



KANCELARIA SENATU

BIURO KOMUNIKACJI SPOŁECZNEJ

Warszawa, dnia 2 sierpnia 2016 r.

BKS/DPK-134-2489/2/16 MK

P9-37/16

Nr: 2489/16	Data wpływu petycji 7 czerwca 2016 r.
	Data sporządzenia informacji o petycji 29 lipca 2016 r.

OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE

TEMAT

KIERUJĄCY POJAZDAMI

WNOSZACY PETYCJE: petycja indywidualna

Mariusz Nowak.

PRZEDMIOT PETYCJI:

Podjąć inicjatywę ustawodawczą dotyczącą zmiany ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami w celu stworzenia możliwości uzyskania przez osoby głuche uprawnień do kierowania pojazdami kategorii C.

UZASADNIENIE WNOSZĄCEGO PETYCJE:

Autor petycji wnosi o umożliwienie osobom głuchym pracy w charakterze kierowcy zawodowego. Argumentuje, że głusi są świetnymi kierowcami i nie odnotowano dotąd przypadków spowodowania przez nich wypadków. Jego zdaniem są oni bardzo dobrymi i uważnymi wzrokowcami, należy stworzyć im możliwość korzystania z tych samych praw jakie mają osoby słyszące.

Wnoszący petycję podnosi, że w wielu krajach Europy Zachodniej i Stanach Zjednoczonych, głusi obywatele są traktowani na równi ze słyszącymi, gdyż władze respektują prawa osób niepełnosprawnych zagwarantowane w Konstytucji oraz Konwencji Praw Osób Niepełnosprawnych.

Zdaniem autora petycji, w polskim prawodawstwie trzeba zmienić przepisy, w tym akty wykonawcze, aby podnieść standard życia osób głuchych i przestać ich traktować jak obywateli drugiej kategorii. Istotnym problemem jest brak finansowania przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego tłumaczy języka migowego pełniących rolę asystenta osoby głuchej. Obecnie koszty te muszą samodzielnie pokrywać osoby głuche ubiegające się o uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii A i B.

STAN PRAWNY:

Konstytucja RP z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483 ze zm.) w art. 32 stanowi, że wszyscy są wobec prawa równi. Wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne. Nikt nie może być dyskryminowany w życiu politycznym, społecznym lub gospodarczym z jakiegokolwiek przyczyny.

W myśl art. 69 z działu „Wolności i prawa ekonomiczne, socjalne i kulturalne” władze publiczne są zobowiązane, zgodnie z ustawą, do pomocy osobom niepełnosprawnym w zabezpieczeniu egzystencji, przysposobieniu do pracy oraz komunikacji społecznej.

Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych, sporządzona w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r., ratyfikowana przez Polskę 6 września 2012 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169), kompleksowo odnosi się do praw osób niepełnosprawnych.

Celem Konwencji jest ochrona i zapewnienie pełnego i równego korzystania z praw człowieka i podstawowych wolności przez osoby z niepełnosprawnościami na równi ze wszystkimi innymi obywatelami. Polska jest zobowiązana wprowadzić w życie standardy postępowania zawarte w Konwencji, w celu zapewnienia osobom z niepełnosprawnościami realizacji ich praw. Odbywa się to poprzez kształtowanie krajowej polityki dotyczącej osób niepełnosprawnych, przyjmowanie i realizowanie zgodnych z postanowieniami konwencji aktów prawnych i programów oraz sporządzanie sprawozdań z wykonywania konwencji.

Zgodnie z Konwencją Państwa–Strony uznają, że wszyscy ludzie są równi wobec prawa i są uprawnieni – bez jakiegokolwiek dyskryminacji – do jednakowej ochrony prawnej i jednakowych korzyści wynikających z prawa. Państwa–Strony zakazują jakiegokolwiek dyskryminacji ze względu na niepełnosprawność i zagwarantują osobom niepełnosprawnym jednakową dla wszystkich i skuteczną ochronę przed dyskryminacją z jakichkolwiek względów. W celu popierania równości i likwidacji dyskryminacji, Państwa–Strony podejmą wszelkie odpowiednie kroki celem zapewnienia racjonalnych usprawnień (art. 5).

Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2016 r., Nr 627) określa m.in. zasady:

- 1) uzyskiwania i cofania uprawnień do kierowania pojazdami oraz zatrzymywania dokumentów stwierdzających posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami,
- 2) wykonywania badań lekarskich i psychologicznych kierowców, instruktorów i egzaminatorów oraz kandydatów do wykonywania tych zawodów.

W definicji ustawowej (art. 3 ust. 1) określono, że kierujący pojazdem to osoba, która posiada wymagany wiek, sprawna fizycznie i psychicznie oraz spełnia jeden z warunków:

- posiada umiejętności kierowania pojazdem w sposób niezagrażający bezpieczeństwu, nieutrudniający ruchu drogowego i nienarządzający kogokolwiek na szkodę oraz odpowiedni dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdem,
- odbyła w ramach szkolenia naukę jazdy,
- zdała egzamin państwowy.

Zgodnie z ustawą osoba niepełnosprawna fizycznie może kierować pojazdem tylko wtedy gdy uzyskała orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych (art. 3 ust. 3).

Dokumentem potwierdzającym uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym lub zespołem pojazdów składającym się z pojazdu silnikowego i przyczepy lub naczepy jest prawo jazdy. W Polsce dokumentami uprawniającymi do kierowania pojazdami są (art. 4):

- 1) wydane w kraju – prawo jazdy, pozwolenie wojskowe, międzynarodowe prawo jazdy,
- 2) wydane za granicą – międzynarodowe prawo jazdy, krajowe prawo jazdy wydane

w innym państwie członkowskim UE, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA), krajowe prawo jazdy oraz zagraniczny dokument wojskowy określone w umowie międzynarodowej, której stroną jest Rzeczpospolita Polska.

Prawo jazdy potwierdza posiadanie uprawnienia do kierowania określonym typem pojazdu, w kategorii C jest to kierowanie samochodem o dopuszczalnej masie całkowitej ponad 3,5 tony (z wyjątkiem autobusu) lub zespołem pojazdów (pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej ponad 3,5 tony oraz przyczepa lekka) lub pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM – motorowerem lub czterokołowcem lekkim (art. 6). Ustawa określa minimalny wiek kierowców posiadających prawo jazdy kategorii C jako 21 lat (art. 8).

Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o języku migowym i innych środkach komunikowania się (Dz. U. z 2012 r. poz. 986) dotyczy osób doświadczających trwale lub okresowo trudności w komunikowaniu się tzw. uprawnionych, członków ich rodzin oraz osób mających stały lub bezpośredni kontakt z osobami uprawnionymi (art. 2).

Ustawa określa zasady korzystania przez osoby uprawnione z pomocy osoby przybranej¹ w kontaktach z organami administracji publicznej, podmiotami leczniczymi, Policją, Państwową Strażą Pożarną i strażami gminnymi, obsługi osób uprawnionych, dofinansowania kosztów kształcenia osób uprawnionych, członków ich rodzin oraz innych osób, monitorowania rozwiązań wspierających komunikowanie się i dostępu do nich (art. 1). Podkreślić należy, że ustawa nie przewiduje możliwości korzystania z bezpłatnej usługi tłumacza przed organami, które nie mają statusu organu administracji publicznej, w tym m.in. Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego.

Zgodnie z art. 3 ustawy za polski język migowy (PJM) uznaje się naturalny wizualno-przestrzenny język komunikowania się osób uprawnionych.

Rozporządzenie 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 2014 r. poz. 949) określa: szczegółowe warunki, tryb i zakres przeprowadzania badania lekarskiego, jednostki uprawnione do przeprowadzania badań, wzory stosowanych dokumentów oraz wzór pieczętki uprawnionego lekarza, podmioty uprawnione do szkolenia lekarzy w zakresie badań kierowców, wysokość opłat za badanie lekarskie oraz wpis do ewidencji lekarzy uprawnionych do przeprowadzania badań.

W ramach badania lekarskiego uprawniony lekarz dokonuje oceny stanu zdrowia

¹ Należy przez to rozumieć osobę, która ukończyła 16 lat i została wybrana przez osobę uprawnioną w celu ułatwienia porozumienia z osoba uprawnioną i udzielenia jej pomocy w załatwianiu spraw urzędowych.

osoby badanej w celu stwierdzenia istnienia przeciwwskazań zdrowotnych lub ich braku do kierowania pojazdami. Badania przeprowadzane są w zakresie: narządu wzroku, słuchu i równowagi; narządu ruchu; układu sercowo-naczyniowego i oddechowego; układu nerwowego (w tym padaczki); czynności nerek; cukrzycy; stanu psychicznego; objawów wskazujących na uzależnienie od alkoholu lub jego nadużywanie; innych poważnych zaburzeń stanu zdrowia zagrażających podczas kierowania pojazdem; stosowania produktów leczniczych mogących mieć wpływ na zdolność do kierowania pojazdami.

Ubytek częściowy słuchu albo ubytek całkowity nie stanowią przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami przez osoby ubiegające się o wydanie lub posiadające prawo jazdy w następujących kategoriach (Załącznik nr 3):

- AM (motorower, czterokołowiec lekki),
- A1 (motocykl o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm³, mocy nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,1 kW/kg, motocykl trójkołowy o mocy nieprzekraczającej 15 kW, motorower, czterokołowiec lekki),
- A2 (motocykl o mocy nieprzekraczającej 35 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,2 kW/kg, przy czym nie może on powstać w wyniku wprowadzenia zmian w pojeździe o mocy przekraczającej dwukrotność mocy tego motocykla),
- A (motocykl, motorower, czterokołowiec lekki),
- B1 (czterokołowiec, motorower),
- B (pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony – z wyjątkiem autobusu i motocykla lub zespołem pojazdów),
- B+E (pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony łącznie z przyczepą/przyczepami o masie całkowitej do 3,5 tony),
- T (ciągnikiem rolniczym lub pojazdem wolnobieżnym, zespołem pojazdów złożonych z ciągnika rolniczego z przyczepą/przyczepami lub pojazdem wolnobieżnym z przyczepami, motorower, czterokołowiec lekki).

Ustawodawca zastrzegł, że w przypadku osoby ubiegającej się o wydanie lub posiadającej prawo jazdy kategorii: C, C1, C1+E, C+E, D, D1, D1+E, D+E (pojazdów samochodowych o masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony, autobusów) lub pozwolenie na kierowanie tramwajem lub zezwolenie czy przedłużenie tego zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym lub przewożącym wartości pieniężne 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.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 marca 2016 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców (Dz. U. 2016 r. poz. 280) określa szczegółowe wymagania w zakresie programu, warunków, trybu i zakresu prowadzenia szkolenia osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania motorowerem, pojazdami silnikowymi lub tramwajem.

Egzamin wewnętrzny dla ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami składa się z części teoretycznej oraz praktycznej. Po uzyskaniu pozytywnego wyniku w części teoretycznej, przeprowadzanej w sali wykładowej przy użyciu testu komputerowego, uczestnik szkolenia może przystąpić do części praktycznej realizowanej na placu manewrowym oraz w ruchu drogowym. W sali egzaminacyjnej tłumacz języka migowego lub systemu językowo-migowego może przebywać nie dłużej niż do rozpoczęcia testu. W części praktycznej egzaminu rolą tłumacza jest przekazywanie osobom głuchym poleceń egzaminującego. Obecność tłumacza na egzaminie zapewnia sobie osoba egzaminowana.

PRACE LEGISLACYJNE:

Brak.

DZIAŁANIA POWIĄZANE:

Brak możliwości uzyskania przez niesłyszących uprawnień do kierowania pojazdami w celach zawodowych podnoszono w Sejmie VII kadencji w podkomisji stałej do spraw osób niepełnosprawnych. Polski Związek Głuchych prezentując stanowisko w tej sprawie na posiedzeniu podkomisji 18 lutego 2014 r. podkreślił, że niemożność uzyskania prawa jazdy kategorii C oraz zezwolenia na obsługiwanie wózków widłowych zdecydowanie ogranicza niesłyszącym możliwości zarobkowania, a w konsekwencji powoduje ich dyskryminację. W dyskusji zwrócono uwagę na dwa problemy: konieczność samodzielnego zapewnienia przez egzaminowanego tłumacza języka migowego w trakcie egzaminu oraz niedostosowanie programu nauczania do rodzaju niepełnosprawności. Znaczna część osób głuchych i słabosłyszących ma problemy z czytaniem i rozumieniem tekstu w języku polskim, a nie z przetwarzaniem obrazu i reakcją. Ograniczony czas odpowiedzi na egzaminie teoretycznym, który z założenia ma sprawdzać czas reakcji kierowcy, nie jest dostosowany do umiejętności porozumiewania się językiem polskim przez osoby niesłyszące, dla których językiem naturalnym jest polski język migowy (PJM).

Posłanka Janina Okragły na 71. posiedzeniu Sejmu 10 lipca 2014 r., w ramach dyskusji nad informacją rządu o działaniach podjętych przez Polskę w celu wprowadzenia w życie postanowień Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych, poruszyła sprawę

dostęp osób głuchych do uprawnień do kierowania pojazdami. Skierowała do pełnomocnika rządu ds. osób niepełnosprawnych zapytanie czy podjął starania w kwestii zmiany rozporządzenia ministra infrastruktury i budownictwa obligującego do samodzielnego zapewnienia sobie przez osobę egzaminowaną tłumacza języka migowego w czasie egzaminu na prawo jazdy. Zdaniem posłanki rozporządzenie jest niezgodne z Konstytucją, gdyż zaburza zasadę równości obywateli. Dodatkowo, część teoretyczna egzaminu jest dla osób niedosłyszących i głuchych zbyt krótka ze względu na występujące u nich trudności w porozumiewaniu się w języku polskim. Posłanka J. Okrągły podnosiła także problem braku możliwości uzyskania przez osoby głuche prawa jazdy kategorii C oraz zezwolenia na wózki widłowe co skutkuje ograniczeniem ich możliwości zarobkowania. Wskazane zostały dobre rozwiązania tej kwestii funkcjonujące w Wielkiej Brytanii.

W Sejmie VIII kadencji trwają prace nad tożsamą petycją wniesioną przez pana Mariusza Nowaka w sprawie stworzenia możliwości uzyskania przez osoby głuche uprawnień do kierowania pojazdami kat. C. Petycja została skierowana do Komisji do Spraw Petycji 14 czerwca 2016 r. (NR BKSP-145-92/16).

INFORMACJE DODATKOWE:

W obecnym stanie prawnym osoba głucha może ubiegać się o prawo jazdy kategorii A i B, ale nie może wykonywać zawodu kierowcy. W celu uzyskania prawa jazdy osoba niesłysząca musi zaliczyć kurs, który nie różni się od kursu dla pozostałych zdających. Stanowi on dla środowiska głuchych trudność na kilku poziomach:

- zawiłość w przełożeniu na język migowy przepisów kodeksu drogowego,
- brak instruktorów posługujących się językiem migowym, a w przypadku korzystania z tłumacza migowego wydłużający się czas trwania kursu,
- trudności komunikacyjne na linii kursant-instruktor w czasie jazd,
- konieczność samodzielnego zapewnienia i sfinansowania obecności tłumacza migowego na prawo jazdy kat. A i B na egzaminie w części teoretycznej (przekazuje instrukcję wypełniania testów) oraz w części praktycznej (tłumaczy pytania egzaminatora).

Problematyczne też jest usadowienie tłumacza, jako osoby trzeciej w samochodzie egzaminacyjnym, bowiem w sytuacji gdy zajmuje on miejsce na tylnym siedzeniu to jest niewidoczny dla zdającego.

Statystyki wykazują, że głusi kierowcy są uczestnikami nielicznych kolizji drogowych. Generalnie ocenia się ich jako bardzo uważnych kierowców, ponieważ niedoskonałość jednego ich zmysłu powoduje wyostrenie pozostałych. Duży wpływ na bezpieczną jazdę niesłyszących kierowców ma mniejsza skłonność do ulegania rozprasaniu,

podczas jazdy nie rozmawiają przez telefon, nie słuchają radia, są skoncentrowani na drodze.

Jak pokazują przykłady innych państw np. Wielkiej Brytanii oraz Kanady głusi mogą ubiegać się i uzyskiwać prawo jazdy kategorii C, jeżeli potrafią powiadomić służby ratunkowe o sytuacji drogowej np. wysyłając sms ratunkowy lub korzystając z tekstofonu. W Kanadzie głusi nie mogą prowadzić karetki pogotowia.

OPRACOWAŁA

Marzena Krysiak

WICEDYREKTOR


Joanna Urban