



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 31 grudnia 2020 r.

Znak sprawy: DTD-4.054.12.2020

Szanowna Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

odpowiadając na interpelację nr 15432 Pana Marka Rutki, w sprawie podniesienia limitu dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu, do którego kierowania uprawnia prawo jazdy kategorii B, przedstawiam następujące stanowisko.

W Ministerstwie Infrastruktury prowadzone są prace legislacyjne nad projektem ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC18) mającym na celu wdrożenie do polskiego systemu prawnego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/645 z dnia 18 kwietnia 2018 r. zmieniającej dyrektywę 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób oraz dyrektywę 2006/126/WE w sprawie praw jazdy.

W związku z art. 6 pkt 4 lit c dyrektywy 2006/126/WE (dodanym art. 2 pkt 2 dyrektywy 2018/645) wprowadzono zmianę do projektu ustawy o *kierujących pojazdami* (art. 6 ust. 3 pkt 4 lit. b), zgodnie z którą, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej prawo jazdy kategorii B będzie uprawniało między innymi do kierowania pojazdem samochodowym zasilanym paliwami alternatywnymi o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t oraz masie tej nieprzekraczającej 4250 kg, o ile przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej 3,5 t wynika z zastosowania paliw alternatywnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2020 r. poz. 110, z późn. zm.), informacja o tym przekroczeniu będzie musiała być odnotowana w dowodzie rejestracyjnym. Warunkiem niezbędnym do zastosowania powyższego przepisu, będzie posiadanie przez kierującego prawa jazdy kategorii B przez co najmniej 2 lata.

Projektowana zmiana uprawnień do kierowania w kategorii B prawa jazdy w art. 6 ust. 3 pkt 4 lit. b ustawy o *kierujących pojazdami* obejmie również pojazdy zespołu ratownictwa medycznego zasilane paliwem alternatywnym.

Odnosząc się do kwestii paliw alternatywnych uprzejmie informuję, że zgodnie z definicjami zawartymi w § 1 ust. 3 pkt 13 i 14 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w *sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia* (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.), przez paliwa alternatywne rozumie się *paliwa lub źródła energii, które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z ropy naftowej źródeł energii w transporcie, obejmujące: energię elektryczną, wodór, gaz CNG, gaz LNG, gaz LPG, energię mechaniczną z akumulatorów pokładowych albo urządzeń pokładowych, w tym ciepło odpadowe*. Ponadto, pojazd zasilany paliwem alternatywnym oznacza *pojazd silnikowy napędzany w całości lub częściowo paliwem alternatywnym, zarejestrowany na podstawie dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym*, a więc w oparciu o świadectwo zgodności WE albo świadectwo zgodności wraz z oświadczeniem zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu, dopuszczenie jednostkowe pojazdu, decyzję o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu - jeżeli są wymagane.

niepodlega

POLSKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Jednocześnie informuję, że przywołany przypadek ambulansów Pogotowia Ratunkowego we Wrocławiu nie ma związku z pojazdami samochodowymi zasilanym paliwami alternatywnymi o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t oraz masie tej nieprzekraczającej 4250 kg.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Rafał Weber
Sekretarz Stanu