



OGÓLNOPOLSKA IZBA GOSPODARCZA
OSK

20 stycznia 2023r

Pan **Andrzej Adamczyk**
Minister Infrastruktury
00-928 Warszawa ul. T. Chałubińskiego 4/6
ID ePUAP: **MIIB** / skrytka ESP

Dotyczy: Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie **warunków technicznych pojazdów** oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (tekst jednolity Dz. U z 2016 poz.2022 z póź. zmianami)

Wniosek

Na podstawie postanowień statutowych, przepisów art.4 Ustawy z 30 maja 1989r. o izbach gospodarczych, art.241 kpa w związku z art.221 kpa w imieniu n/w współpracujących organizacji społecznych środowiska ośrodków szkolenia kierowców / OSK/ reprezentowanych przez statutowych przedstawicieli – **wnosimy** o zmiany przepisów w/w rozporządzenia skutkujące **alternatywną możliwością prowadzenia również po dniu 31 grudnia 2024** szkolenia i egzaminów państwowych w zakresie prawa jazdy kat. C+E:

- zespołem pojazdów składającym się z **samochodu ciężarowego i przyczepy** (§ 43 ust. 4 pkt.10 uchylony),
- zespołem pojazdów składającym się z ciągnika siodłowego i naczepy (§ 43 ust. 4 pkt.11

uzasadnienie

Do **31 grudnia 2019 roku nie było ograniczeń prawnych** w prowadzeniu szkolenia i egzaminów państwowych w zakresie prawa jazdy kat. C+E **alternatywnie** w/w zespołami pojazdów. Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 24 grudnia 2019 **zmieniono** rozporządzenie w sprawie **warunków technicznych pojazdów** oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia Dz. U 2019 poz. 2560 - między innymi wprowadzono poniższe zmiany:

§ 1 pkt.14 rozporządzenia z 24.12.2019 w § 43 w ust. 4

lit. **h) uchyla się pkt. 10** w brzmieniu

10. zespół pojazdów w zakresie kategorii C+E powinien składać się z **samochodu ciężarowego**, o którym mowa w pkt.5, **i przyczepy** o długości co najmniej 7, 5 m, przy czym zespół pojazdów powinien:

- a) mieć dopuszczalną masę całkowitą co najmniej 20 t,
- b) mieć szerokość co najmniej 2,40 m,
- c) osiągać prędkość co najmniej 80 km/h,
- d) mieć rzeczywistą masę całkowitą co najmniej 15 t;

lit. **i) pkt 11** otrzymuje brzmienie:

„11) zespół pojazdów w zakresie prawa jazdy kategorii C+E powinien składać się z ciągnika siodłowego z naczepą, przy czym zespół pojazdów powinien:

- a) mieć długość co najmniej 16 m,
- b) być wyposażony w układ przeniesienia napędu z ręczną albo automatyczną skrzynią biegów umożliwiającą ręczny wybór biegów przez kierowcę,
- c) mieć dopuszczalną masę całkowitą co najmniej 20 t,
- d) mieć szerokość co najmniej 2,40 m,
- e) osiągać prędkość co najmniej 80 km/h,
- f) mieć rzeczywistą masę całkowitą co najmniej 15 t,
- g) mieć skrzynię ładunkową naczepy zamkniętą o szerokości i wysokości co najmniej takiej samej jak kabina, o ile widoczność do tyłu jest możliwa wyłącznie przy użyciu lusterek zewnętrznych samochodu; długość skrzyni ładunkowej powinna odpowiadać długości naczepy;”;

Przywołanymi poniżej przepisami **§2 i §3** wprowadzono okresy przejściowe:

§ 2. Zespół pojazdów przeznaczony do nauki jazdy i egzaminowania osób w zakresie prawa jazdy kategorii C+E, o którym mowa w § 43 ust. 4 **pkt 10** rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu dotychczasowym, może odpowiadać dotychczasowym warunkom technicznym **do dnia 31 grudnia 2024 r.**, a dla ośrodków szkolenia kierowców Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej **do dnia 31 grudnia 2034 r.** Przepis stosuje się do pojazdów, w których dowodach rejestracyjnych dokonano adnotacji urzędowej o przystosowaniu pojazdów do nauki jazdy lub egzaminu państwowego **do dnia 31 marca 2020 r.**

§ 3. Zespół pojazdów przeznaczony do nauki jazdy i egzaminowania osób w zakresie prawa jazdy kategorii C+E dostosowuje się do wymagań, o których mowa w § 43 ust. 4 pkt 11 rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, **nie później niż do dnia 31 grudnia 2024 r.**, a w przypadku ośrodków szkolenia kierowców Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej **nie później niż do dnia 31 grudnia 2034r**

Zgodnie z przepisem § 4 rozporządzenia z 24.12.2019 w/w zmiany weszły w życie dniem 1 stycznia 2020 roku.

Nałożenie od 1 stycznia 2025 obowiązku prowadzenia szkolenia i egzaminów państwowych w zakresie prawa jazdy kat. C+E **wyłącznie** ciągnikiem siodłowym z naczepą uzasadniano międzynarodowym transportem drogowym, gdzie powszechnie eksploatuje się pojazdy członowe.

Podnosimy, że w wielu obszarach gospodarki narodowej np. rolnictwo, transport prywatny oraz w celu zapewnienia bezpieczeństwa publicznego (straż pożarna, siły zbrojne, służby) – powszechnie wykorzystywane są zespoły pojazdów składające się z **samochodu ciężarowego i przyczepy**, jako środka transportowego bardziej elastycznego w zakresie wielkości, masy czy różnorodności ładunków.

Ponadto **sytuacja gospodarcza i społeczna** w dniu publikowania (31.12.2019) przywołanego powyżej rozporządzenia z 24.12.2019 była diametralnie inna niż dzisiaj.

Od I kw. 2020 doświadczamy **negatywnych skutków** społecznych i w działalności gospodarczej związanych z rozprzestrzenianiem się pandemii koronawirusa SARS-Cov-2 wywołującego chorobę Covid-19.

24 lutego 2022 r. w sąsiadującej Ukrainie trwa wojna wskutek napaści Rosji, co również skutkuje szeregiem oczywistych **negatywnych zjawisk** społecznych i gospodarczych.

Chociażby (dzisiaj ok. 18%) inflacja – powodująca ogromny wzrost kosztów prowadzenia działalności gospodarczej (paliwo, czynsze, energia elektryczna, gaz do CO – wzrost o 400%).

Presja pracowników branży OSK i WORD; instruktorów i egzaminatorów na wzrost płac - skutkuje wzrostem cen szkoleń i kosztu egzaminu państwowego na prawo jazdy.

Pozrywane łańcuchy dostaw spowodowały zakłócenia w zaopatrzeniu - wiele problemów w dostępności towarów – w tym w branży motoryzacyjnej (pojazdy, części zamienne, opony, płyn AdBlue, paliwo).

W 2019 roku koszt zakupu nowego zestawu składającego się z ciągnika siodłowego i naczepy rozpoczynał się od około 500 tys zł i nie było większych problemów z dostępnością (czas oczekiwania około 6 miesięcy) – wiele pojazdów dostępnych było na placach dealerskich od ręki.

W **2022 roku** koszt zakupu takiego zestawu wynosi **800 tys. zł – 1 mln zł!**, ponadto ogromne problemy związane z dostępnością pojazdów powodują to, że dealerzy nie przyjmują zamówień lub oferują terminy dostawy **18 m-cy i dłuższe**.

Przy zakupie pojazdu cena jest określana w Euro!, a więc zależna od kursu do PLN obowiązującego w dniu odbioru pojazdów - stąd **nie ma pewności ile faktycznie będzie trzeba zapłacić za zamówiony pojazd w PLN**, co przy chwiejnych kursach walut może oznaczać duże różnice.

W miesiącach poprzedzających wiele przyjętych zamówień na zakup pojazdów **jest anulowanych** lub przesuwane są terminy dostaw o kilka – kilkanaście miesięcy.

Koszt leasingu lub kredytu porównując sytuację obecną do roku 2019 jest wyższy kilkukrotnie (**całkowity koszt leasingu to wzrost ze 103% do 130%!**) Spowodowało to również znaczny wzrost cen na rynku pojazdów używanych i mniejszą dostępność także pojazdów używanych.

Wprowadzenie jako obowiązkowego szkolenia i egzaminowania na prawo jazdy kat. C+E ciągnikiem siodłowym z naczepą – gdzie każda osoba szkolona musi zrealizować szkolenie w minimalnym wymiarze 25 godzin - **spowoduje znaczny wzrost kosztów szkolenia**.

Obecnie cena 1 godz. zajęć na kat. **C+E** realizowanych samochodem ciężarowym z przyczepą to ok. **150 zł** (co przy 25 godzinach stanowi kwotę – 3 750 zł).

Natomiast cena takich zajęć szkoleniowych z wykorzystaniem **pojazdu członowego** to ok. **250 zł** za 1 godz. (co przy 25 godzinach stanowi kwotę 6 250 zł) – tj. **60% wzrost ceny kursu kat. C+E** i spory impuls inflacyjny.

Wskazujemy również na **obiektywne skutki** pozostawienia regulacji prawnej obligującej do prowadzenia szkolenia i egzaminów państwowych w zakresie prawa jazdy kat. C+E **wyłącznie** ciągnikiem siodłowym z naczepą:

- 1) **wzrost cen** szkolenia i kosztu egzaminowania oraz mniejsza dostępność szkoleń dla ubożającego społeczeństwa,
- 2) **mniejsza liczba ośrodków szkoleniowych** – konieczność powiększenia placów manewrowych OSK, a nie wszędzie jest taka możliwość, szczególnie gdy place są usytuowane w zwartej zabudowie, kapitałochłonne inwestycje na zakup i eksploatację pojazdów,
- 3) **zmuszanie wszystkich osób** ubiegających się o uprawnienie kat. C+E do szkolenia ciągnikiem siodłowym z naczepą – a przecież jak wzmiankujemy powyżej w wielu dziedzinach np. rolnictwo, straż pożarna, transport prywatny – takie zestawy nie są wykorzystywane,
- 4) Koszty wdrożenia do szkolenia ciągnika siodłowego z naczepą, to nie tylko sam koszt zakupu pojazdu, ale także:
 - większe o około 50% zużycie paliwa (a co za tym idzie wzrost zanieczyszczenia środowiska)
 - większe opłaty dotyczące podatku od środków transportu
 - większe koszty ubezpieczenia OC
 - większe koszty eksploatacyjne (np. opony)
 - konieczność dysponowania oddzielnym pojazdem do kat. **C** (samochód ciężarowy) i do kat. C+E (ciągnik siodłowy)

Reasumując wnosimy jak na wstępie tj. zainicjowanie procedur legislacyjnych celem usankcjonowania powrotu do stanu prawnego przed 1 stycznia 2020, który bez ograniczeń czasowych umożliwił alternatywne prowadzenie szkolenia i egzaminów państwowych w zakresie prawa jazdy kat. C+E zespołem pojazdów składającym się z **samochodu ciężarowego i przyczepy** lub zespołem pojazdów składającym się z ciągnika siodłowego i naczepy.

Jeżeli z nieznanymi nam względów postulowana zmiana nie może być uwzględniona, to **prosimy o ujednoczenie terminu 31 grudnia 2034 roku** na dostosowanie się ośrodków szkolenia kierowców i Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej do wymagań, o których mowa w § 43 ust. 4 pkt 11 rozporządzenia wyszczególnionych w §2 i §3 rozporządzenia z 24.12.2019, co powyżej **uzasadniamy trudną sytuacją** gospodarczo – społeczną wywołaną pandemią koronawirusa SARS-Cov-2 i wojną w sąsiedniej Ukrainie.

Z poważaniem

Jan Szumiał

Prezes Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców z/s w Warszawie, KRS **0000133194**

Krzysztof Szymański

Prezes Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Piastowie, KRS **0000256376**

Roman Stencel

Prezes Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Koszalinie, KRS **0000276855**