



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-4.0530.8.2023  
Warszawa, 17 sierpnia 2023

Pani

*[Faint, illegible text, likely a signature or stamp]*

## ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870, z późn. zm.), po rozpatrzeniu petycji skierowanej drogą mailową w dniu 15 lipca 2023 r. do: Ministerstwa Infrastruktury, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Komendy Głównej Policji oraz Ministerstwa Administracji i Spraw Wewnętrznych, zatytułowanej: „w celu podjęcia kroków w interesie publicznym celem udoskonalenia bądź poprawienia funkcjonowania interesu publicznego” a zawierającej szereg postulatów dotyczących: nałożenia obowiązków i wysokości kar za brak nieobowiązkowych elementów wyposażenia pojazdu, ustanowienia nowych wysokości kar pieniężnych za niektóre wykroczenia w ruchu drogowym, ograniczenia praw „młodych kierowców” do nabywania pojazdów o parametrach i wyposażeniu innym niż wskazane w petycji, uzależnienie praw posiadaczy uprawnień kategorii B do kierowania pojazdami w zależności od odbytych kursów wymienionych w petycji, podział uprawnień do kierowania pojazdami kategorii B w zależności od mocy silnika i przyspieszenia pojazdu, itp. uprzejmie informuję, że **petycja została rozpatrzona negatywnie.**

### Uzasadnienie:

Przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów i ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 2016 r. poz. 2022 z późn. zm.) – dalej: „rozporządzenie WT”, nie nakładają obowiązku posiadania: apteczki, gaśnicy lub trójkąta odbłaskowego na wyposażeniu pojazdów jednośladowych (motocykle, motorowery, rowery) wynika to zarówno z bezsensowności takiego wyposażenia (po co gaśnica w rowerze?) jak i fizycznego braku miejsca dla bezpiecznego przewożenia takiego wyposażenia. Mając powyższe na względzie należy stwierdzić, że nakładanie kar za brak takich elementów nieobowiązkowego wyposażenia nie znajduje obecnie uzasadnienia.

Brak prędkościomierza w motocyklu lub motorowerze skutkuje niespełnianiem przez taki pojazd warunków rozporządzenia WT i stanowi przesłankę do odmowy jego rejestracji - dopuszczenia do ruchu po drogach publicznych.

W przedmiocie postulowanych blokad alkoholowych należy stwierdzić, że brak jest prawnego obowiązku wyposażania w nie pojazdów, jedynie art. 66 ust. 1d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047) - dalej: „PRD” dopuszcza taką możliwość

w pojazdach samochodowych i szynowych, w związku z czym nakładanie kar za ich brak nie jest obecnie uzasadnione. Z kolei wprowadzenie wymogu montażu takich urządzeń we wszystkich pojazdach mogłoby się odbyć tylko poprzez dokonanie odpowiednich zmian prawnych na poziomie UE i idących za tym odpowiednich zmian w regulaminach EKG ONZ i dyrektywach WE regulujących procedurę homologacji pojazdów.

Zarówno przepisy homologacyjne, jak i przepisy krajowe tj. ustawa PRD oraz rozporządzenie WT nie nakładają obowiązku posiadania przez pojazd „tempomatu”. Ponadto należy wskazać, że urządzenie to ma za zadanie utrzymanie stałej, dowolnie wybranej przez kierującego, prędkości jazdy a nie jej ograniczenie do obowiązującej na danym odcinku drogi. Funkcję „blokowania możliwości rozwijania przez pojazd wyższej prędkości niż wskazana w przepisach posiada ogranicznik prędkości, którego obowiązek montowania został określony w art. 66 ust 1a PRD i dotyczy tylko pojazdów kategorii M2 oraz M3 gdzie ogranicza on maksymalną prędkość tych pojazdów do 100 km/h, oraz pojazdów kategorii N2 oraz N3 – ograniczenie do 90 km/h. Należy również podkreślić, że zarówno w RP, jak i na terenie całej UE, nie istnieją żadne ograniczenia odnośnie do możliwości kierowania pojazdem przez osobę inną niż właściciel pojazdu. Jedynym wyznacznikiem możliwości kierowania daną kategorią pojazdów jest posiadanie odpowiednich uprawnień (kategorii prawa jazdy). Tym samym proponowany zakaz możliwości sprzedaży młodym kierowcom pojazdów niewyposażonych w tempomat/ogranicznik prędkości lub blokadę alkoholową i charakteryzujących się podwyższonymi parametrami z zakresu przyspieszenia i mocy silnika należy uznać za ograniczenie praw obywatela, które dodatkowo nie przyniesie wnioskowanego efektu, gdyż nie ograniczy on dostępu młodych kierowców do takich pojazdów. Ponadto należy stwierdzić, że ustawodawca przewidział ograniczenia dla „młodych kierowców” tj. przed upływem 8 miesięcy od wydania prawa jazdy, co opisano poniżej.

W odniesieniu do zaproponowanych zmian w zakresie uprawnień do kierowania „młodych” kierowców należy stwierdzić, że przepisy ustawy o kierujących pojazdami z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2023 r. poz. 622 z późn. zm.) w art. 91. Ust. 1, 2 i 3 ustanawiają okres próbny dla nowego kierowcy, w którym to: okres próbny dla osoby, która po raz pierwszy uzyskała prawo jazdy kategorii B, trwa 2 lata, począwszy od dnia, w którym został jej wydany ten dokument. W okresie próbnym kierowca jest obowiązany:

- odbyć między 4 a 8 miesiącem, licząc od dnia otrzymania prawa jazdy kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym;
- przedstawić staroście zaświadczenia o ukończeniu szkolenia i kursu, o których mowa w pkt 1, przed upływem 8 miesięcy, licząc od dnia otrzymania prawa jazdy;
- kierować wyłącznie pojazdem samochodowym oznakowanym z tyłu i z przodu okrągłą nalepką barwy białej z zielonym symbolem liścia klonowego - przez pierwsze 8 miesięcy tego okresu.

W okresie próbnym, przed upływem 8 miesięcy, licząc od dnia otrzymania prawa jazdy, kierującemu pojazdem zabrania się:

- przekraczania prędkości 50 km/h na obszarze zabudowanym, 80 km/h poza obszarem zabudowanym oraz 100 km/h na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej;
- kierowania pojazdem nieoznakowanym w sposób, o którym mowa w ust. 2 pkt 3;

- podejmowania pracy zarobkowej w charakterze kierowcy pojazdu określonego w prawie jazdy kategorii B;
- osobistego wykonywania działalności gospodarczej polegającej na kierowaniu pojazdem określonym dla prawa jazdy kategorii B.

Warto również wskazać, że obowiązujące w tym zakresie polskie przepisy są zgodne z przepisami załącznika III Dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE. L Nr 403, str. 18) określającego minimalne wymagania dotyczące fizycznej i psychicznej zdolności do kierowania pojazdami o napędzie silnikowym.

Ponadto informuję, że regulacje dotyczące młodych kierowców są na bieżąco analizowane oraz uzupełniane pod względem potrzeb możliwych do uregulowania, jak również wymagań wynikających z przepisów UE.

Mając powyższe na względzie, w ocenie Ministra Infrastruktury, wprowadzanie postulowanych w petycji nowych rozwiązań prawnych nie znajduje uzasadnienia.

#### **POUCZENIE**

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z poważaniem  
Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Olga Tworek

Zastępca Dyrektora  
Departamentu Transportu Drogowego

