



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
VIII kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM-10-101-15

**Druk nr 84**  
Warszawa, 7 grudnia 2015 r.

Pan  
Marek Kuchciński  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

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

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury i Budownictwa.

Z poważaniem

(-) Beata Szydło

## U S T A W A

z dnia.....

### **o zmianie ustawy o kierujących pojazdami**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2015 r. poz. 155, z późn. zm.<sup>1)</sup>) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 8 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wymagany minimalny wiek do kierowania wynosi:

- 1) 18 lat – dla funkcjonariuszy kierujących pojazdami Policji oraz Straży Granicznej, określonymi w prawie jazdy kategorii A;
- 2) 19 lat – dla funkcjonariuszy kierujących pojazdami Państwowej Straży Pożarnej, Policji, Straży Granicznej oraz Biura Ochrony Rządu, określonymi w prawie jazdy kategorii C;
- 3) 21 lat – dla funkcjonariuszy kierujących pojazdami Państwowej Straży Pożarnej, Policji, Straży Granicznej oraz Biura Ochrony Rządu, określonymi w prawie jazdy kategorii D.”;

2) w art. 11 w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) uprzedzona o odpowiedzialności karnej za zeznanie nieprawdy lub zatajenie prawdy oświadcza, że jej miejscem zamieszkania jest terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przy czym że:

- a) przebywa na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej co najmniej przez 185 dni w każdym roku kalendarzowym:
  - ze względu na swoje więzi osobiste i zawodowe albo
  - z zamiarem stałego pobytu wyłącznie ze względu na swoje więzi osobiste, albo
- b) przebywa regularnie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ze względu na swoje więzi osobiste, a jednocześnie, że ze względu na swoje więzi zawodowe kolejno przebywa w co najmniej dwóch państwach członkowskich Unii Europejskiej, albo

---

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U z 2015 r. poz. 541, 1045, 1327 i 1893.

- c) przebywa nieregularnie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ze względu na swoje więzi osobiste, ponieważ przebywa w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej w celu wypełniania zadania o określonym czasie trwania, albo
- d) przebywa na terytorium innego państwa ze względu na podjęte w tym państwie studia lub naukę w szkole.

**Art. 2.** Oświadczenia, o których mowa w art. 11 ust. 1 pkt 5 ustawy zmienianej w art. 1, złożone przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy uznaje się za spełniające wymagania oświadczeń, o których mowa w art. 11 ust. 1 pkt 5 ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

**Art. 3.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## UZASADNIENIE

Opracowanie projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami spowodowane jest koniecznością dostosowania przepisów przedmiotowej ustawy do przepisów dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, str. 18, z późn. zm.) w związku z wystosowaniem przez Komisję Europejską uzasadnionej opinii – uchybienie nr 2014/2080 w sprawie niepoprawnego wdrożenia do prawa polskiego dwóch przepisów przedmiotowej dyrektywy.

W ustawie o kierujących pojazdami określono, że prawo jazdy kategorii A w wieku 18 lat będzie mógł uzyskać funkcjonariusz Państwowej Straży Pożarnej wykonujący motocyklem czynności służbowe. Przepis ten został przez ustawodawcę potraktowany jako wyjątek od reguły określony w dyrektywie w sprawie praw jazdy 2006/126/WE pozwalający na wcześniejsze uzyskanie prawa jazdy osobom, które wykonują swoje czynności w ramach obrony cywilnej. Komisja Europejska nie zgodziła się z takim podejściem i wskazała, że takie postępowanie było niewłaściwe. Mając na względzie powyższe, należy zmienić przepis ustawy poprzez usunięcie tej możliwości. Z analizy uprawnień do kierowania uzyskanych i wykorzystywanych w kraju na podstawie tego przepisu wynika, że takie uprawnienia nie były wydane.

Drugim zakwestionowanym przepisem jest przepis określający zasady ustalania miejsca zamieszkania niezbędnego do wydania prawa jazdy (art. 11 ust. 1 pkt 5). Komisja Europejska wskazała, że obecne brzmienie przedmiotowego artykułu nie w pełni odzwierciedla przepisy dyrektywy, a w szczególności wskazała, że w przepisie tym nie uwzględniono drugiej części przepisu dyrektywy w brzmieniu: „Jednak w przypadku osoby związanej zawodowo z miejscem innym niż miejsce, z którym łączą ją więzi osobiste i z tego względu mieszkającej kolejno w różnych miejscach w co najmniej dwu państwach członkowskich, za miejsce zamieszkania uważa się miejsce, z którym łączą ją więzi osobiste, pod warunkiem że regularnie do niego powraca. Ten ostatni warunek nie musi być spełniony, jeśli osoba ta mieszka w państwie członkowskim w celu wypełnienia zadania o określonym czasie trwania. Studia uniwersyteckie lub nauka w szkole nie oznaczają zmiany miejsca zamieszkania”. Należy wskazać, że przepisy te nie zostały wdrożone w sposób bezpośredni (literalny), jednakże na gruncie pozostałych przepisów krajowych od wielu lat przepis ten był stosowany zgodnie z założeniami i duchem dyrektywy. Przedstawione wyjaśnienie w tym zakresie nie przekonało Komisji Europejskiej.

Mając na względzie powyższe oraz fakt, że zmiana przedmiotowych przepisów nie wpłynie na sposób ich stosowania oraz nie będzie miała wpływu na uzyskane i posiadane uprawnienia do kierowania pojazdami, należy zastosować zmiany wskazane przez Komisję Europejską.

Ze względu na fakt, że nie zostały wydane uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii A dla strażaków oraz zgodnie z posiadanymi informacjami nie ma osób będących w trakcie ubiegania się o uprawnienia do kierowania pojazdami w przedmiotowym zakresie, nie ma konieczności ustanawiania okresu przejściowego dotyczącego przedmiotowych przepisów. Dodatkowo należy wskazać, że osoby, które ukończyłyby kursy lub zdały egzaminy, nie utraciłyby możliwości ubiegania się o te uprawnienia po ukończeniu odpowiedniego wieku. W przypadku prowadzonych postępowań w ramach uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami i złożonych oświadczeń dotyczących miejsca zamieszkania konieczne jest uznanie dotychczas złożonych oświadczeń za spełniające wymagania, ponieważ w przeciwnym przypadku każda osoba ubiegająca się o uprawnienia do kierowania pojazdami byłaby zmuszona ponownie podpisać nowe oświadczenie.

Przedmiotowy projekt ustawy nie zawiera przepisów technicznych, w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> Ustawa o zmianie ustawy o kierujących pojazdami</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Zbigniew Rynasiewicz – Sekretarz Stanu</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Tomasz Piętka – Główny specjalista w Departamencie Transportu Drogowego, tel. 0 22 630-12-47, e-mail: Tomasz.Pietka@mir.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 26.05.2015 r.</p> <p><b>Źródło</b> Uzasadniona opinia Komisji Europejskiej – uchybienie nr 2014/2080</p> <p><b>Nr w wykazie prac</b> UC175</p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Niewłaściwe wdrożenie przepisów dyrektywy w sprawie praw jazdy nr 2006/126/WE (uzasadniona opinia Komisji Europejskiej – uchybienie nr 2014/2080).

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Dokonanie zmiany przepisów art. 8 ust. 3 oraz art. 11 ust. 1 pkt 5 ustawy w zakresie wskazanym przez Komisję Europejską:

- 1) likwidacja możliwości uzyskania prawa jazdy kategorii A w wieku 18 lat przez funkcjonariuszy Straży Pożarnej,
- 2) uzupełnienie definicji miejsca zamieszkania osoby ubiegającej się o wydanie prawa jazdy.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Przepisy zostały wdrożone zgodnie z prawem UE.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Osoby uzyskujące uprawnienia do kierowania pojazdami	Około 400 000 osób w skali roku	Dane z Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych – operator systemu teleinformatycznego do wydawania praw jazdy Kierowca	Proponowane rozwiązania dostosowawcze nie wpłyną na prawa i obowiązki osób starających się i posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami.
Funkcjonariusze Państwowej Straży Pożarnej, wykorzystujący prawo jazdy kategorii A w służbie czynnej, będący w wieku od 18 do 20 lat	Brak	Informacje uzyskane od MSW	Brak możliwości uzyskania takiego prawa jazdy.

## 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt został przekazany do konsultacji następującym organizacjom:

- 1) Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, ul. Odlewnicza 8, 03-231 Warszawa;
- 2) Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców, ul. Jagiellońska 80, Warszawa;  
adres korespondencyjny: OSK „Rondo”, ul. Słowackiego 44, 99-400 Łowicz;
- 3) Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców, ul. Piotra Skargi 1, 05-820 Piastów;
- 4) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców, ul. Bohaterów Warszawy 2/5, 75-211 Koszalin;
- 5) Związek Powiatów Polskich, skr. poczt. 119, 33-300 Nowy Sącz;
- 6) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego i Spedycji;
- 7) Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji, ul. Jackowskiego 18/20, 60-509 Poznań;
- 8) Forum Związków Zawodowych, Pl. Teatralny 4, 85-069 Bydgoszcz;
- 9) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.

Uwagę do projektu zgłosił jedynie Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego. Uwaga została uwzględniona w całości.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane zmiany nie spowodują obciążeń dla budżetu państwa oraz sektora finansów publicznych.												

## 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie(0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Proponowane zmiany nie mają wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców.							

## 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input checked="" type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

## 9. Wpływ na rynek pracy

Projektowane zmiany nie będą miały wpływu na rynek pracy.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne

sytuacja i rozwój regionalny

inne:

demografia

mienie państwowe

informatyzacja

zdrowie

Omówienie wpływu

Projektowane zmiany nie będą miały wpływu na pozostałe obszary.

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Planowane wejście w życie i wykonanie przepisów po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

### 12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Brak.

### 13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Uzasadniona opinia Komisji Europejskiej – uchybienie nr 2014/2080 oraz odpowiedź udzielona na uzasadnioną opinię Komisji Europejskiej



Warszawa, 3 grudnia 2015 r.

KPRM

RKP-36615-2015



Minister  
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.744.2015/8/mrz

dot.: RM-10-101-15 z 1.12.2015 r.

Pani  
Jolanta Rusniak  
Sekretarz Rady Ministrów

**Opinia**

**o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej**

*Szanowna Pani Minister,*

w związku z przedłożonym projektem ustawy pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

**Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.**

Projekt ustawy ma charakter pilny. W odpowiedzi na uzasadnioną opinię Komisji Europejskiej Minister Infrastruktury i Rozwoju poinformował Komisję, że planowane jest przyjęcie projektu przez Radę Ministrów oraz przekazanie do Sejmu w czerwcu 2015 r. Zadeklarował również, że w III kwartale 2015 r. nastąpi zakończenie prac parlamentarnych nad projektem ustawy, podpisanie ustawy przez Prezydenta RP oraz jej publikacja w Dzienniku Urzędowym RP.

*Z poważaniem*Do wiadomości:

Pan Andrzej Adamczyk  
Minister Infrastruktury i Budownictwa



KOMISJA EUROPEJSKA

SEKRETARIAT GENERALNY

Bruksela, dnia

SG-Greffe(2015)D/

STAŁE PRZEDSTAWICIELSTWO  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
PRZY UNII EUROPEJSKIEJ  
Rue Stevin 139  
1000 BRUXELLES  
BELGIQUE

**Przedmiot: Uzasadniona opinia – uchybienie nr 2014/2080**

Sekretariat Generalny przesyła niniejszym w załączniku uzasadnioną opinię skierowaną do Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z art. 258 TFUE.

W imieniu Sekretarza Generalnego,

Valérie DREZET-HUMEZ

Załącznik: C(2015) 1167 final

PL



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 26.2.2015 r.

2014/2080  
C(2015) 1167 final

### UZASADNIONA OPINIA

skierowana do Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w związku z brakiem prawidłowej transpozycji dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie), opublikowanej w Dzienniku Urzędowym L 403 z dnia 30 grudnia 2006 r. s. 18

## UZASADNIONA OPINIA

skierowana do Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w związku z brakiem prawidłowej transpozycji dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie), opublikowanej w Dzienniku Urzędowym L 403 z dnia 30 grudnia 2006 r. s. 18

### 1. Stan faktyczny

Rzeczpospolita Polska poinformowała Komisję o szeregu środków krajowych oraz wskazała, że zapewniają one pełną transpozycję dyrektywy 2006/126/WE w sprawie praw jazdy (dyrektywy 2006/126/WE). Po analizie tych dokumentów oraz biorąc pod uwagę spostrzeżenia dokonane przez polskie władze w piśmie z dnia 20 listopada 2013 r. w odpowiedzi na wniosek o udzielenie wyjaśnień przesłany przez Komisję w dniu 8 sierpnia 2013 r. (EUPILOT 5431/13/MOVE), Komisja wszczęła postępowanie w sprawie uchybienia zobowiązaniom państwa członkowskiego na podstawie art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w związku z brakiem prawidłowej transpozycji i stosowania dyrektywy 2006/126/WE.

W dniu 11 lipca 2014 r. Komisja wystosowała do polskiego Ministra Spraw Zagranicznych wezwanie do usunięcia uchybienia (nr ref. SG(2014)D/9953), zwracając uwagę na niektóre elementy odpowiedniego prawodawstwa krajowego, które nieprawidłowo transponowały dyrektywę 2006/126/WE. W piśmie poruszono głównie kwestie obniżonej granicy wieku dla osób kierujących pojazdami kategorii A eksploatowanymi przez Państwową Straż Pożarną, wprowadzenia maksymalnej dopuszczalnej masy 12 000 kg dla pojazdów kategorii D1E, połączenia z unijną siecią praw jazdy (RESPER), określenia zwykłego miejsca zamieszkania, włączenia posiadaczy praw jazdy kategorii A2 do definicji kierowców zaliczanych do grupy 1 oraz zgodności z pewnymi szczegółowymi wymogami dotyczącymi minimalnych wymagań zdrowotnych na potrzeby wydania prawa jazdy.

Rzeczpospolita Polska udzieliła odpowiedzi w piśmie z dnia 3 września 2014 r. (sygn. INF (2014)108929). W piśmie tym zawarto dodatkowe informacje oraz poinformowano o przyjęciu pewnych zmian w prawodawstwie krajowym, w szczególności ustawy z dnia 26 czerwca 2014 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami (Dz.U. 2014, poz. 970) w dniu 30 lipca 2014 r. oraz rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 17 lipca 2014 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców (Dz.U. 2014, poz. 949) w dniu 29 lipca 2014 r. Ponadto Rzeczpospolita Polska podłączyła się do RESPER i zaczęła z niego korzystać w dniu 6 listopada 2014 r. Rzeczpospolita Polska przekazała również rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 8 lipca 2014 r. w sprawie badań psychologicznych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, kierowców oraz osób wykonujących pracę na stanowisku kierowcy (Dz. U. 2014, poz. 937) w dniu 6 lutego 2015 r. (MNE(2015)50633).

Po dokonaniu analizy przedstawionych informacji Komisja stwierdziła, że cztery z sześciu kwestii poruszonych w wezwaniu do usunięcia uchybienia rozwiązano w sposób zadowalający, ale w dalszym ciągu uważa, że Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy dyrektywy 2006/126/WE w odniesieniu do dwóch kwestii – obniżonej granicy wieku dla osób kierujących pojazdami kategorii A eksploatowanymi przez państwową straż pożarną oraz definicji miejsca zamieszkania.

## 2. Uchybienia dotyczące dyrektywy 2006/126/WE

### 2.1. Motocykle kategorii A

Art. 1 dyrektywy 2006/126/WE zobowiązuje do wprowadzenia krajowego prawa jazdy opartego na wzorze wspólnotowym określonym w załączniku I. Art. 4 ust. 1 i zawiera wymóg, aby przedmiotowe prawo jazdy upoważniało do kierowania pojazdami o napędzie silnikowym, które należą do kategorii zdefiniowanych w tym artykule. Następnie w załączniku II określono różne wymagania w zakresie egzaminów na prawo jazdy odpowiednio do poszczególnych kategorii. Wymagania te są odzwierciedleniem nadrzędnego celu dyrektywy 2006/126/WE, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa na drogach (zob. też motyw 12 dyrektywy).

Zgodnie z art. 4 ust. 3 lit. c) ppkt (i) dyrektywy 2006/126/WE dolna granica wieku dla uzyskania prawa jazdy kategorii A na motocykle wynosi 20 lat, pod warunkiem posiadania co najmniej dwuletniego doświadczenia w kierowaniu motocyklami na podstawie prawa jazdy kategorii A2. Od tego drugiego wymogu można odstąpić, jeśli kandydat ma przynajmniej 24 lata. Ponadto zgodnie z art. 4 ust. 3 lit. c) ppkt (ii) dolna granica wieku dla motocykli trzykołowych o mocy powyżej 15 kW wynosi 21 lat.

Przepisy te zostały wdrożone do polskiego prawa, jednakże – zgodnie z art. 8 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami – dla funkcjonariuszy kierujących pojazdami Państwowej Straży Pożarnej minimalny wiek do kierowania pojazdami określonymi w prawie jazdy kategorii A wynosi 18 lat (czyli dwa lata mniej, niż wiek minimalny określony w art. 4 ust. 3).

W piśmie z dnia 20 listopada 2013 r. władze polskie wskazują, że przedmiotowe dopuszczenie ma na celu umożliwienie wyłączenia z zakresu stosowania dyrektywy 2006/126/WE pojazdów pozostających w użyciu lub pod kontrolą sił zbrojnych bądź obrony cywilnej oraz wynika z konieczności zapewnienia efektywnego funkcjonowania służb ratowniczych. Ponadto w odpowiedzi na wezwanie do usunięcia uchybienia z dnia 3 września 2014 r. władze polskie zwróciły uwagę, że zadaniem Państwowej Straży Pożarnej – oprócz zwykłych obowiązków w zakresie walki z pożarami – jest walka z klęskami żywiołowymi i innymi zagrożeniami ludności oraz zwalczanie klęsk lokalnych.

Co prawda art. 4 ust. 5 dyrektywy 2006/126/WE zezwala państwom członkowskim na wyłączenie z zakresu stosowania dyrektywy „pojazdów pozostających w użyciu lub pod kontrolą sił zbrojnych i obrony cywilnej”, jednak Komisja podkreśla, że każde takie wyłączenie musi być interpretowane w sposób **zawężający** (zob. np. pkt 34 i 35 orzeczenia w sprawie C-303/98, SIMAP), w szczególności w świetle głównego celu dyrektywy, jakim jest poprawa bezpieczeństwa na drogach. Wynika z tego, że **normalnej** działalności straży pożarnej nie można zrównywać z działaniami obrony cywilnej związanymi z nadzwyczajnymi wydarzeniami, takimi jak katastrofy naturalne, oraz że pojazdów stosowanych w ramach tej normalnej działalności nie można wykluczyć z zakresu dyrektywy 2006/126/WE (zob. analogiczne pkt 54 i 55 orzeczenia w sprawach połączonych C-397/01-C-403/01, Pfeiffer i in.).

W związku z tym Komisja Europejska uznaje, że Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 4 ust. 1 i art. 4 ust. 3 dyrektywy 2006/126/WE.

## 2.2. Artykuł 12 – Miejsce zamieszkania

Zgodnie z art. 7 ust. 1 lit. e) dyrektywy 2006/126/WE prawa jazdy są wydawane tylko tym kandydatom, którzy mają miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy lub którzy mogą przedstawić dowód potwierdzający, że uczą się w tym kraju od co najmniej sześciu miesięcy. Miejsce zamieszkania zdefiniowano w art. 12 akapit pierwszy i drugi.

Pierwsza część definicji została wdrożona w art. 11 ust. 1 pkt 5 ustawy o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 r.

W art. 12 akapit drugi dyrektywy 2006/126/WE uregulowano jednak przypadek osoby związanej zawodowo z miejscem innym niż miejsce, z którym łączy ją więzi osobiste i z tego względu mieszkającej kolejno w różnych miejscach znajdujących się w co najmniej dwu państwach członkowskich. W takim przypadku dyrektywa 2006/126/WE stanowi, że za miejsce zamieszkania uważa się miejsce, z którym tę osobę łączy więzi osobiste, pod warunkiem że regularnie do niego powraca.

Artykuł 11 ustawy o kierujących pojazdami nie uwzględnia sytuacji, o której mowa w art. 12 akapit drugi dyrektywy 2006/126/WE.

W piśmie z dnia 20 listopada 2013 r. władze polskie stwierdziły, że w dyrektywie 2006/126/WE zastosowano nieprecyzyjne terminy, a prawodawstwo polskie jedynie odzwierciedla ten stan rzeczy. Ponadto w odpowiedzi na wezwanie do usunięcia uchybienia z dnia 3 września 2014 r. władze polskie zwróciły uwagę, że prowadzą obecnie analizę potrzeby wprowadzenia zmian do prawa krajowego.

Zdaniem Komisji w art. 12 akapit drugi dyrektywy 2006/126/WE jednoznacznie formułuje przepisy dotyczące określonej sytuacji. W wyniku nieuwzględnienia tego przepisu w swoim prawodawstwie krajowym Rzeczpospolita Polska nie zapewnia przestrzegania zasady, zgodnie z którą w przypadku osób posiadających zawodowe i osobiste powiązania w różnych państwach członkowskich miejsce zamieszkania powinno być określone w sposób przewidziany w dyrektywie. .

Komisja pragnie dodać, że chociaż władze krajowe mają oczywiście pewną swobodę w zakresie **praktycznego wykonania** przedmiotowego przepisu (przy ocenianiu faktów w danym przypadku), należy to odróżnić od braku transpozycji przepisu. Ponadto sytuacja taka prowadzi do braku pewności prawa i narusza jeden z głównych celów dyrektywy 2006/126/WE, jakim jest ustanowienie systemu pozwalającego na jednoznaczne określenie państwa członkowskiego odpowiedzialnego za wydanie prawa jazdy.

W związku z tym Komisja Europejska uznaje, że Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 12 dyrektywy 2006/126/WE.

**NA TEJ PODSTAWIE**  
**KOMISJA EUROPEJSKA,**

po umożliwieniu, wezwaniem z dnia 11 lipca 2014 r. (sygn. SG(2014)D/9953), Rzeczypospolitej Polskiej przedstawienia swych uwag, a także mając na uwadze odpowiedź rządu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 3 września 2014 r. (sygn. SG(2014)A/108929),

**WYDAJE UZASADNIONĄ OPINIĘ**

na podstawie art. 258 akapit pierwszy Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

1) poprzez obniżenie granicy wieku dla funkcjonariuszy kierujących pojazdami kategorii A podczas prowadzenia normalnej działalności Państwowej Straży Pożarnej do 18 lat, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 4 ust. 1 i 4 ust. 3 dyrektywy 2006/126/WE; oraz

2) poprzez niezdefiniowanie „miejsca zamieszkania” osób związanych zawodowo z miejscem innym niż miejsce, z którym łączą je więzi osobiste i z tego względu mieszkających kolejno w różnych miejscach znajdujących się w co najmniej dwu państwach członkowskich, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 12 dyrektywy 2006/126/WE.

W zastosowaniu art. 258 akapit pierwszy Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej Komisja zwraca się do Rzeczypospolitej Polskiej o podjęcie środków wymaganych do zastosowania się do niniejszej uzasadnionej opinii w terminie dwóch miesięcy od dnia jej otrzymania.

Sporządzono w Brukseli dnia 26.2.2015 r.

W imieniu Komisji

Violeta BULC

Członek Komisji

**ODPIS UWIERZYTELNIONY**  
W imieniu Sekretarza Generalnego

**Jordi AYET PUIGARNAU**  
Dyrektor Kancelarii  
**KOMISJA EUROPEJSKA**



MINISTER  
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Warszawa, dnia 28 maja 2015 r.

DP.I.023.266.2014.mk 7

NK: 143010143

### Komisja Europejska

**Odpowiedź Rzeczypospolitej Polskiej na uzasadnioną opinię Komisji Europejskiej, wystosowaną w trybie art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w związku z nieprawidłowym wdrożeniem przez Rzeczpospolitą Polską przepisów dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy – nr naruszenia wg ewidencji KE: 2014/2080.**

**W odniesieniu do zarzutów postawionych Rzeczypospolitej Polskiej przez Komisję Europejską w uzasadnionej opinii, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej uprzejmie informuję, co następuje.**

Zgodnie z krajowym podziałem kompetencji Minister Infrastruktury i Rozwoju jest odpowiedzialny za wdrożenie do krajowego porządku prawnego przepisów dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy.

Po dokonaniu analizy treści uzasadnionej opinii, w której Komisja Europejska wskazała, że:

1) poprzez obniżenie granicy wieku dla funkcjonariuszy kierujących pojazdami kategorii A podczas prowadzenia normalnej działalności Państwowej Straży Pożarnej do 18 lat, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 4 ust. 1 i 3 dyrektywy 2006/126/WE; oraz

2) poprzez niezdefiniowanie „miejsca zamieszkania” osób związanych zawodowo z miejscem innym niż miejsce, z którym łączą je więzi osobiste i z tego względu mieszkających kolejno w różnych miejscach znajdujących się w co najmniej dwu państwach członkowskich, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 12 dyrektywy 2006/126/WE.

zostały podjęte przez stronę polską kroki mające na celu dokonanie stosownych zmian w przepisach ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej.

W obowiązującej ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami określono, że prawo jazdy kategorii A w wieku 18 lat będzie mógł uzyskać strażak wykonujący motocyklem czynności służbowe. Przepis ten został przez ustawodawcę potraktowany jako wyjątek od reguły określony w dyrektywie 2006/126/WE w sprawie praw jazdy pozwalający na wcześniejsze uzyskanie prawa jazdy osobom, które wykonują swoje czynności w ramach obrony cywilnej. Komisja Europejska nie zgodziła się z takim podejściem i wskazała, że takie postępowanie było niewłaściwe. Mając na względzie powyższe, strona polska uprzejmie informuje, że w związku z zastrzeżeniem Komisji Europejskiej zmianie ulegnie przepis art. 8 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami poprzez usunięcie tej możliwości. Ponadto należy podkreślić, że na dzień dzisiejszy nie ma również w praktyce potrzeby korzystania z tego wyjątku i nie jest on stosowany.

W odniesieniu do przepisu określającego zasady ustalania miejsca zamieszkania niezbędnego do wydania prawa jazdy (art. 11 ust. 1 pkt 5 ustawy o kierujących pojazdami), Komisja Europejska



NARODOWA  
STRATEGIA SPÓJNOŚCI

Ministerstwo  
Infrastruktury i Rozwoju  
ul. Wspólna 2/4  
00-926 Warszawa

tel. (22) 273 70 10  
fax (22) 273 70 11  
www.mrr.gov.pl  
www.funduszeuropejskie.gov.pl

UNIA  
EUROPEJSKA



wskazała, że obecne brzmienie przedmiotowego artykułu nie w pełni odzwierciedla przepisy dyrektywy. Zdaniem Komisji Europejskiej w przepisie tym nie uwzględniono drugiej części przepisu art. 12 dyrektywy 2006/126/WE w brzmieniu: „Jednak w przypadku osoby związanej zawodowo z miejscem innym niż miejsce, z którym łączy ją więź osobiste i z tego względu mieszkającej kolejno w różnych miejscach w co najmniej dwu państwach członkowskich, za miejsce zamieszkania uważa się miejsce, z którym łączy ją więź osobiste, pod warunkiem że regularnie do niego powraca. Ten ostatni warunek nie musi być spełniony, jeśli osoba ta mieszka w państwie członkowskim w celu wypełnienia zadania o określonym czasie trwania. Studia uniwersyteckie lub nauka w szkole nie oznaczają zmiany miejsca zamieszkania”. Należy wskazać, że przepisy te nie zostały wdrożone w sposób bezpośredni (literalny), jednakże na gruncie pozostałych przepisów krajowych od wielu lat przepis ten był stosowany zgodnie z założeniami i duchem dyrektywy. Biorąc jednak pod uwagę, że przedstawione wyjaśnienie w tym zakresie nie przekonało Komisji Europejskiej, zmianie ulegnie przepis art. 11 ust. 1 pkt 5 ustawy o kierujących pojazdami i otrzyma on brzmienie:

1. „5) uprzedzona o odpowiedzialności karnej za zeznanie nieprawdy lub zatajenie prawdy oświadcza, że zamieszkuje na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej co najmniej przez 185 dni w każdym roku kalendarzowym ze względu na swoje więzi osobiste lub zawodowe, albo gdy nie jest związana z miejscem zawodowo, że przebywa na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z zamiarem stałego pobytu. W przypadku osoby związanej zawodowo z miejscem innym niż miejsce, z którym łączy ją więź osobiste i z tego względu mieszkającej kolejno w różnych miejscach w co najmniej dwu państwach członkowskich, za miejsce zamieszkania uważa się miejsce, z którym łączy ją więź osobiste, pod warunkiem że regularnie do niego powraca. Ten ostatni warunek nie musi być spełniony, jeśli osoba ta mieszka w państwie członkowskim w celu wypełnienia zadania o określonym czasie trwania. Studia uniwersyteckie lub nauka w szkole nie oznaczają zmiany miejsca zamieszkania.”.

Przewiduje się następujący harmonogram prac legislacyjnych nad przedmiotowym projektem ustawy:

- do pierwszego tygodnia czerwca 2015 r. – przeprowadzenie uzgodnień wewnątrzresortowych oraz wysłanie projektu do konsultacji społecznych i uzgodnień międzyresortowych,
- czerwiec 2015 r. – rozpatrzenie projektu przez Komitet do Spraw Europejskich, Komitet Stały Rady Ministrów, Radę Ministrów, przekazanie projektu do Sejmu,
- III kwartał 2015 r. – zakończenie prac parlamentarnych, podpisanie ustawy przez Prezydenta RP, publikacja w Dzienniku Urzędowym RP.

Niezwłocznie po uchwaleniu i ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej ww. ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami, zostanie ona również notyfikowana Komisji Europejskiej za pośrednictwem Bazy Krajowych Środków Wykonawczych.

Osobą delegowaną przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju do ewentualnych kontaktów z Komisją Europejską w niniejszej sprawie jest Pan Tomasz Piętka, główny specjalista w Wydziale Przewozów Drogowych i Kierowców w Departamencie Transportu Drogowego (tel. +48 22 630 12 47, e-mail: tomasz.pietka@mir.gov.pl)

W związku z wyjaśnieniami zawartymi w odpowiedzi na uzasadnioną opinię strona polska zwraca się z uprzejmą prośbą o niepodejmowanie przez Komisję Europejską dalszych kroków w trybie art. 258 TFUE w niniejszej sprawie.

Załącznik:

Projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami



## **RAPORT Z KONSULTACJI I OPINIOWANIA**

### **Projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami**

Stosownie do § 51 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. poz. 979) przedstawia się raport z konsultacji publicznych.

#### **I. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania.**

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym został skierowany w ramach konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

- 1) Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego;
- 2) Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców, ul. Jagiellońska 80, Warszawa;
- 3) Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców;
- 4) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców;
- 5) Związek Powiatów Polskich;
- 6) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego i Spedycji;
- 7) Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
- 8) Forum Związków Zawodowych;
- 9) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji publicznych do ww. projektu uwagę zgłosił Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego. Uwaga została uwzględniona w całości. Uwaga dotyczyła zamiany w art. 1 pkt 2 w zmienianym pkt 5 słów „studiów uniwersyteckich” na słowa „studiów”.

#### **II. Omówienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.**

Projekt ustawy nie podlega przedstawieniu właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

#### **III. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.**

Stosownie do art. 5 i art. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji.

Ponadto stosownie do § 52 ust. 1 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Żaden z podmiotów zajmujących się działalnością lobbingsową w procesie stanowienia prawa nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem.

<b>TYTUŁ PROJEKTU:</b>		Projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami			
<b>TYTUŁ DOSTOSOWYWANEGO AKTU PRAWNEGO / WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH:</b>		Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami/ dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) (Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, str. 18, z późn. zm.). Uzasadniona opinia Komisji Europejskiej – uchyczenie nr 2014/2080			
-----					
<b>PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ</b>					
<b>Jedn. red.</b>	<b>Treść przepisu UE</b>	<b>Koniec zność wdrożenia</b>	<b>Jedn. red. (*)</b>	<b>Treść przepisu/ów projektu (*)</b>	<b>Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)</b>
	T / N				
Art. 4 ust. 5 i 6	<p>5. Za zgodą Komisji państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszego artykułu niektóre pojazdy określonego typu o napędzie silnikowym, takie jak pojazdy specjalne dla osób niepełnosprawnych.</p> <p><u>Państwa członkowskie mogą wyłączyć z zakresu stosowania niniejszej dyrektywy pojazdy pozostające w użyciu lub pod kontrolą sił zbrojnych i obrony cywilnej.</u></p> <p>6. Państwa członkowskie mogą podwyższyć lub obniżyć dolną granicę wieku, od której wydawane jest prawo jazdy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) dla kategorii AM — obniżyć do 14 lat lub podwyższyć do 18 lat;</li> <li>b) dla kategorii B1 — podwyższyć do 18 lat;</li> <li>c) dla kategorii A1 — podwyższyć do 17 lub 18 lat — jeżeli pomiędzy dolną granicę wieku ustaloną dla kategorii A1 a dolną granicę wieku ustaloną dla</li> </ul>	T	Art. 1 pkt 1	<p>1) w art. 8 ust. 3 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„3. Wymagany minimalny wiek do kierowania wynosi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1) 18 lat – dla funkcjonariuszy kierujących pojazdami Policji oraz Straży Granicznej, określonymi w prawie jazdy kategorii A;</li> <li>2) 19 lat – dla funkcjonariuszy kierujących pojazdami Państwowej Straży Pożarnej, Policji, Straży Granicznej oraz Biura Ochrony Rządu, określonymi w prawie jazdy kategorii C;</li> <li>3) 21 lat – dla funkcjonariuszy kierujących pojazdami Państwowej Straży Pożarnej, Policji, Straży Granicznej oraz Biura Ochrony Rządu, określonymi w prawie jazdy kategorii D.”; <p>W ocenie Komisji Europejskiej funkcjonariusze Państwowej Straży Pożarnej nie należą do obrony cywilnej dlatego też należało ich usunąć z przepisu art. 8 ust. 3 pkt 1</p> </li></ul>	

	<p>kategorii A2 są dwa lata różnicy, oraz — uzyskanie uprawnienia do kierowania motocyklami kategorii A uzależnione jest od co najmniej dwuletniego doświadczenia w kierowaniu motocyklami kategorii A2, o którym mowa w art. 4 ust. 3 lit. c) pkt i);</p> <p>d) dla kategorii B i BE — obniżyć do 17 lat.</p> <p><u>Państwa członkowskie mogą obniżyć dolną granicę wieku dla kategorii C do 18 lat, a dla kategorii D — do 21 lat w odniesieniu do:</u></p> <p>a) <u>pojazdów używanych przez służby przeciwpożarowe i pojazdów używanych do utrzymywania porządku publicznego;</u></p> <p>b) <u>pojazdów poddawanych testom drogowym w celu naprawy lub konserwacji.</u></p>				
Art. 12	<p>Do celów niniejszej dyrektywy „miejsce zamieszkania” oznacza miejsce, w którym osoba fizyczna mieszka zwykle, to znaczy przez co najmniej 185 dni w każdym roku kalendarzowym, ze względu na swoje więzi osobiste i zawodowe, lub — w przypadku osoby niezwiązanej z tym miejscem zawodowo — ze względu na więzi osobiste, które wskazują na istnienie ścisłych powiązań między tą osobą a miejscem, w którym mieszka.</p> <p>Jednak w przypadku osoby związanej zawodowo z miejscem innym niż miejsce, z którym łączą ją więzi osobiste i z tego względu mieszkającej kolejno w różnych miejscach, w co najmniej dwu państwach członkowskich, za miejsce zamieszkania uważa się miejsce, z którym łączą ją więzi osobiste, pod warunkiem, że regularnie do niego powraca. Ten ostatni warunek nie musi być spełniony, jeśli osoba ta mieszka w państwie członkowskim w celu wypełnienia zadania o określonym czasie trwania. Studia uniwersyteckie lub nauka w szkole nie oznaczają zmiany miejsca zamieszkania.</p>	T	Art. 1 pkt 2	<p>w art. 11 w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„5) uprzedzona o odpowiedzialności karnej za zeznanie nieprawdy lub zatajenie prawdy oświadcza, że jej miejscem zamieszkania jest terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przy czym ze:</p> <p>a) przebywa na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej co najmniej przez 185 dni w każdym roku kalendarzowym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– ze względu na swoje więzi osobiste i zawodowe albo</li> <li>– z zamiarem stałego pobytu wyłącznie ze względu na swoje więzi osobiste, albo</li> </ul> <p>b) przebywa regularnie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ze względu na swoje więzi osobiste, a jednocześnie, że ze względu na swoje więzi zawodowe kolejno przebywa w co najmniej dwóch państwach członkowskich Unii Europejskiej, albo</p> <p>c) przebywa nieregularnie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej ze względu na swoje więzi osobiste, ponieważ przebywa w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej w celu wypełniania zadania o określonym czasie trwania,</p>	

				albo d) przebywa na terytorium innego państwa ze względu na podjęte w tym państwie studia lub naukę w szkole.	
--	--	--	--	--	--

<sup>1)</sup> w wypadku projektu usuwającego naruszenie Komisji należy wpisać nr naruszenia, zaś w wypadku wykonywania orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości (czy to w trybie prejudycjalnym czy skargowym) należy podać datę wyroku i sygnaturę sprawy

<sup>2)</sup> tabelę zbieżności dla przepisów Unii Europejskiej można wygenerować przy pomocy systemu e-step ([www.e-step.pl/urzednik](http://www.e-step.pl/urzednik)). W wypadku konieczności dodania uzasadnienia dla przekroczenia minimum europejskiego należy dodać odpowiednią kolumnę

<sup>3)</sup> w tej części należy wskazać przepisy dyrektywy, decyzji ramowej, przepisy prawa UE, których naruszenie wskazała Komisja lub których wykładni dokonał Trybunał Sprawiedliwości

<sup>4)</sup> w tej części należy wskazać wszystkie przepisy projektu aktu prawnego, które nie zostały wymienione w pierwszej części tabeli. Ze względu na konieczność ograniczenia projektów implementujących prawo UE do przepisów wyłącznie i ściśle dostosowawczych przepisy wykraczające poza ten zakres powinny mieć charakter wyjątkowy i być opatrzone uzasadnieniem konieczności ich wprowadzenia .

(\*) jeżeli do wdrożenia danego przepisu UE potrzebne jest oprócz przepisu przenoszącego treść, także wprowadzenie przepisów zapewniających stosowanie (np. przepisy proceduralne, przepisy karne itp.), w tabeli powinny znaleźć się wszystkie te przepisy wraz z oznaczeniem ich jednostek redakcyjnych

(\*\*) w wypadku wprowadzenia przepisów, które przekraczają minimum ustanowione przepisami UE (o ile jest to dopuszczalne) konieczne jest uzasadnienie zastosowania takiej normy