



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VIII kadencja
Komisja do Spraw Petycji
BKSP-020-1-2017

Druk nr 2090
Warszawa, 23 marca 2017 r.

Pan
Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 32 ust. 2 regulaminu Sejmu, Komisja do Spraw Petycji
wnosi projekt ustawy:

**- o zmianie ustawy o kierujących
pojazdami.**

Do reprezentowania Komisji w pracach nad projektem ustawy został
upoważniony poseł Sławomir Piechota.

Przewodniczący Komisji

(-) Sławomir Piechota

USTAWA

z dnia 2016 r.

o zmianie ustawy o kierujących pojazdami

Art. 1.

W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2016r. poz. 627 z późn. zm. ¹) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

"3a. Całkowity albo częściowy ubytek słuchu nie jest przeciwwskazaniem zdrowotnym do uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami ani przesłanką jego cofnięcia - z wyjątkiem uprawnień prawa jazdy kategorii D1 albo D.";

2) w art. 56 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Na wniosek osoby składającej egzamin, będącej osobą uprawnioną w rozumieniu przepisów o języku migowym, wojewódzki ośrodek ruchu drogowego zapewnia nieodpłatną pomoc tłumacza języka migowego podczas egzaminu państwowego na prawo jazdy.”

Art. 2

Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2018r.

¹ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2016 r. poz. 904, 1241, 1579 i 1948.

UZASADNIENIE

1. Potrzeba i cel uchwalenia ustawy

Projektowana ustawa jest reakcją Komisji do Spraw Petycji Sejmu RP na petycje skierowane do Sejmu RP przez pana Mariusza Nowaka. Celem projektowanej ustawy jest jednoznaczne przesądzenie, że niepełnosprawność w zakresie całkowitego lub częściowego ubytku słuchu może być uznana za przeciwwskazanie zdrowotne do ubiegania się o prawo jazdy kategorii D1 albo D (autobusy). Oznacza to w praktyce, w porównaniu z obecnym stanem prawnym, że osoba niesłysząca i niedosłysząca nie będzie mogła, z uwagi na ubytek słuchu, zostać pozbawiona możliwości uzyskania lub wykorzystywania prawa jazdy kategorii C1 albo C (pojazdy o masie całkowitej przekraczającej 3,5t z wyjątkiem autobusów). Przy obecnym stanie techniki, także uwzględniając doświadczenia wielu państw w których osoby niesłyszące mogą być kierowcami ciężarówek i doświadczenia z polskich dróg, po których osoby jeżdżą prowadząc ciężarówki na zagranicznych tablicach rejestracyjnych – brak jest uzasadnienia do utrzymywania w Polsce obecnego zakazu, dyskryminującego pewną grupę osób niepełnosprawnych.

Celem projektowanej ustawy jest też stworzenie osobom niesłyszącym lub niedosłyszącym, dla których podstawowym sposobem komunikowania się jest język migowy, możliwości zdawania egzaminu państwowego na prawo jazdy z pomocą tłumacza języka migowego. Wprowadzenie odpowiedniego zapisu ustawowego w sposób jednoznaczny przesądza o możliwości i legalności uczestnictwa takiego tłumacza podczas egzaminu oraz przesądza, że korzystanie z usługi takiego tłumacza, zapewnianej przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego, nie będzie wiązało się z koniecznością wnoszenia przez osobę egzaminowaną dodatkowej opłaty – poza opłatą egzaminacyjną wnoszoną przez wszystkich zdających. Obecnie brak jest w tym zakresie regulacji prawnych, co utrudnia zdawanie egzaminów przez osoby posługujące się językiem migowym a w sytuacji gdy uzyskają zgodę wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego na przybycie z tłumaczem języka migowego – często muszą bezpośrednio pokryć koszty takiej usługi. W praktyce oznacza to, że część zdających państwowy egzamin na prawo jazdy ponosi swoistą karę finansową za swoją niepełnosprawność - bo dla nich całkowity koszt egzaminu jest większy niż dla pozostałych zdających.

2. Rzeczywisty stan w dziedzinie, która ma być unormowana

Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami stanowi w art. 3 ust. 3 że: „Osoba niepełnosprawna pod względem fizycznym może być kierującym, jeżeli uzyskała orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem.”. Jednakże rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 17 lipca 2014 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców praktycznie przesądza, że osoby niesłyszące lub osoby z poważnym ubytkiem słuchu, którego nie można skompensować za pomocą urządzeń technicznych (n.p. aparaty słuchowe) są pozbawione (decyzją Ministra) możliwości ubiegania się o prawo jazdy kategorii C1 i C.

Osoby niesłyszące, dla których podstawowym sposobem komunikowania się jest język migowy, doświadczają trudności w zdawaniu egzaminu państwowego na prawo jazdy. Aktualne przepisy nie uwzględniają faktu, że dla tych osób odpowiednikiem języka ojczystego jest język migowy a język polski jest językiem obcym, wyuczonym. Często osoby te mają problemy ze zrozumieniem poleceń w części teoretycznej lub precyzyjną komunikacją z egzaminatorem podczas części praktycznej. W konsekwencji nie są w stanie wykazać pełni swojej wiedzy i umiejętności. Można uznać, że ze względu na swoją niepełnosprawność osoby te doświadczają dyskryminacji podczas egzaminu mającego status egzaminu państwowego.

3. Różnica pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Proponowane brzmienie art. 3 ust. 3 ma na celu ustawowe przesądzenie, że niepełnosprawność polegająca na całkowitym lub częściowym ubytku słuchu może być przeciwwskazaniem do ubiegania się o wydanie prawa jazdy tylko w przypadku praw jazdy kategorii D1 albo D (autobusy). Jest to oczywiste, bo w przypadku kierowców autobusów konieczna jest możliwość swobodnego komunikowania się kierowcy z przewożonymi pasażerami. Takiej konieczności nie ma natomiast w przypadku pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5t. Dlatego projektowana ustawa stworzy osobom z całkowitym lub częściowym ubytkiem słuchu możliwość ubiegania się o prawo jazdy kategorii C1 albo C a konsekwencji zwiększy możliwości zatrudnieniowe tych osób.

Projektowana ustawa zapewnia osobom niepełnosprawnym z ubytkiem słuchu możliwość skorzystania z pomocy tłumacza języka migowego podczas egzaminu –

bez konieczności ponoszenia z tego tytułu dodatkowych opłat. W ten sposób zostaną wyrównane szanse wszystkich zdających egzamin na prawo jazdy.

4. Skutki projektowanej ustawy

Najważniejsze skutki społeczne projektowanej ustawy to możliwość uzyskania przez pewną grupę osób niepełnosprawnych atrakcyjnego zawodu – kierowcy ciężarówki a w konsekwencji zwiększenie ich szans na rynku pracy oraz zwiększenie możliwości uzyskania przez osoby z ubytkiem słuchu prawa jazdy w zakresie innych kategorii niż C1 i C, co w prosty sposób zwiększy ich możliwości zatrudnieniowe oraz ułatwi utrzymywanie i rozwijanie szeroko rozumianych kontaktów społecznych. Projektowana ustawa przyniesie także bardzo ważne, pozytywne skutki prawne – wyeliminowane zostaną z systemu prawnego ewidentne przypadki dyskryminacji osób niepełnosprawnych. Poza wspomnianymi, zwiększonymi możliwościami zatrudnienia osób z ubytkiem słuchu, spowodowanymi potencjalnym zwiększeniem ich kwalifikacji, projektowana ustawa może pozytywnie wpłynąć na odczuwalny na polskim rynku pracy niedobór kierowców ciężarówek. Projektowana ustawa nie ma wpływu na finanse publiczne. W marginalny sposób projektowane przepisy wpłyną na finanse wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, które z uzyskiwanych opłat egzaminacyjnych będą mogły pokrywać koszty zaangażowania tłumaczy języka migowego. Należy jednakże równocześnie uwzględnić, że pojawią się także zwiększone wpływy ośrodków ruchu drogowego z tytułu opłat egzaminacyjnych – w związku ze stworzeniem nowych możliwości dla osób niesłyszących. Minimalna skala tego wpływu wynika z faktu, że ilość osób zdających egzamin na prawo jazdy i posługujących się językiem migowym jest znikoma, że część zdających będzie wolała skorzystać z pomocy osoby znanej którą sama przyprowadzi na egzamin niż z usług osoby którą po raz pierwszy zobaczy na egzaminie oraz że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego będą zapewne pozyskiwały do tej działalności wolontariuszy (nieodpłatnie), co może nawet pozwolić na uniknięcie jakichkolwiek kosztów. Wpływ na ostateczne koszty będzie miała także organizacja pracy ośrodków ruchu drogowego w zakresie przeprowadzania egzaminów dla osób niesłyszących – przykładowo egzamin może być tak zorganizowany, że tłumacz będzie zapewniał obsługę kilku osób a tłumaczenie podczas egzaminu teoretycznego może być zapewnione w systemie on-line, bez konieczności obecności tłumacza w siedzibie ośrodka. Należy także założyć, że stawki

wynagrodzenia tłumaczy, angażowanych w oparciu o konkurencyjne oferty cenowe, nie będą wysokie. Można szacować, że w skali roku ilość osób zdających, korzystających z usług tłumacza języka migowego, nie przekroczy 200-300 osób, co pozwala oszacować dodatkowe koszty związane z zapewnieniem tłumacza języka migowego na kwotę 12-20 tysięcy złotych w skali całego kraju. Tego typu koszty wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego są w stanie pokryć poprzez oszczędności wynikające z usprawnienia organizacji ich pracy.

5. Założenia podstawowych aktów wykonawczych

Konsekwencją uchwalenia projektowanej ustawy będzie konieczność zmiany wspomnianego rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 17 lipca 2014 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców poprzez wyeliminowanie zawartego obecnie w tym rozporządzeniu faktycznego zakazu ubiegania się o prawo jazdy kategorii C1 i C przez osoby z całkowitym lub częściowym ubytkiem słuchu. Treść Załącznika nr 3 do tego rozporządzenia „Szczegółowe warunki badania lekarskiego w zakresie narządu słuchu i równowagi” musi ulec niewielkiej zmianie – tak aby osoby niesłyszące nie były już pozbawione możliwości uzyskania prawa jazdy kategorii C1 i C.. Aby zapewnić odpowiednią ilość czasu na przygotowanie rozporządzenia zmieniającego oraz dostosowanie organizacji egzaminów dla potrzeb osób niesłyszących, projektowana ustawa zakłada kilkumiesięczne *vacatio legis* – stąd proponowany termin wejścia w życie określony na 1 stycznia 2018r.

Zmianie będzie musiało ulec także Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach – w zakresie w jakim przewiduje obecność podczas egzaminu tłumacza języka migowego lub systemu językowo-migowego. Te przepisy muszą zostać uzupełnione (bo możliwość [przyjścia z własnym tłumaczem powinna pozostać) o sytuacje, w których tłumacza będzie zapewniał ośrodek ruchu drogowego.

6. Oświadczenie o zgodności projektu ustawy z prawem Unii Europejskiej

Przedmiot projektowanej regulacji nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Warszawa, 5 kwietnia 2017 r.

BAS-WAPEiM-609/17

Pan Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie zgodności z prawem Unii Europejskiej komisijnego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Sławomir Jan Piechota)

Na podstawie art. 34 ust. 9 uchwały Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 lipca 1992 roku – Regulamin Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (Monitor Polski z 2012 r. poz. 32, ze zmianami) sporządza się następującą opinię:

1. Przedmiot projektu ustawy

Projekt zmierza do znowelizowania ustawy z 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami¹. Projekt przewiduje, że całkowity albo częściowy ubytek słuchu nie ma stanowić przeciwwskazania zdrowotnego do uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami ani przesłanki jego cofnięcia – z wyjątkiem uprawnień prawa jazdy kategorii D1 albo D. Ponadto projekt zmierza do wprowadzenia obowiązku zapewnienia przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego nieodpłatnej pomocy tłumacza języka migowego podczas egzaminu państwowego na prawo jazdy.

Ustawa ma wejść w życie 1 stycznia 2018 r.

2. Stan prawa Unii Europejskiej w materii objętej projektem ustawy

Oceny projektu należy dokonać z uwzględnieniem dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy² (dalej: dyrektywa).

3. Analiza przepisów projektu pod kątem ustalonego stanu prawa Unii Europejskiej

Zgodnie z art. 7 ust. 1 dyrektywy, prawa jazdy są wydawane tylko tym kandydatom, którzy m.in. zadowalająco przeszli badanie lekarskie, zgodnie z przepisami załącznika III do dyrektywy (dalej: załącznik). Zgodnie z art. 7 ust. 3 dyrektywy, ważność praw jazdy, po wygaśnięciu administracyjnego okresu ich ważności, jest przedłużana zależnie od tego, czy kierowca m.in. nieprzerwanie

¹ Dz. U. z 2016 r. poz. 627, ze zmianami.

² Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, s. 18.

spełnia minimalne wymagania dotyczące fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami kategorii C, CE, C1, C1E, D, DE, D1, D1E, określone w załączniku.

W odniesieniu do minimalnych wymagań dotyczących fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami, załącznik wprowadza podział kandydatów i kierowców na dwie grupy. Grupa pierwsza obejmuje kandydatów oraz kierowców pojazdów kategorii A, A1, A2, AM, B, B1 i BE, natomiast grupa druga – kandydatów oraz kierowców pojazdów kategorii C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 i D1E. Uznaniu państwa członkowskiego pozostawiono, do której tych grup przypisze kandydatów i kierowców pojazdów kategorii B, którzy wykorzystują prawo jazdy do celów zawodowych (taksówki, karetki pogotowia itd.).

Załącznik określa minimalne wymagania dotyczące fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami o napędzie silnikowym. W odniesieniu do kierowców/kandydatów z wadą słuchu, pkt 7 załącznika przewiduje, że prawa jazdy można wydawać lub przedłużać okres ich ważności w przypadku osób ubiegających się o nie lub kierowców z grupy drugiej, z zastrzeżeniem opinii właściwych organów medycznych, przy czym podczas badań lekarskich należy zwracać szczególną uwagę na zakres kompensacji. Punkt 5 załącznika stanowi ponadto, że wymagania ustanowione przez państwa członkowskie w odniesieniu do wydawania lub przedłużania terminu ważności prawa jazdy mogą być bardziej rygorystyczne niż te wymienione w niniejszym załączniku.

Podsumowując, dyrektywa wymaga, aby zdolność osoby z wadą słuchu do kierowania pojazdem podlegała ocenie lekarskiej, z uwzględnieniem stopnia kompensacji, przynajmniej w przypadku prawa jazdy kategorii C i D. Projekt ustawy przewiduje natomiast, że ubytek słuchu – niezależnie od jego stopnia i możliwości kompensacji – nie mógłby zostać uznany za przeciwwskazanie do uzyskania uprawnienia do prowadzenia pojazdów w przypadku kategorii C. Tym samym projekt uniemożliwiłby stosowanie wymogu przewidzianego w art. 7 ust. 1 i 3 dyrektywy. W tym zakresie projekt jest więc niezgodny z dyrektywą.

4. Konkluzja

Projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami jest niezgodny z art. 7 ust. 1 i 3 dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy.

Akceptował:
Wicedyrektor
Biura Analiz Sejmowych

Wojciech Arndt

Warszawa, 5 kwietnia 2017 r.

BAS-WAPEiM-610/17

Pan Marek Kuchciński
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Opinia w sprawie stwierdzenia, czy komisyjny projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (przedstawiciel wnioskodawców: poseł Sławomir Jan Piechota) jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu

Projekt zmierza do znowelizowania ustawy z 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami¹. Projekt przewiduje, że całkowity albo częściowy ubytek słuchu nie ma stanowić przeciwwskazania zdrowotnego do uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami ani przesłanki jego cofnięcia – z wyjątkiem uprawnień prawa jazdy kategorii D1 albo D. Ponadto projekt zmierza do wprowadzenia obowiązku zapewnienia przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego nieodpłatnej pomocy tłumacza języka migowego podczas egzaminu państwowego na prawo jazdy.

Projekt nie zawiera przepisów mających na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej. Projekt nie jest projektem ustawy wykonującej prawo Unii Europejskiej w rozumieniu art. 95a regulaminu Sejmu.

Akceptował:
Wicedyrektor
Biura Analiz Sejmowych



Wojciech Arndt

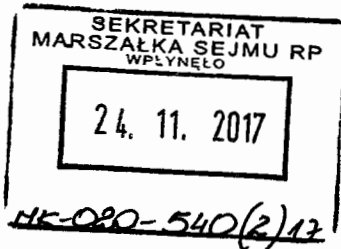
¹ Dz. U. z 2016 r. poz. 627, ze zmianami.



Warszawa, dnia 24 listopada 2017 r.

SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Komisja Ustawodawcza
UST-00 - 49 /17



Pan
Marek KUCHCIŃSKI
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Przekazuję – przyjętą na posiedzeniu w dniu 23 listopada 2017 r. – opinię Komisji Ustawodawczej:

– o komisyjnym projekcie ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (przedstawiciel wnioskodawców poseł Sławomir Piechota).

Z poważaniem

Przewodniczący Komisji

/Marek Kuchciński



OPINIA nr 189
Komisji Ustawodawczej

w sprawie komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami

przyjęta na posiedzeniu
w dniu 23 listopada 2017 r.

dla Marszałka Sejmu

Komisja Ustawodawcza, na posiedzeniu w dniu 23 listopada 2017 r., rozpatrzyła skierowany przez Marszałka Sejmu – w trybie art. 34 ust. 8 regulaminu Sejmu, celem wyrażenia opinii w świetle zgłoszonych wątpliwości w sprawie zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej – komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami.

Komisja, po przedstawieniu projektu i wysłuchaniu ekspertów, przeprowadziła dyskusję. W wyniku głosowania Komisja

- uznała ten projekt za dopuszczalny.

Przewodniczący Komisji



/Marek Ast/



Warszawa, 18-05-2017

**MINISTERSTWO
RODZINY, PRACY I POLITYKI
SPOŁECZNEJ**
SEKRETARZ STANU
PEŁNOMOCNIK RZĄDU
DO SPRAW OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH
Krzysztof Michalkiewicz

BON-VII.0701.2.2017.UK

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz.

Data wpływu **23. 05. 2017**

**Pan
Adam Podgórski
Zastępca Szefa
Kancelarii Sejmu**

W odpowiedzi na pismo z dnia 4 kwietnia 2017 r., znak: GMS-WP-173-94/17, dotyczące sporządzenia opinii, w trybie art. 34 ust. 6 pkt 1 ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 2046 i poz. 1948 oraz z 2017 r. poz.), do *komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami*, uprzejmie proszę o przyjęcie poniższego stanowiska.

Projekt *ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami*, zwanej dalej „ustawą” dodaje do art. 3 ust. 3a, który określa iż całkowity albo częściowy ubytek słuchu nie jest przeciwwskazaniem zdrowotnym do uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami ani przesłanką jego cofnięcia – z wyjątkiem uprawnień prawa jazdy kategorii D1 albo D. Ponadto w art. 56 dodaje się ust. 4 na podstawie którego na wniosek osoby składającej egzamin, będącej osobą uprawnioną w rozumieniu przepisów o języku migowym, wojewódzki ośrodek ruchu drogowego zapewnia nieodpłatną pomoc tłumacza języka migowego podczas egzaminu państwowego na prawo jazdy.

W obecnie obowiązującym stanie prawnym, zgodnie z art. 3 ust. 3, osoba niepełnosprawna pod względem fizycznym może być kierującym, jeżeli uzyskała orzeczenie lekarskie o braku

przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem. Przepisy dotyczące powyższego orzeczenia określone są w art. 81 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami oraz w wydanym na jego podstawie rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 17 lipca 2014 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców (Dz. U. z 2017 r. poz. 250). Zgodnie z ust. 1 załącznika nr 3 „Szczegółowe warunki badania lekarskiego w zakresie narządu słuchu i równowagi” powyższego rozporządzenia, ubytek częściowy albo całkowity słuchu nie stanowi przeciwwskazania zdrowotnego do kierowania pojazdami przez osobę ubiegającą się o wydanie lub posiadającą prawo jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, B+E lub T. Natomiast, zgodnie z ust. 2, w przypadku osoby ubiegającej się o wydanie lub posiadającej m. in. prawo jazdy kategorii C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E konieczne jest zachowanie możliwości swobodnego porozumiewania się na drodze słuchowej, co oznacza rozumienie mowy wymawianej szeptem z odległości nie mniejszej niż 1 metr w uchu lepiej słyszającym, w tym przy zastosowaniu aparatu słuchowego lub implantu słuchowego.

Zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 7 ustawy o kierujących pojazdami prawo jazdy kategorii C1 stwierdza posiadanie uprawnienia do kierowania:

- pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i nieprzekraczającej 7,5 t, z wyjątkiem autobusu,
- zespołem pojazdów złożonym z pojazdu, o którym mowa w lit. a, oraz z przyczepy lekkiej,
- pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM (czyli motorowerem lub czterokołowcem lekkim).

Natomiast prawo jazdy kategorii C, zgodnie z art. 6 ust. 1 pkt 8 ustawy o kierujących pojazdami, stwierdza posiadanie uprawnienia do kierowania:

- pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusu,
- zespołem pojazdów złożonym z pojazdu, o którym mowa w lit. a, oraz z przyczepy lekkiej,
- pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM.

W moim przekonaniu należy pozytywnie ocenić kierunek proponowanych zmian, dotyczących umożliwienia osobom z całkowitym lub częściowym ubytkiem słuchu, na równych prawach z osobami sprawnymi, ubieganie się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami w kategorii C1 i C. Tym bardziej, iż na co wskazuje Uzasadnienie do projektu, biorąc pod uwagę stan techniki oraz „doświadczenia wielu państw w których osoby niesłyszące mogą być kierowcami ciężarówek” brak jest podstaw do utrzymywania w Polsce obecnego dyskryminującego zakazu. Niemniej jednak powyższa propozycja wymaga

dotychczasowych konsultacji ze specjalistami z zakresu medycyny pracy oraz od spraw bezpieczeństwa ruchu drogowego, o braku przeciwwskazań do bezpiecznego kierowania ciężkimi pojazdami przez ww. osoby.

Równocześnie zwracam uwagę na potrzebę dostosowania, po wejściu w życie proponowanej ustawy, rozporządzenia Ministra Zdrowia *w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców*, wykluczającego osoby z całkowitym ubytkiem słuchu, a także osoby niedosłyszące (nie rozumiejące mowy wymawianej szeptem z odległości nie mniejszej niż 1 metr w uchu lepiej słyszającym, w tym przy zastosowaniu aparatu słuchowego lub implantu słuchowego) z możliwości ubiegania się o prawo jazdy kategorii C i C1.

Pozytywnie oceniam także propozycję zmiany przepisów w zakresie zapewnienia przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego nieodpłatnej pomocy tłumacza języka migowego podczas egzaminu państwowego na prawo jazdy - na wniosek osoby składającej egzamin, będącej osobą uprawnioną w rozumieniu przepisów o języku migowym. Propozycja zmiany przepisów *ustawy o kierujących pojazdami*, zapewnienia nieodpłatnej pomocy tłumacza języka migowego przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, podczas egzaminu na prawo jazdy, wyeliminuje ponoszenie dodatkowych kosztów przez osoby uprawnione, czyli doświadczających trwale lub okresowo trudności w komunikowaniu się (art. 2 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. *o języku migowym i innych środkach komunikowania się*, Dz. U. poz. 1243, z późn. zm.). Niemniej jednak treść zaproponowanej regulacji wymaga doprecyzowania.

Zgodnie z aktualnym stanem prawnym, w przypadku egzaminu na prawo jazdy, organizowanego przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego (§ 18 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. *w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach* (Dz. U. poz. 232, z późn. zm.) podczas przeprowadzania egzaminu państwowego w sali egzaminacyjnej mogą przebywać, poza osobami zdającymi egzamin, egzaminatorem przeprowadzającym egzamin i egzaminatorem nadzorującym - tłumacz języka migowego lub tłumacz systemu językowo-migowego, którego obecność na egzaminie zapewnia sobie osoba egzaminowana, jednak nie dłużej niż do czasu rozpoczęcia testu (§ 18 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia). Przepisy dopuszczają również obecność m. in. tłumacza języka migowego lub tłumacza systemu językowo-migowego (którego udział na egzaminie zapewnia sobie osoba egzaminowana) na placu manewrowym oraz w pojeździe egzaminacyjnym (§ 18 ust. 4

pkt 6 oraz ust. 6 pkt 6 rozporządzenia), pod warunkiem, że ich obecność nie zakłóca i nie utrudnia przebiegu egzaminu. Powyższe rozporządzenie wydane jest na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 1-5, 7 i 8 *ustawy o kierujących pojazdami*.

W Uzasadnieniu do projektu wskazano, iż poza zmianą przepisów *ustawy o kierujących pojazdami* proponuje się pozostawienie przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w *sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach*, w zakresie pozostawienia możliwości przyścia na egzamin z własnym tłumaczem. W związku z powyższym pojawia się jednak rozbieżność pomiędzy wymienionym rozporządzeniem a projektowaną ustawą. Na podstawie projektu ustawy, osoba egzaminowana będzie mogła skorzystać nieodpłatnie z usług tłumacza języka migowego, zapewnionego przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego, podczas całego egzaminu na prawo jazdy, natomiast na podstawie obecnie obowiązującego rozporządzenia - osoba egzaminowana będzie mogła skorzystać z usług własnego (opłaconego przez siebie) tłumacza języka migowego lub tłumacza systemu językowo-migowego wyłącznie do czasu rozpoczęcia testu (w części teoretycznej egzaminu) oraz na całej części praktycznej. Wątpliwość budzi odmienne uregulowanie tego samego zagadnienia (uprawnienia do skorzystania z pomocy tłumacza języka migowego lub tłumacza systemu językowo-migowego) w dwóch aktach prawnych, umiejscowionych na różnych poziomach w hierarchii prawa: ustawie i rozporządzeniu. W mojej ocenie to z ustawy (określającej w założeniu podstawowe prawa i obowiązki adresatów prawa), a nie z aktu wykonawczego powinna wynikać norma, iż osoba składająca egzamin, będącą osobą uprawnioną w rozumieniu przepisów *o języku migowym i innych środkach komunikowania się*, ma prawo wyboru skorzystania z nieodpłatnej pomocy wybranego przez siebie albo zapewnionego przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego - tłumacza języka migowego lub tłumacza systemu językowo-migowego, w czasie trwania całego egzaminu. Obie możliwości wyboru powinny być finansowane ze środków wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego. Pozostawienie w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa dodatkowego rozwiązania, dotyczącego możliwości przyścia z własnym tłumaczem (finansowanym przez składającego egzamin), nie wskazanego w przepisach *ustawy o kierujących pojazdami*, może wywołać wątpliwości związane z nierównym traktowaniem adresatów prawa.

Ponadto w art. 1 pkt 2 projektu ustawy (dotyczącym art. 56 ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami) należy przytoczyć pełny tytuł ustawy: „o języku migowym i innych środkach komunikowania się”.

Należy również uzupełnić Uzasadnienie do projektu ustawy (pkt. 4) o źródło informacji o liczbie osób zdających egzamin na prawo jazdy, korzystających z usług tłumacza języka migowego – na podstawie której oszacowano koszty związane z zapewnieniem tłumacza języka migowego w wysokości 12-20 tysięcy złotych w skali całego kraju.

SEKRETARZ STANU

Pełnomocnik Rządu
ds. Osób Niepełnosprawnych

Krzysztof Michalkiewicz



RZECZPOSPOLITA POLSKA

Warszawa, dnia 28. 04. 2017 r.

PIERWSZY ZASTĘPCA
PROKURATORA GENERALNEGO
PROKURATOR KRAJOWY

PK I BP 0280.89.2017

Pan

Adam Podgórski

Zastępca Szefa Kancelarii Sejmu

W nawiązaniu do pisma z dnia 4 kwietnia 2017 r., nr GMS-WP-173-94/17, dotyczącego komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami, przekazanego Prokuratorowi Generalnemu do wyrażenia opinii w trybie art. 3 § 1 pkt 12 ustawy z dnia 28 stycznia 2016 r. – Prawo o prokuraturze (Dz. U. poz. 177, z późn. zm.), uprzejmie informuję, że do projektu normującego problematykę pozostającą poza zakresem zadań prokuratury nie zgłaszam uwag.

2 powiadomienie

Bogdan Święczkowski

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz.

04. 05. 2017

Data wpływu



SĄD NAJWYŻSZY
Rzeczypospolitej Polskiej

Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego
Prof. dr hab. Małgorzata Gersdorf

Warszawa, dnia 11 kwietnia 2017 r.

BSA II - 021 - 135/17

SEKRETARIAT Z-CY SZEFA KS

L. dz.
12. 04. 2017
Data wpływu

Szanowny Pan
Adam Podgórski
Zastępca Szefa
Kancelarii Sejmu

Szanowny Panie Ministrze,

W odpowiedzi na pismo z dnia 4 kwietnia 2017 r., GMS-WP-173-94/17 uprzejmie informuję, że Sąd Najwyższy na podstawie art. 1 pkt 3 ustawy o Sądzie Najwyższym z dnia 23 listopada 2002 r. (j.t. Dz. U. z 2016 r., poz. 1254) nie uznaje za celowe opiniowania *komisyjnego projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami*.

Z wyrazami szacunku

