustawodawca dopuszcza już dziś możliwość kierowania motorowerów o pojemności skokowej do 125cm sześć. po uzyskaniu kategorii B, przyznając tym samym kategorię A1 pomimo tego, że prowadzenie jednoślada wymaga znacznie różnych umiejętności praktycznych niż prowadzenie samochodu w ramach kategorii B, ale nie wymaga już od kierujących ani odbycia kursu, ani podejścia do dodatkowego egzaminu.

Wszystkie powyższe argumenty prowadzą do konkluzji, że umożliwienie uzyskania zdobycia kategorii C1 i C1+E na podstawie wcześniej zdobytych uprawnień w ramach kategorii B i B+E jest uzasadnione, ponieważ prowadzenie nowoczesnych pojazdów o masie do 7,5t nie wymaga posiadania wyższych kompetencji praktycznych niż prowadzenie pojazdów kategorii B oraz B+E, dotychczasowy proces uzyskania uprawnień C1 jest identyczny do zdobycia uprawnień na kategorię C, co czyni kategorię C1 martwą, a sam fakt posiadania jej przez większą grupę społeczeństwa wpłynęłoby pozytywnie na sektor drobnego transportu, w szczególności dostosowałoby go do realiów związanych z koniecznością transportowania cięższych niż spalinowe samochodów elektrycznych oraz zmniejszyłoby zanieczyszczenie powietrza w miastach. Nie bez znaczenia ma też fakt podniesienia kompetencji ogółu społeczeństwa, które mogą być konieczne do ewentualnej obrony ojczyzny na wypadek konfliktu zbrojnego, a sam fakt poszerzenia uprawnień na pojazdy spoza listy pojazdów wymienionych na liście kategorii B oraz B+E, mowa tu o kategorii A1, miał już miejsce w polskim prawodawstwie

Prosząc o uwzględnienie powyższej argumentacji wnioskuję jak we wstępie.