UZASADNIENIE

Głównym celem projektu jest transpozycja do polskiego prawodawstwa 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 (Dz. Urz. L 112 z 2.05.2018, s. 29), zwanej dalej „dyrektywą 2018/645”.

Ponadto projekt zakłada zmianę przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w zakresie m.in. szkolenia osób zamierzających lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy, nadzoru nad ośrodkami szkolenia oraz dostosowania obiegu dokumentów i danych do potrzeb wynikających z projektowanych zmian. Dodatkowo projekt przewiduje zmianę przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami m.in. w zakresie procedury uzyskiwania prawa jazdy, zawieszania uprawnień do kierowania pojazdami oraz wydawania karty kwalifikacji kierowcy.

Najważniejszymi przepisami są przepisy związane z:

* doprecyzowaniem i rozszerzeniem wyjątków spod stosowania dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniającej rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającej dyrektywę Rady 76/914/EWG, zwanej dalej „dyrektywą 2003/59”,
* ustanowieniem nowego dokumentu w postaci kwarty kwalifikacji kierowcy jako dokumentu potwierdzającego uprawnienia kierowcy do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, któremu nie można wydać prawa jazdy z wpisem kodu 95,
* wymianą informacji o wydanych i cofniętych świadectwach kwalifikacji kierowcy,
* wprowadzeniem profilu kierowcy zawodowego jako zestawu danych identyfikujących i opisujących osobę ubiegającą się o wpis w prawie jazdy kodu 95, wydanie karty kwalifikacji kierowcy i świadectwa kwalifikacji zawodowej, wykonanie badań lekarskich i psychologicznych, utworzony, udostępniony, aktualizowany i archiwizowany w systemie teleinformatycznym,
* rozszerzeniem instytucji zawieszenia uprawnień do kierowania pojazdami i ograniczeniem przypadków stosowania skierowań kierowców na badania lub kursy.

1. **Transpozycja do polskiego prawodawstwa dyrektywy 2018/645**

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw transponuje do polskiego ustawodawstwa dyrektywę 2018/645.

Projekt ustawy rozszerza i doprecyzowuje lub dostosowuje do aktualnego stanu prawnego zakres wyłączeń spod stosowania przepisów dyrektywy 2003/59/WE w zakresie zwolnienia z konieczności uzyskania odpowiedniej kwalifikacji (tj. kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej lub kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej) i ukończenia szkolenia okresowego. W stosunku do aktualnie obowiązującego art. 39a ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym dokonano następujących zmian:

1. w zakresie obowiązującego pkt 3 rozszerzono przepis o warunek wykonywania przewozu w związku z zadaniami powierzonymi siłom zbrojnym;
2. w zakresie obowiązującego pkt 4 wyrażanie „obrony cywilnej” zastąpiono wyrażeniem „formacje obrony cywilnej” i rozszerzono przepis o podmioty ratownictwa medycznego oraz o warunek wykonywania przewozu drogowego w związku z zadaniami powierzonymi wskazanym służbom;
3. w zakresie obowiązującego pkt 5 wyrażenie „jednostki badawczo-rozwojowe lub szkoły wyższe” zastąpiono wyrażaniem „instytuty badawcze, uczelnie lub Sieć Badawczą Łukasiewicz” oraz rozszerzono przepis o kierowcę pojazdu przemieszczanego do naprawy lub konserwacji, bądź kierowcę pojazdu nowego i odbudowanego;
4. w zakresie obowiązującego pkt 7 rozszerzono przepis o pojazdy przeznaczone do niezarobkowego przewozu pomocy humanitarnej;
5. w zakresie obowiązującego pkt 8 rozszerzono przepis o dodatkowy warunek, polegający na tym, że pojazdy wskazane w przepisie nie są wykorzystywane do handlowego przewozu rzeczy lub osób;
6. w zakresie obowiązującego pkt 9 zlikwidowano warunek w postaci wykorzystania pojazdu do użytku osobistego;
7. w zakresie obowiązującego pkt 10 rozszerzono przepis o dodatkowy komponent w postaci sprzętu, którego wykorzystanie przez kierowcę może zwalniać z wymogów wynikających z dyrektywy 2003/59.

Ponadto wprowadzono nowe wyjątki, dotyczące kierowcy pojazdu:

1. dla którego wymagane jest prawo jazdy kategorii D lub D1 i który prowadzony jest bez pasażerów przez personel obsługi technicznej do lub z centrum obsługi technicznej, znajdującego się w pobliżu najbliższej bazy serwisowej, z której korzysta przewoźnik, pod warunkiem, że prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy;
2. wykorzystywanego do celu szkoleniowego przez osoby, które odbywają dodatkowe praktyczne szkolenie nauki jazdy w miejscu pracy, w przypadku gdy osobom tym towarzyszy inna osoba posiadająca świadectwo kwalifikacji zawodowej lub instruktor nauki jazdy dla danej kategorii pojazdu wykorzystywanego do szkolenia;
3. wykorzystywanego na obszarach wiejskich w ramach własnej działalności gospodarczej kierowcy, który nie oferuje usług przewozowych, a przewóz ma charakter sporadyczny i nie wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
4. wykorzystywanego lub wynajmowanego bez kierowcy przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne, gospodarstwa rolne lub rybackie, do przewozu rzeczy w ramach własnej działalności gospodarczej kierowcy, chyba że prowadzenie pojazdu stanowi część głównego zajęcia kierowcy lub kierowanie pojazdem przekracza odległość 100 km od bazy eksploatacyjnej, które jest właścicielem pojazdu, wynajmuje go lub użytkuje w ramach leasingu.

Jednocześnie uaktualniono brzmienie obowiązującego art. 39a ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym poprzez wskazanie, że przepis dotyczy również prawa jazdy kategorii AM i A2. Ze względu na fakt, że kierowcy wskazani w ww. przepisie w dalszym ciągu będą zwolnieni jedynie z uzyskania odpowiedniej kwalifikacji i ukończenia szkolenia (bez zwolnienia z badań dla kierowców wykonujących przewóz drogowy), dotychczasowy pkt 1 został przeniesiony do nowego ust. 4 w art. 39a ww. ustawy.

Ponadto przyjmuje się, że „obszar wiejski” należy rozumieć, zgodnie z definicją Głównego Urzędu Statystycznego, jako teren położony poza granicami administracyjnymi miast. W przypadku zaś „głównego zajęcia kierowcy” uznaje się, że kierowanie pojazdem nie jest takim (głównym) zajęciem, gdy zajmuje mniej niż 30% miesięcznego czasu pracy kierowcy.

Projektowana ustawa zakłada wprowadzenie możliwości prowadzenia kursów kwalifikacyjnych, tj. kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej, kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej uzupełniającej i kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej uzupełniającej, oraz szkoleń okresowych w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu (e-learning). W związku z wprowadzeniem nowej formy szkolenia określono również, że ośrodki szkolenia mogą prowadzić kursy kwalifikacyjne i szkolenia okresowe w zakresie bloku programowego określonego odpowiednio dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E w formie stacjonarnej lub w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. Tymczasem szkoła ponadpodstawowa, prowadzącą kształcenie w zawodzie, dla którego podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2019 r. poz. 1148, z póżn. zm.[[1]](#footnote-1))) przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy oraz podmiot prowadzący kwalifikacyjne kursy zawodowe w zakresie kwalifikacji wyodrębnionej w zawodzie, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy będą mogły prowadzić zajęcia – w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E w formie stacjonarnej. Ponadto określono, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, które dotychczas mogły prowadzić kursy kwalifikacyjne, po wejściu w życie projektowanej ustawy, ze względu na przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych organizowanych po ukończonych kursach kwalifikacyjnych, w celu uniknięcia konfliktu interesów, będą mogły prowadzić jedynie szkolenia okresowe w zakresie bloku programowego określonego odpowiednio dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E.

Wprowadzenie formy nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu będzie z jednej strony transpozycją dyrektywy 2018/645, z drugiej zaś strony wyjdzie naprzeciw oczekiwaniom kierowców, przedsiębiorców wykonujących przewóz drogowy i ośrodków szkolenia w zakresie umożliwienia korzystania z nowoczesnej formy prowadzenia zajęć. Jednocześnie w celu ograniczenia ewentualnych nieprawidłowości w szkoleniu prowadzonym w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu będzie można ją stosować w ramach kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego po uzyskaniu zgody. Będzie ona udzielana na wniosek przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia po spełnieniu przez ośrodek szkolenia dodatkowych warunków. Zgoda ta będzie cofana w przypadku zaprzestania spełnienia przez ośrodek szkolenia tych warunków. Zgodę będzie mógł otrzymać przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia, który:

1. prowadzi działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia nieprzerwanie co najmniej od 3 lat w zakresie bloku programowego, na który wnosi o zgodę wojewody;
2. posiada pojazdy samochodowe, w zależności od zakresu bloków programowych, w których są prowadzone kursy kwalifikacyjne i szkolenia okresowe, właściwe dla prawa jazdy kategorii C i C+E lub D i D+E, przy czym:
3. co najmniej jeden pojazd w zakresie danego bloku programowego, który jest wyłączną własnością tego przedsiębiorcy lub stanowi składnik jego wspólnego majątku małżeńskiego albo jest przedmiotem umowy leasingu, kredytu lub spółki cywilnej,
4. pojazd w zakresie prawa jazdy kategorii C jest nie starszy niż 10 lat, a w zakresie prawa jazdy kategorii D jest nie starszy niż 15 lat;
5. zatrudnia na umowę o pracę wykwalifikowaną kadrę dydaktyczną, w tym:
6. jednego wykładowcę posiadającego wiedzę, umiejętności i wykształcenie niezbędne do zapewnienia prawidłowego przebiegu szkolenia lub sam jest takim wykładowcą,
7. jednego instruktora, o którym mowa w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, posiadającego uprawnienia do prowadzenia szkolenia w zakresie prawa jazdy wszystkich kategorii właściwych dla bloku programowego, w ramach którego są przeprowadzane kursy kwalifikacyjne i szkolenia okresowe, lub sam jest takim instruktorem.

Zgodę będzie wydawał wojewoda, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej, po sprawdzeniu wymagań w drodze decyzji administracyjnej. Wysokość ww. opłaty zostanie określona w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 39i ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zaś opłata ewidencyjna zostanie określona w nowym rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 80d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu.

Wprowadzenie dodatkowych wymagań ma służyć umożliwieniu korzystania z e-learningu jedynie sprawdzonym ośrodkom szkolenia, które są zorientowane na długoterminowe prowadzenie przedmiotowej działalności, i które poprzez nieprzerwaną kilkuletnią działalność będą dawać rękojmię na prowadzenie szkolenia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu w sposób uczciwy, rzetelny i zgodny z prawem. Ponadto w celu przeciwdziałania specjalizacji ośrodków szkolenia w zakresie prowadzenia szkolenia jedynie w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu określono, że ośrodki prowadzące kwalifikację i szkolenie okresowe w formie nauczenia na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu będą obowiązane przeprowadzić pozostałe do przeprowadzenia zajęcia przy wykorzystaniu posiadanej infrastruktury, zgłoszonej do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia. Doprecyzowano również, że wymóg ten dotyczy również wszystkich zajęć realizowanych przez ośrodek szkolenia w formie stacjonarnej. Dodatkowo w celu zachowania wysokiej jakości prowadzonych szkoleń ośrodek szkolenia posiadający zgodę nie będzie mógł zlecić prowadzenia szkolenia innemu ośrodkowi nienależącemu do tego przedsiębiorcy.

Mając na względzie powyższe dokonano rozszerzenia zakresu przedmiotowego przepisu art. 39i ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym upoważniającego ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia. Projektowany przepis określa, że minister właściwy do spraw transportu określi:

1. szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia, o którym mowa w [art. 39g](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytcnrwga2dkltqmfyc4nbqgyztcobtha), w zakresie infrastruktury technicznej, warunków lokalowych, wyposażenia dydaktycznego oraz pojazdów używanych w trakcie szkolenia (bez zmian);
2. szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia:
3. kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej,
4. szkolenia okresowego w formie kursu okresowego oraz cyklu zajęć, o których mowa w [art. 39d ust. 3](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytcnrwga2dkltqmfyc4nbqgyztcobqgy) (następuje doprecyzowanie przepisu, który aktualnie umożliwia określenie warunków prowadzenia kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego bez możliwości określania trybu, zakresu i sposobu prowadzenia kursów kwalifikacyjnych i szkolenia okresowego);
5. szczegółowe wymagania dla oprogramowania, przy użyciu którego można prowadzić zajęcia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu (nowy przepis);
6. zakres tematyczny i liczbę godzin zajęć, które można prowadzić w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu (nowy przepis);
7. rodzaje szkoleń, które można zaliczyć na poczet części zajęć w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej i szkolenia okresowego oraz liczbę godzin zajęć, o które na podstawie innych szkoleń można pomniejszyć kwalifikację wstępną, kwalifikację wstępną przyśpieszoną, kwalifikację wstępną uzupełniającą, kwalifikację wstępną uzupełniającą przyśpieszoną i szkolenie okresowe (nowy przepis);
8. szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób przeprowadzania testów kwalifikacyjnych (następuje rozszerzenie przepisu, który aktualnie określa jedynie szczegółowe warunki przeprowadzania testów kwalifikacyjnych, bez określenia trybu, zakresu i sposobu przeprowadzenia tych testów);
9. szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób:
10. postępowania z dokumentacją związaną z prowadzeniem kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej i szkolenia okresowego,
11. prowadzenia dokumentacji przez ośrodki szkolenia (następuje doprecyzowanie przepisu, który aktualnie umożliwia określenie sposobu postępowania z dokumentacją związaną z prowadzeniem kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego);
12. wzory dokumentów związanych z prowadzonym szkoleniem (następuje rozszerzenie przepisu określenie innych dokumentów związanych z prowadzeniem szkolenia w celu ich ustandaryzowania oraz podniesienia skuteczności prowadzonej kontroli);
13. wysokość opłaty:
14. za wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, przy czym jego wysokość nie może przekroczyć 600 zł,
15. za wydanie zgody na prowadzenie szkolenia w ramach kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 600 zł,
16. za przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 60 zł (następuje dodanie przepisu, który umożliwi określenia wysokości opłaty za ww. zgodę oraz za przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego).

Projekt ustawy również zakłada, że po wydaniu zgody wojewoda będzie przekazywał odpowiednie informacje do centralnej ewidencji kierowców. Ponadto wojewoda będzie umieszczał informacje o wydaniu zgody i jej zakresie w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia. Jednocześnie w przypadku zaprzestania spełnienia wymagań będących podstawą wydania zgody, wojewoda będzie cofał w drodze decyzji administracyjnej zgodę i przekazywał odpowiednią informację do centralnej ewidencji kierowców. W przypadku zaś wielokrotnego prowadzenia przez ośrodek szkolenia zajęć w formie nauczenia na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu bez zgody na prowadzenie szkolenia w formie nauczenia na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu lub bez spełnienia warunków wymaganych do uzyskania zgody, wojewoda będzie wydawał decyzję o zakazie prowadzenia ośrodka szkolenia i będzie skreślał przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.

Przedsiębiorca, któremu wydano zgodę, będzie obowiązany zgłosić wojewodzie zmianę stanu faktycznego będącego podstawą wydania zgody, w terminie 14 dni od nastąpienia zmiany tego stanu.

Projektowana ustawa określa, że wojewoda i dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej po stwierdzeniu wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej niezgodnie ze stanem faktycznym przekazuje do centralnej ewidencji kierowców informację o tym fakcie wraz z datą tego stwierdzenia. Wojewoda będzie dokonywał ww. stwierdzenia w ramach nadzoru sprawowanego nad ośrodkami szkolenia, zaś dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej na podstawie informacji uzyskanej z właściwego kuratorium, które nadzoruje szkoły. Data stwierdzania wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej niezgodnie ze stanem faktycznym będzie oznaczać datę jego cofnięcie. Cofnięcie świadectwa kwalifikacji zawodowej zobliguje starostę jako organ wydający dokumenty potwierdzające uzyskanie uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy pojazdu ciężarowego lub autobusu, tj. prawo jazdy w wpisem kodu 95 i kartę kwalifikacji kierowcy, do zatrzymania prawa jazdy i unieważnienia karty, które zostały wydane na podstawie cofniętego świadectwa kwalifikacji kierowcy.

Projektowana ustawa określa również, że kierowca zamierzający wykonywać lub wykonujący przewóz drogowy będzie obowiązany uzyskać prawo jazdy z wpisem kodu 95 albo nowy dokument w postaci karty kwalifikacji kierowcy, jeżeli nie będzie możliwe wydanie krajowego polskiego prawa jazdy. Wskazano, że te dwa dokumenty z aktualnym wpisem kodu 95 potwierdzają kwalifikacje na terytorium Polski. Natomiast dokumentem potwierdzającym uzyskanie odpowiedniej kwalifikacji lub ukończenia szkolenia okresowego z aktualnym wpisem kodu 95 wydanym w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej – jest krajowe prawo jazdy, karta kwalifikacji kierowcy lub świadectwo kierowcy w zakresie przewozu drogowego rzeczy.

W celu uporządkowania dokumentów uprawniających do pracy na stanowisku kierowcy pojazdu ciężarowego lub autobusu wprowadzono nowy dokument potwierdzający uzyskanie odpowiedniej kwalifikacji lub ukończenie szkolenia okresowego w postaci karty kwalifikacji kierowcy. Jednocześnie zrezygnowano ze świadectwa kierowcy jako dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań przewidzianych dla osoby zamierzającej lub wykonującej przewóz drogowy rzeczy na stanowisku kierowcy. Świadectwo kierowcy w dalszym jednak ciągu będzie potwierdzało legalne zatrudnienie dla osób z państw trzecich. Jego wydanie nastąpi na podstawie m.in. kopii karty kwalifikacji kierowcy wydanej w państwie członkowskim Unii Europejskiej z aktualnym wpisem kodu 95 lub w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej oraz posiadanego prawa jazdy lub prawa jazdy wydanego w państwie członkowskim Unii Europejskiej lub w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z aktualnym wpisem kodu 95.

Wydawanie karty kwalifikacji kierowcy będzie z jednej strony transpozycją do polskiego ustawodawstwa dyrektywy 2018/645, z drugiej zaś strony doprowadzi do tego, że ten sam organ w Polsce (starosta albo prezydent miasta na prawach powiatu) będzie wydawał dokumenty komunikacyjne dla kierowców, w tym dokumenty potwierdzające uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego (aktualnie prawo jazdy z wpisem kodem 95 wydaje starosta, a świadectwo kierowcy – Główny Inspektor Transportu Drogowego). Ponadto o nabycie karty kwalifikacji kierowcy będzie można ubiegać się w każdym urzędzie (Główny Inspektor Transportu Drogowego ma siedzibę w Warszawie). O wydanie karty będzie wnioskował kierowca (aktualnie pracodawca występuje dla kierowcy o wydanie świadectwa kierowcy jako dokumentu potwierdzającego uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego na stanowisku kierowcy). Powinno to przyczynić się do pozytywnego odebrania projektowanych zmian. Jednocześnie starosta albo prezydent miasta na prawach powiatu będzie mógł weryfikować wydawane dokumenty, tj. prawo jazdy z wpisem kodu 95 i kartę kwalifikacji kierowcy, z danymi w centralnej ewidencji kierowców oraz, w razie potrzeby, z danymi z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, co pozwoli na szybkie i wiarygodne sprawdzenie dokumentów będących podstawą do wydania uprawnień.

Kartę kwalifikacji kierowcy będzie wydawał, podobnie jak prawo jazdy z wpisem kodu 95, każdy starosta albo prezydent miasta na prawach powiatu . Nastąpi to na wniosek kierowcy na podstawie kopii świadectwa kwalifikacji zawodowej wydanego w Polsce oraz orzeczenia lekarskiego i psychologicznego o braku przeciwwskazań odpowiednio zdrowotnych i psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy. Jednocześnie w przypadku uzyskania przez starostę informacji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego wydano kartę, w celu skutecznego uniemożliwienia wykonywania pracy na stanowisku kierowcy ze względu na wyłudzone uprawnienie starosta unieważni tę kartę.

Wpis w prawie jazdy kodu 95 będzie następował na dotychczasowych warunkach. W przypadku zaś cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego wydano kierowcy prawo jazdy z wpisem kodu 95, w celu skutecznego uniemożliwienia wykonywania pracy na stanowisku kierowcy ze względu na wyłudzone uprawnienie, starosta w drodze decyzji administracyjnej będzie zatrzymywał prawo jazdy. Zatrzymane prawo jazdy będzie zawieszane, a następnie unieważniane.

Odmienny tryb postępowania wobec posiadaczy karty kwalifikacji kierowcy oraz prawa jazdy z wpisem kodu 95 po uzyskaniu przez starostę informacji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji kierowcy, wynika z faktu, że pierwsza kategoria osób ma miejsce zamieszkania w Polsce i organy mogą wyegzekwować pożądany efekt, tj. uniemożliwienie wykonywania pracy na stanowisku kierowcy ze względu na wyłudzone uprawnienie, w drodze decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy. Druga kategoria osób będzie miała miejsce zamieszkania poza Polską i wyegzekwowanie ww. pożądanego efektu poprzez środek prawny w postaci decyzji administracyjnej będzie nieskuteczne. Stąd też wobec tych osób starosta albo prezydent miasta na prawach powiatu będzie unieważniał kartę kwalifikacji kierowcy, która została wyłudzona.

W związku z koniecznością przekazywania do europejskiej sieci elektronicznej informacji o wydanych i cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej (potwierdzających uzyskanie odpowiedniej kwalifikacji lub ukończenie szkolenia okresowego) określono, że wojewoda i dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej po stwierdzeniu wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej niezgodnie ze stanem faktycznym cofa świadectwo i przekazuje do centralnej ewidencji kierowców informację o cofnięciu świadectwa oraz dacie cofnięcia. Jednocześnie określono, że organ wydający kartę kwalifikacji kierowcy lub praco jazdy z wpisem kodu 95 wymienia z innymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej, Konfederacją Szwajcarską lub państwami członkowskimi Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronami umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej informacje o wydanych i cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej. Wymiana tych informacji następuje wyłącznie w zakresie danych aktualnie dostępnych w Europejskiej Sieci Praw Jazdy.

Ponadto określono zakres dodatkowych danych jakie będą gromadzone w centralnej ewidencji kierowców w postaci wydanych i cofniętych świadectw kwalifikacji zawodowej, kart kwalifikacji kierowcy oraz zgód na prowadzenie szkolenia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. Jednocześnie wskazano wojewodę, dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej i starostę albo prezydenta miasta na prawach powiatu jako podmioty, które będą zasilały ewidencję w odpowiednie dane, oraz starostę albo prezydenta miasta na prawach powiatu i organy kontroli ruchu drogowego, którym administrator ewidencji ma je przekazywać.

Projekt ustawy przewiduje również rozszerzenie przepisu art. 39i ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym upoważaniającego ministra infrastruktury do określenia, w drodze rozporządzenia, o określenie:

1. trybu, zakresu i sposobu prowadzenia kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej, szkolenia okresowego w formie kursu okresowego oraz cyklu zajęć;
2. szczegółowych wymagań dla oprogramowania, przy użyciu którego można prowadzić zajęcia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;
3. szczegółowych warunków, trybu, zakresu i sposobu prowadzenia zajęć w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;
4. zakresu tematycznego i liczby godzin zajęć, które można prowadzić w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;
5. rodzaju szkoleń, które można zaliczyć na poczet części zajęć w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej i szkolenia okresowego oraz liczbę godzin zajęć, o które na podstawie innych szkoleń można pomniejszyć kwalifikację wstępną, kwalifikację wstępną przyspieszoną, kwalifikację wstępną uzupełniającą, kwalifikację wstępną uzupełniającą przyspieszoną i szkolenie okresowe;
6. trybu, zakresu i sposobu organizacji i przeprowadzania testów kwalifikacyjnych;
7. szczegółowych warunków, trybu, zakresu i sposobu postępowania z dokumentacją związaną z prowadzeniem kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej i szkolenia okresowego oraz prowadzenia dokumentacji przez ośrodki szkolenia;
8. wzorów dokumentów związanych z prowadzeniem szkolenia;
9. wysokości opłaty za wydanie zgody na prowadzenie szkolenia w ramach kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 600 zł, oraz za przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 60 zł.

Ze względu na potrzebny dłuższy czas na opracowanie wzoru świadectwa kwalifikacji zawodowej, który stanowi dokument trzeciej kategorii, zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami w zakresie opracowania dokumentów publicznych, określono, że minister właściwy do spraw transportu będzie upoważniony na odrębnej podstawie prawnej określić wzór ww. świadectwa.

Jednocześnie dodano w art. 21 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2019 r. poz. 341, z późn. zm.), odrębny ustęp upoważniający ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych do określenia, w drodze rozporządzenia:

1. wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, wzór karty kwalifikacji kierowcy oraz ich opis;
2. szczegółowych warunków wydawania i unieważniania kart kwalifikacji kierowcy, a także szczegółowe czynności organów i innych jednostek z tym związane oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach
3. opłaty za wydanie karty kwalifikacji kierowcy – przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 200 zł.

Ze względu na fakt, że karta kwalifikacji kierowcy ma należeć, analogicznie jak prawo jazdy, do dokumentów publicznych pierwszej kategorii, będzie miała podobny poziom zabezpieczeń, planuje się, że opłata za nią będzie więc zbliżona do opłaty za prawo jazdy. Należy jednak uwzględnić, że skala zapotrzebowania na karty kwalifikacji kierowcy będzie mniejsza niż na prawo jazdy. Zakłada się jednak, że nie powinno to wpłynąć na wysokość opłaty za kartę kwalifikacji kierowcy, bowiem jako dokument pierwszej kategorii będzie produkowana przez tego samego producenta co prawo jazdy i koszty jej produkcji należy rozpatrywać w sposób zbilansowany. Opłata za prawo jazdy wynosi obecnie 100 zł., zaś maksymalna jej wysokość określona w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami wynosi 200 zł. Stąd też, analogicznie jak w przypadku prawa jazdy, ustalono w projektowanej ustawie maksymalną wysokość opłaty za wydanie karty kwalifikacji kierowcy na poziomie 200 zł.

Karta kwalifikacji kierowcy będzie dokumentem potwierdzającym uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Osoby posiadające taką kartę będą potwierdzać posiadane kwalifikacje, zarówno w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej jak np. Grecja, Włochy, czy Portugalia, jak również w państwach trzecich jak np. Ukraina, Rosja czy Kazachstan. Ze względu na duże zapotrzebowanie osób posiadających uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy oraz czasochłonny i kapitałochłonny proces ich uzyskania oraz wykorzystanie w dużej mierze poza Polską karta będzie podatna na jej podrabianie. Stąd też powinna posiadać odpowiednio wysoki poziom zabezpieczeń analogiczny do tego, jaki występuje w przypadku innych dokumentów pierwszej kategorii jak prawo jazdy, karta do tachografu czy zaświadczenie ADR. Ponadto karta będzie zawierać wrażliwe dane, które na etapie wnioskowania o nią, jej produkcji i wydania, jak również przechowywania danych, muszą być odpowiednio chronione oraz zabezpieczone przed dostępem osób nieuprawnionych. Ustanowienie karty dokumentem pierwszej kategorii zapewni spełnienie tych warunków.

Ponadto projekt ustawy transponuje do ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami przepis umożliwiający kierowanie pojazdem samochodowym napędzanym paliwami alternatywnymi o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t oraz nieprzekraczającej 4250 kg przy założeniu, że dodatkowa dozwolona masa wynika wyłącznie z dodatkowej masy alternatywnych systemów napędu, na podstawie uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii B prawa jazdy.

1. **Rozwiązania na rzecz zmiany przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w zakresie szkolenia osób zamierzających lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy, nadzoru nad ośrodkami szkolenia oraz dostosowania obiegu dokumentów i danych do potrzeb wynikających z projektowanych zmian oraz na rzecz zmiany przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami m.in. w zakresie procedury uzyskiwania prawa jazdy, zawieszania uprawnień do kierowania pojazdami oraz wydawania karty kwalifikacji kierowcy.**

Zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym

W związku z wątpliwościami odnośnie do wieku, w którym można wykonywać przewóz drogowy osób, w celu usunięcia tych wątpliwości oraz pełnego wdrożenia dyrektywy 2003/59/WE, w art. 39a ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy z dnia z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym dokonano dwóch zmian. Jedna z nich polega na zmianie tiret trzecie w taki sposób, że od 21 roku życia przewóz drogowy osób pojazdami właściwymi dla prawa jazdy kategorii D lub D+E będzie mogła wykonywać osoba, o ile kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną i o ile przewóz wykonywany jest na liniach regularnych, których trasa nie przekracza 50 km (aktualnie przepis umożliwia wykonywanie przewozu drogowego na takich warunkach pojazdami właściwymi dla prawa jazdy kategorii D1 lub D1+E). Drugą zmianą jest dodanie tiret czwarte i służy temu, żeby od 21 roku życia umożliwić wykonywanie przewozu drogowego osób pojazdami właściwymi dla prawa jazdy kategorii D1 lub D1+E po uzyskaniu kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej (usunięto ograniczenie w postaci warunku wykonywania przewozu drogowego na liniach regularnych, których trasa nie przekracza 50 km). Jednocześnie skreślono w art. 39a ustawy z dnia z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ust. 1a, który ograniczał wykonywanie przewozu drogowego osób pojazdami właściwymi dla prawa jazdy kategorii D i D+E do 23 roku, bez względu na rodzaj uzyskanej kwalifikacji (wstępnej czy wstępnej przyśpieszonej), jedynie do regularnych linii komunikacyjnych na trasie nieprzekraczającej 50 km. Ww. trzy zmiany w pełni wdrożą dyrektywę 2003/59/WE, uporządkują przepisy w przedmiotowym zakresie oraz umożliwią wykonywanie przewozu drogowego osób pojazdami właściwymi dla prawa jazdy D i D+E na podstawie uzyskanej kwalifikacji wstępnej, a w zakresie prawa jazdy kategorii D1 lub D1+E – na podstawie kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej – już od 21 lat.

Ponadto projekt ustawy zwalnia kierowców, którzy są wyłączeni spod stosowania przepisów dyrektywy 2003/59/WE z konieczności posiadania orzeczenia lekarskiego i psychologicznego o braku przeciwwskazań odpowiednio zdrowotnych i psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy (aktualnie kierowcy ubiegający się o wydanie prawa jazdy kategorii C lub D mają obowiązek poddania się badaniu lekarskiemu i psychologicznemu w celu stwierdzenia braku przeciwwskazań do kierowania pojazdami, a kierowcy wykonujący przewóz drogowy, ale korzystający z ww. zwolnień, mają dodatkowo posiadać i okazać na żądanie organów kontroli ruchu drogowego orzeczenie lekarskie i psychologiczne o braku przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy). Zwolnienie ww. kierowców z nadmiernych obowiązków zostanie pozytywnie odebrane przez samych zainteresowanych, bowiem w konsekwencji ograniczy ich wydatki na spełnienie dotychczasowych wymagań (brak konieczności poddania się odpowiednim badaniom oznacza brak konieczności ponoszenia opłat za te badania).

W związku z brakiem jednoznacznej i pełnej informacji w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym o rodzajach podmiotów prowadzących szkolenia dla osób zamierzających lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy i zakresu tych szkoleń, określono, że szkolenia te są prowadzone przez:

1. ośrodek szkolenia – w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej oraz szkolenia okresowego w zakresie bloku programowego określonego odpowiednio dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E;
2. szkołę ponadpodstawową, prowadzącą kształcenie w zawodzie, dla którego podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2018 r. poz. 996, z późn. zm.), przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E;
3. podmiot prowadzący kwalifikacyjne kursy zawodowe w zakresie kwalifikacji wyodrębnionej w zawodzie, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E.

Ponadto w celu uniknięcia konfliktu interesów, polegającego na prowadzeniu kursów kwalifikacyjnych (aktualnie wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego mogą prowadzić te kursy), które kończą się testem kwalifikacyjnym, i przeprowadzaniu testu kwalifikacyjnego przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, co jest nowym zadaniem ośrodków, określono, że ośrodki będą mogły prowadzić jedynie szkolenia okresowe w zakresie bloku programowego określonego odpowiednio dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E.

W celu rozróżnienia i właściwego przyporządkowania formy prowadzonych szkoleń, w projektowanej ustawie określono, że ośrodek szkolenia prowadzi szkolenia w formie stacjonarnej lub w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, zaś szkoła i podmiot prowadzący kwalifikacyjne kursy zawodowe – tylko w formie stacjonarnej.

Mając na względzie potrzebę podniesienia świadomości osób przystępujących do kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego, przed rozpoczęciem ww. kursu i szkolenia ośrodek szkolenia będzie obowiązany dodatkowo zapoznać osobę z programem tego kursu i szkolenia.

Ponadto w celu wykluczenia nieprawidłowości podczas procesu szkolenia kierowcy zamierzającego wykonywać lub wykonującego przewóz drogowy na stanowisku kierowcy pojazdu ciężarowego lub autobusu wprowadzono profil kierowcy zawodowego. Profil ten należy rozumieć jako zestaw danych identyfikujących i opisujących osobę ubiegającą się o wpis w prawie jazdy kodu 95, wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej i karty kwalifikacji kierowcy, wykonanie badań lekarskich i psychologicznych utworzony, udostępniany, aktualizowany i archiwizowany w systemie teleinformatycznym. Będzie on utworzony w systemie teleinformatycznym wykorzystywanym przez organy uprawnione do wydawania uprawnień komunikacyjnych. Profil kierowcy zawodowego będzie zakładany przez starostę albo prezydenta miasta na prawach powiatu na wniosek zainteresowanej osoby. Następnie, po wykonaniu przez zainteresowaną osobę odpowiednich badań lekarskich i psychologicznych, zostanie odpowiednio uzupełniony przez uprawnionego lekarza i uprawnionego psychologa. Później na wniosek zainteresowanej osoby profil zostanie udostępniony wybranemu przez tę osobę ośrodkowi szkolenia, prowadzącemu kurs kwalifikacyjny lub szkolenie okresowe, w celu jego wypełnienia, tj. wpisania danych dotyczących przeprowadzonego kursu i szkolenia. W przypadku osoby, która uczestniczyła w kursie kwalifikacyjnym, profil zostanie udostępniony wybranemu przez tę osobę wojewódzkiemu ośrodkowi ruchu drogowego, który przeprowadzi test kwalifikacyjny i odpowiednio zaktualizuje profil, tj. uzupełni go o wymagane dane po przeprowadzeniu przedmiotowego testu. Po zakończeniu szkolenia okresowego w przypadku osób, które w nim uczestniczyły, lub po uzyskaniu pozytywnego wyniku z testu kwalifikacyjnego w przypadku osób, które uczestniczyły w kursie kwalifikacyjnym, profil kierowcy zawodowego wraz z wpisanymi w nim danymi zostanie wykorzystany do wydania przez starostę albo prezydenta miasta na prawach powiatu odpowiedniego dokumentu z kodem 95.

Zaletą rozwiązania dla kierowców będzie możliwość przechodzenia do kolejnych etapów uzyskania uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy bez konieczności okazywania dokumentów potwierdzających zakończenie szkolenia czy uzyskanie pozytywnego wyniku z testu kwalifikacyjnego. Profil przyśpieszy również proces; dane po uzyskaniu pozytywnego wyniku z testu kwalifikacyjnego trafią do starosty albo prezydenta miasta na prawach powiatu, który zleci wydanie odpowiedniego dokumentu. Przekazywanie danych i informacji w zakresie określonym w ustawie będzie bezkosztowe dla podmiotów przekazujących te dane i informacje.

Ww. oba rozwiązania służą stworzeniu warunków sprzyjających do przeprowadzenia kursu kwalifikacyjnego i szkolenia zgodnie z określonym programem.

W celu poprawienia i uczynienia transparentnymi zasad przeprowadzenia testu kwalifikacyjnego określono, że będą one przeprowadzane przez egzaminatorów w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego (aktualnie przeprowadza je na wniosek kierownika ośrodka szkolenia komisja powołana przez wojewodę w ośrodku szkolenia, w którym co do zasady osoba szkolona ukończyła kurs kwalifikacyjny). Będzie to nowe zadanie ośrodka. Wyjątkiem od ww. zasady będą uczniowie kształcący się w ramach kwalifikacji, którzy do pierwszego testu kwalifikacyjnego przystąpią przed okręgową komisją egzaminacyjną, a w razie potrzeby, do każdego następnego testu – w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego. Rozwiązanie wprowadzi możliwość ponownego przystępowania do testu kwalifikacyjnego po uzyskaniu negatywnego wyniku z tego testu według potrzeb i możliwości zdającego (obecnie test kwalifikacyjny organizowany jest przez ośrodek szkolenia i termin lub kolejne terminy testu kwalifikacyjnego są uzależnione w dużej mierze od ośrodka szkolenia). Ponadto testy te będą przeprowadzane przez niezależnych egzaminatorów (aktualnie test kwalifikacyjny przeprowadzają w ośrodkach szkolenia przedstawiciele wojewody, którzy nierzadko w ramach obowiązków służbowych nadzorują te ośrodki) za ustaloną opłatą uiszczaną przez osoby zdające (aktualnie ośrodek szkolenia pokrywa koszty pracy komisji egzaminacyjnej w wysokości 1000 zł i przekazuje środki finansowe członkom komisji w sposób zwyczajowo przyjęty przez daną komisję, np. po zakończonym teście kwalifikacyjnym). W ocenie projektodawcy przyjęte rozwiązanie zostanie pozytywnie odebrane, zarówno przez ośrodki szkolenia, jak również przez osoby szkolone. Poza tym wykluczy kontakt osób kontrolujących ośrodki z tymi podmiotami podczas testów kwalifikacyjnych. Skutkiem zaś wprowadzenia transparentnych zasad przeprowadzenia testu kwalifikacyjnego będzie rzeczywiste sprawdzenie wiedzy osób szkolonych i niedopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego na stanowisku kierowcy przez takie osoby, które nie spełniają określonych przepisami wymagań.

Ponadto przewiduje się, że docelowo testy kwalifikacyjne będą przeprowadzone elektronicznie. Do czasu jednak wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych z wykorzystaniem systemu informatycznego wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego testy kwalifikacyjne będą przeprowadzane w postaci papierowej. Testy kwalifikacyjne organizowane przez okręgowe komisje egzaminacyjne będą przeprowadzane w formie pisemnej w postaci papierowej.

W celu zapewnienia odpowiednio wysokiego poziomu trudności testu kwalifikacyjnego jak również w celu usunięcia ewentualnych wątpliwości odnośnie do braku jawności bazy pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym dodano w art. 39b1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym przepis, w którym stwierdzono, że pytania stosowane na teście kwalifikacyjnym nie stanowią jak dotychczas informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1429).

Ponadto wykorzystując cyfrowego obiegu dokumentów podczas uzyskiwania uprawnień do wykonywaia przewozu drogowego na stanowisku kierowcy pojazdu ciężarowego lub autobusu, określono, że wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej będzie następować po złożeniu przez osobę z wynikiem pozytywnym testu kwalifikacyjnego poprzez wprowadzenie odpowiedniej informacji do centralnej ewidencji kierowców. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 9 mauja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej będzie następować poprzez wprowadzenie informacji o wydaniu do profilu kierowcy zawodowego niezwłocznie po złożeniu testu kwalifikacyjnego z wynikiem pozytywnym.

Analogiczny tryb postępowania będzie miał miejsce w przypadku wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej przez ośrodek szkolenia po ukończonym szkoleniu okresowym.

W celu nadaniu prawidłowego biegu prowadzony przez ośrodek szkolenia szkoleniom i podniesienia skuteczności nadzoru nad tymi podmiotami określono, że prowadzi zajęcia przy wykorzystaniu posiadanej infrastruktury, zgłoszonej do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.

Jednocześnie określono, że katalog pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym powinien zawierać niezbędną liczbę pytań (nie więcej niż 1500 pytań), która obejmie cały materiał przekazywany podczas kursu kwalifikacyjnego. Z jednej strony określenie maksymalnej liczby pytań będzie stanowiło informację dla osoby przystępującej do testu kwalifikacyjnego, z jakiej puli pytań może otrzymać pytanie na teście, z drugiej zaś strony pozwoli na efektywne zarządzenie katalogiem przez Komisję do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych.

W związku z trudnościami z jednoczesnym spełnieniem obu przesłanek w postaci przebywania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez odpowiedni czas oraz wykonywania przewozu drogowego na rzecz podmiotu mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, warunkujących przystąpienie do szkolenia okresowego, dokonano zmiany w tym zakresie. Polega ona na tym, że, po pierwsze, zrezygnowano z konieczności spełnienia obydwu przesłanek naraz. Po drugie, zmodyfikowano drugi warunek warunkujący przystąpienie do szkolenia okresowego w taki sposób, że do szkolenia będzie mogła przystąpić osoba, która pracuje na rzecz podmiotu mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i wykonującego przewóz drogowy. Projektowane rozwiązanie uelastyczni i ułatwi możliwość przystąpienia do szkolenia okresowego, w szczególności dla osób nieposiadających miejsca zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Ponadto określono, że również kierowca zamierzający wykonywać (a nie tylko wykonujący jak jest aktualnie) przewóz drogowy różnymi pojazdami, dla których wymagane jest posiadanie prawa jazdy co najmniej dwóch kategorii, tj. C1, C1+E, C lub C+E oraz D1, D1+E, D lub D+E, może ukończyć szkolenie okresowe z zakresu jednego bloku programowego. Aktualnie przepis dotyczy jedynie kierowcy wykonującego (nie dotyczy kierowcy zamierzającego wykonywać) przewozy różnymi pojazdami (np. właściwymi dla prawa jazdy kategorii C i D) i skutkuje tym, że kierowca posiadający prawo jazdy kategorii C i D i wykonujący przewóz drogowy rzeczy i osób może wykorzystać jedno świadectwo kwalifikacji zawodowej potwierdzające ukończenie szkolenia okresowego do wpisu w prawie jazdy przy kategorii C i D wymaganego kodu 95. Nie dotyczy to kierowcy posiadającego prawo jazdy kategorii C i D, i wykonującego przewóz drogowy rzeczy oraz zamierzającego wykonywać przewóz drogowy osób. Taki kierowca jest obowiązany ukończyć jedno szkolenie okresowe w zakresie bloku programowego C1, C1+E, C i C+E do uzyskania wpisu w prawie jazdy kodu 95 przy kategorii C, oraz drugiego szkolenia okresowego w zakresie bloku programowego D1, D1+E, D i D+E do uzyskania wpisu w prawie jazdy przy kategorii D. Zmiana ograniczy liczbę wymaganych szkoleń dla kierowców wykonujących przewóz drogowy oraz czas i środki finansowe tych kierowców poświęcane na te szkolenia.

W celu zmniejszenia obowiązków nałożonych aktualnie na przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia w zakresie podwójnego przekazywania informacji do wojewodów i centralnej ewidencji kierowców, określono, że dane, które aktualnie przekazuje się bezpośrednio do wojewodów najpóźniej w następnym dniu roboczym po dniu rozpoczęcia zajęć oraz dane osób, które przekazuje się w terminie 14 dni od dnia zakończenia szkolenia okresowego i wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego jego ukończenie, nie będą już więcej przezywane do wojewodów. W zamian przedmiotowe dane docelowo będą przekazywane do centralnej ewidencji kierowców, jednakże do wydania komunikatu, o którym mowa o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 975), będą wprowadzane i gromadzone w profilu kierowcy zawodowego. Profil ten będzie zaś odpowiednio i we właściwym czasie wypełniany przez upoważnioną do wykonania tej czynności osobę z ośrodka szkolenia, która przeprowadzi szkolenie.

Ponadto w celu ograniczenia przekazywanych danych, które są zbędne, zrezygnowano z konieczności przekazywania do centralnej ewidencji kierowców przez ośrodki szkolenia przed rozpoczęciem zajęć informacji o miejscu zamieszkania osoby szkolonej. Jednocześnie w celu podniesienia efektywności szkoleń dla kierowców zamierzających lub wykonujących przewóz drogowy, w szczególności wykluczenia lub zminimalizowania absencji tych kierowców na szkoleniach mimo stwierdzania w dokumentacji szkoleniowej ich obecności na zajęciach, projektowana ustawa określa, że po zakończonych zajęciach przekazuje się dodatkowe dane. Wprowadza się mianowicie do profilu kierowcy zawodowego w momencie wydania zakończenia szkolenia okresowego i wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego jego ukończenie, zakończenia modułu szkolenia okresowego i wydania zaświadczenia potwierdzającego jego ukończenie oraz ukończenia kursu kwalifikacyjnego dodatkowe dane dotyczące szkolenia ukończonego przez osobę szkoloną. Przekazywanie danych i informacji w zakresie określonym w ustawie będzie bezkosztowe dla podmiotów przekazujących te dane i informacje.

Mając na względzie wprowadzone rozwiązania w zakresie sposobu i kierunku przekazywania danych dotyczących prowadzonych przez ośrodek szkolenia szkoleń i kursów, został uchylony przepis określający sposób, w jaki ośrodki szkolenia mają przekazywać wojewodzie informacje o prowadzonych szkoleniach i kursach.

W celu doprowadzenia do zgodności z obowiązującym stanem prawnym powołaną w art. 39g ust. 2 pkt 2 lit. b i c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zastąpiono ustawą z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Ponadto uzupełniono w art. 39g w ust. 5 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym kopie dokumentów potwierdzających wiedzę i kwalifikacje instruktorów, które są załączone do wniosku wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.

W związku z wątpliwościami dotyczącymi certyfikatu potwierdzającego spełnienie przez urządzenie do symulowania jazdy w warunkach specjalnych odpowiednich wymagań, doprecyzowano art. 39g ust. 11 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w taki sposób, że przedsiębiorca będzie obowiązany posiadać ważny certyfikat (aktualnie odpowiedni certyfikat) wydany przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji, który potwierdza spełnienie odpowiednich wymagań przez urządzenie techniczne do jazdy w warunkach specjalnych. Usunie to niejasności oraz przyczyni się do ujednolicenia praktyki stosowanej przez organy rejestrowe.

W celu podniesienia skuteczności nadzoru nad ośrodkami szkolenia w projekcie ustawy określono, że wojewoda współpracuje w tym zakresie z właściwym wojewódzkim inspektorem transportu drogowego i okręgowym inspektorem pracy, a w razie potrzeby uzgadnia przeprowadzenie kontroli czasu pracy kierowców wybranych przedsiębiorców, których pracownicy uczestniczyli w kursach kwalifikacyjnych lub szkoleniach okresowych w ośrodku szkolenia wpisanym do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia prowadzonego przez tego wojewodę. Ponadto do zadań wojewódzkiego inspektora transportu drogowego dodano przeprowadzenie kontroli dokumentów związanych z również obowiązkowymi szkoleniami kierowców i wykonywaniem przez nich pracy na stanowisku kierowcy. Powyższe zmiany mają uskutecznić działania wojewody w zakresie wykazania nieobecności kierowców na zajęciach mimo stwierdzania w dokumentacji szkoleniowej ich obecności na zajęciach poprzez porównywanie dokumentacji szkoleniowej z odczytem karty do tachografu kierowcy (aktualnie niejednokrotnie w dokumentacji szkoleniowej jest odnotowana obecność kierowcy mimo tego, że w czasie szkolenia kieruje pojazdem i wykonuje przewóz drogowy, co dokumentuje jego karta do tachografu).

W celu uczynienia procesu uzyskania uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy pojazdu ciężarowego lub autobusu w pełni cyfrowym procesem, określono, że lekarz uprawniony do wykonywania badań lekarskich w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do pracy na stanowisku kierowcy, tj. posiadający uprawnienia do przeprowadzania badań stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy oraz posiadający uprawnienie do przeprowadzenia badań w zakresie medycyny pracy, po przeprowadzeniu badania, docelowo będzie przekazywał odpowiednie dane do centralnej ewidencji kierowców. Dane te będą wprowadzane do profilu kierowcy zawodowego. Do wydania jednak komunikatu, o którym mowa o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 975), ww. dane będą gromadzone w profilu kierowcy zawodowego.

Analogicznie będzie w przypadku psychologów uprawnionych do wykonywani badań psychologicznych w celu stwierdzenia istnienia albo braku przeciwwskazań psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy.

Przekazywanie danych w zakresie określonym w ustawie będzie bezkosztowe dla podmiotów przekazujących te dane.

Jednoczenie projekt ustawy usuwa ograniczenie polegające na konieczności poddawania się badaniom lekarskim i psychologicznym stwierdzającym istnienie albo brak przeciwwskazań odpowiednio zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy w terminie właściwym dla szkolenia okresowego, jednak nie później niż do dnia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej. Ograniczenie to niepotrzebnie krępuje kierowców i generuje problemy przy wpisie do prawa jazdy kodu 95 potwierdzającego ukończenie odpowiedniego szkolenia w przypadku, kiedy kierowca poddał się badaniom po wydaniu tego świadectwa. Usunięcie tych ograniczeń spowoduje, że wpis do prawa jazdy przedmiotowego kodu będzie następował na podstawie odpowiedniego każdego ważnego orzeczenia lekarskiego i psychologicznego.

W celu stworzeniu warunków sprzyjających do uczestnictwa kierowców w szkoleniu okresowym nałożono na przedsiębiorców wykonujących przewóz drogowy obowiązek stworzenia warunków organizacyjnych, umożliwiających kierowcy ukończenie szkolenia okresowego. Przedmiotowe rozwiązanie ma prowadzić co wykształcenia pozytywnych wzorców w zakresie kierowania kierowców na ww. szkolenia.

Ponadto projektowana ustawa uchylenia art. 39n ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, tj. przepisu ustanawiającego odznakę „Wzorowy kierowca”, jak również delegację do wydania aktu wykonawczego w tej sprawie, z uwagi na niejasne kryteria stosowane przy nadawaniu odznaki „Wzorowy kierowca”, przy jednoczesnym braku możliwości weryfikowania tych kryteriów w Ministerstwie Infrastruktury. Delegacja nie została do tej pory zrealizowana z uwagi na uznanie tego aktu jako niecelowy, generujący niepotrzebne koszty i nieprzynoszący żadnych pozytywnych skutków. Zgodnie z art. 39n ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym przedmiotowa odznaka może być nadawana zawodowym kierowcom wyróżniającym się szczególnymi osiągnięciami w pracy i wieloletnią bezwypadkową jazdą. Przepisy ww. ustawy nie określają jednak, co należy rozumieć pod tymi pojęciami. Kryteria ustawowe nadawania odznaki są niejednoznaczne i budzą wątpliwości, a także nie są możliwe do weryfikacji w resorcie transportu. „Szczególne osiągnięcia w pracy” są kryterium ujętym już przy funkcjonującej obecnie odznace honorowej „Zasłużony dla transportu Rzeczypospolitej Polskiej”, która jest zaszczytnym, honorowym wyróżnieniem i może być nadawana pracownikom transportu, także kierowcom, którzy szczególnie przyczynili się do osiągnięć i rozwoju tej dziedziny gospodarki narodowej. Sformułowanie „wieloletnia bezwypadkowa jazda” obejmuje każde zdarzenie, do którego doszło w wyniku chociażby nieumyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym i odnosi się do każdego uczestnika tego zdarzenia, zarówno sprawcy, jak i pokrzywdzonego. Powyższa przesłanka nie uwzględnia elementu winy. Wątpliwości budzi także samo nieprecyzyjne określenie „wieloletnia”. Brakuje także podstawy prawnej umożliwiającej sprawdzanie powyższych informacji w jakichkolwiek ewidencjach czy bazach danych. Mając powyższe na uwadze, przy jednoczesnym funkcjonowaniu odznaki „Zasłużony dla transportu RP” oraz innych wyróżnień dla kierowców, nadawanych przez organizacje skupiające przedsiębiorców transportu drogowego, celowe jest uchylenie art. 39n ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

W projekcie ustawy wprowadza się również zmiany do załącznika 3 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, mające charakter porządkujący. Nie są to zmiany merytoryczne, ponieważ określone w tych przepisach sankcje zostały już wprowadzone do systemu prawnego poprzez art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (w zakresie pkt 1.16.) oraz art. 5 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw (w zakresie pkt 4.7.-4.13.). Uporządkowanie ww. załącznika 3 jest niezbędne z uwagi na fakt, że załącznik 3 otrzymał w ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw zupełnie nowe brzmienie, które nie uwzględniło zmian w ww. ustawach.

Zmiany w ustawie z dnia 27 czerwca 1997 r. o służbie medycyny pracy

W celu zapewnienia dopływu do marszałka województwa informacji o posiadaniu przez lekarza uprawnionego do przeprowadzenia badań stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań do kierowania pojazdami dodatkowo informacji o posiadaniu przez tego lekarza uprawnień do przeprowadzenia badań profilaktycznych dla kierowców, na wniosek zainteresowanego właściwy wojewódzki ośrodek medycyny pracy będzie wydawał potwierdzenie posiadania przez lekarza uprawnień do przeprowadzenia badań profilaktycznych kierowców. W przypadku zaś wydania ww. potwierdzenia, wojewódzki ośrodek medycyny pracy będzie zobowiązany niezwłocznie przekazać właściwemu marszałkowi województwa za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej informację o zawieszeniu albo utracie przez lekarza uprawnień do wykonywania badań profilaktycznych kierowców.

Zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowy

W art. 38 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dodano kartę kwalifikacji kierowcy jako dokument, który kierujący pojazdem jest obowiązany mieć przy sobie (o ile jest wymagany) i okazywać na żądanie uprawnionego organu wymagane dla danego rodzaju pojazdu lub kierującego.

Ponadto zmieniono art. 80 d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowy w celu upoważniania ministra do spraw informatyzacji do wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 80d ust. 7 tej ustawy obejmującego opłatę za wydanie zgody na prowadzenie szkolenia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.

Dokonano również zmian w art. 100aa ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowy związanych z wydawaniem nowego dokumentu w postaci karty kwalifikacji kierowcy, wprowadzeniem profilu kierowcy zawodowego, wprowadzeniu do systemu przez uprawnionych lekarzy i psychologów informacji do przeprowadzonym badaniu, gromadzeniem dodatkowych danych o prowadzonych przez ośrodki szkolenia kursach i szkoleniach. W konsekwencji dokonano również zmiany w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowy obowiązków poszczególnych organów i podmiotów przekazujących do ewidencji określone dane i informacje.

Dodano także nowy przepis, zgodnie z którym dane zgromadzone w ewidencji dotyczące praw jazdy lub kart kwalifikacji kierowcy udostępnia się właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej przy wykorzystaniu Europejskiej Sieci Praw Jazdy.

W stosunku do wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego rozszerzono, jak już wyżej wskazano, zakres obowiązków o przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych oraz określone, że ośrodki te będą uprawnione do prowadzenia jedynie szkoleń okresowych. Ze względu na konflikt interesów będą pozbawione możliwości prowadzenia kursów kwalifikacyjnych.

Ponadto w art. 129 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowy dodano nowy ustęp, zgodnie z którym weryfikacji danych o kierującym pojazdem, którego prawo jazdy lub karta kwalifikacji kierowcy zostały wydane przez inne niż Rzeczpospolita Polska, państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską, państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, będzie następować w drodze teletransmisji przy użyciu Europejskiej Sieci Praw Jazdy. W przypadku gdy w odniesieniu do praw jazdy wydanych przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej użycie Europejskiej Sieci Praw Jazdy nie byłoby możliwe, potwierdzenie danych i wymiana informacji może nastąpić w inny sposób, w szczególności w formie papierowej lub za pomocą poczty elektronicznej. Przepisy stosuje się wyłącznie w zakresie danych aktualnie dostępnych w Europejskiej Sieci Praw Jazdy.

W art. 135 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowy uprawniono policjanta do zatrzymania karty kwalifikacji kierowcy za pokwitowaniem w razie jej unieważnienia. Natomiast w art. 136 ww. ustawy określono tryb postepowania z zatrzymaną kartą, tj. niezwłoczne, nie później niż w terminie 7 dni, przekazanie staroście, który ją wydał.

Zmiany w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami

Projektowana ustawa określa profil kierowcy zawodowego. Profil ten należy rozumieć jako zestaw danych identyfikujących i opisujących osobę ubiegającą się o wpis w prawie jazdy kodu 95, wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej i karty kwalifikacji kierowcy, wykonanie badań lekarskich i psychologicznych utworzony, udostępniany, aktualizowany i archiwizowany w systemie teleinformatycznym.

Jednocześnie w celu utransparentnienia przepisów w zakresie transportu drogowego i dążenia do zawarcia tych przepisów w odpowiednim akcie prawnym, tj. w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, określono w art. 9 ustawy z dnia 5 stycznia o kierujących pojazdami nowe brzmienie ust. 2. Zgodnie z projektowanym przepisem dla osób, które uzyskały kwalifikację wstępną przyśpieszoną, określoną w przepisach rozdziału 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, minimalny wiek do kierowania pojazdami określonymi w prawie jazdy kategorii D i D+E wynosi 21 lat. Aktualnie brzmienie przepisu określa ten wiek na 23 lata lub 21, z tym że taka osoba może kierować wyłącznie pojazdami wykonującymi regularne przewozy osób na liniach komunikacyjnych na trasie nieprzekraczającej 50 km. Potrzeba zmiany wynika z tego, że przepis art. 9 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami określa minimalny wiek do uzyskania prawa jazdy kategorii C i C+E oraz D i D+E przez osoby, które uzyskały odpowiednią kwalifikację, albo kwalifikację wstępną przyśpieszoną. Nie powinien on regulować kwestii z zakresu transportu drogowego, bowiem są już one określone w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym i nie należy ich powtarzać.

Ponadto w celu zapobieżenia wydawania w wieku pomiędzy 21 a 23 rokiem życia prawa jazdy kategorii D lub D+E z ograniczeniem do wykonywania regularnych przewozów osób na liniach komunikacyjnych na trasie nieprzekraczającej 50 km dla osób, które uzyskały odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną i ograniczeniem, ewentualnych niepotrzebnych kosztów po stronie kierowcy, zasadne jest skreślenie w art. 11 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami ust. 5. Wpisanie bowiem odpowiedniego ograniczenia wiązałoby się z koniecznością uzyskania nowego dokumentu po upływie ważności tego ograniczenia. To zaś generowałoby niepotrzebne koszty po stronie kierowcy. Ograniczenie to jest bowiem określone w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (dotyczy bowiem przewozu drogowego, a nie uzyskania prawa jazdy kategorii D i D+E) i na przedsiębiorcy zatrudniającym kierowcę spoczywa obowiązek skontrolowania czy kierowca może wykonywać przewóz drogowy w pełnym zakresie, czy tylko na liniach regularnych na trasie nieprzekraczającej 50 km.

Zgodnie z przepisami konwencji o ruchu drogowym z 1949 r. międzynarodowe prawo jazdy jest wydawane na rok, ale nie dłużej niż na okres ważności prawa jazdy. Przepisy ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami wskazują jednak, że to prawo jazdy powinno być wydane na okres 3 lat. Mając na względzie przedmiotową niezgodność przepisów należy dokonać zmiany przepisów art. 10 ust. 2 ww. ustawy w zaproponowanym kształcie.

W obecnym brzmieniu art. 12 w przypadku literalnego podejścia do stosowania przedmiotowego przepisu, osoba która kiedykolwiek miała cofnięte uprawnienia do kierowania pojazdami nie mogłaby w przyszłości ponownie uzyskać tego dokumentu. Takiej interpretacji zaprzeczają przepisy art. 103 przedmiotowej ustawy, wskazujące procedurę odzyskania cofniętych uprawnień. Mając na względzie powyższe oraz biorąc pod uwagę dotychczasowe problemy interpretacyjne przedmiotowego przepisu, należy dokonać zmiany przepisów art. 12 poprzez usunięcie przepisu, który zakazuje w ogóle wydania prawa jazdy osobie, która kiedykolwiek miała je cofnięte.

Aktualnie procedura wymiany zagranicznego prawa jazdy na polskie krajowe prawo jazdy nie obejmuje występującej w praktyce sytuacji, w której:

1. nie ma możliwości potwierdzenia ważności wydanego dokumentu w państwie jego wydania, a osoba występująca o wymianę miała wcześniej wydane polskie krajowe prawo jazdy, albo
2. wymienione z polskiego prawa jazdy zagraniczne prawo jazdy zostało cofnięte.

Przepisy nie przewidują trybu postępowania w ww. sytuacjach. Stąd też osoba, której cofnięto uprawnienie do kierowania pojazdami za granicą i która wróciła na stałe do Polski, powinna mieć możliwość odzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami. Zgodnie z projektowanym rozwiązaniem, taka osoba będzie traktowana na równi z osobami, którym cofnięto polskie uprawnienie do kierowania pojazdami, i będzie musiała spełnić te same warunki, żeby je odzyskać.

Ponadto w projekcie ustawy określono sposób postępowania z polskimi prawami jazdy wymienionymi na zagraniczne dokumenty. Przepis wskazuje, że przesłane druki należy unieważnić.

Dokonano zmiany w art. 15 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami w taki sposób, że wpis w prawie jazdy kodu 95 będzie dokonywany na pisemny wniosek kierowcy, na podstawie informacji zawartej w profilu albo przedłożonych kopii odpowiednich dokumentów. Ponadto określono, że w celu wymiany karty kwalifikacji kierowcy osoby, której karta kwalifikacji kierowcy została wydana w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej, państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, na prawo jazdy z wpisem kodu 95 właściwy organ wydający prawo jazdy zwróci się do właściwego organu tego państwa o potwierdzenie danych zamieszczonych w oryginale dokumentu. Potwierdzenie danych w zakresie karty kwalifikacji kierowcy wydanej przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską, państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej następują wyłącznie w drodze teletransmisji przy użyciu Europejskiej Sieci Praw Jazdy. W przypadku gdy w odniesieniu do kart kwalifikacji kierowcy wydanych przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej użycie Europejskiej Sieci Praw Jazdy nie byłoby możliwe, potwierdzenie danych i wymiana informacji może nastąpić w inny sposób, w szczególności w formie pisemnej w postaci papierowej lub elektronicznej. Wymiana danych następuje wyłączenie w zakresie danych aktualnie dostępnych w sieci elektronicznej.

Dodano w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami artykuł, zgodnie z którym każdy starostwa będzie mógł wydawać kartę kwalifikacji kierowcy, jeżeli nie będzie mógł wydać prawa jazdy z wpisem kodu 95. Karta będzie wydawana na podstawie informacji zawartej w profilu albo przedłożonych:

1. kopii świadectwa kwalifikacji zawodowej albo na podstawie ważnej karty kwalifikacji kierowcy wydanej w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej;
2. kopii orzeczenia lekarskiego ;
3. kopii orzeczenia psychologicznego.

Będzie istniała wymiana obcej karty kwalifikacji kierowcy na polską kartę kwalifikacji kierowcy. Wymiana kary, jak również potwierdzenie danych, nastąpi na zasadach jak przy wymianie karty kwalifikacji kierowcy na prawo jazdy w wpisem kodu 95.

Ponadto świadectwo kwalifikacji zawodowej, potwierdzające ukończenie szkolenia okresowego w zakresie jednego z bloków programowych, wydane osobie, o której mowa w art. 39d ust. 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, stanowi podstawę do uzyskania wpisu kodu 95 w zakresie posiadanych kategorii prawa jazdy spośród kategorii C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D i D+E. Wpis jest dokonywany na okres 5 lat liczony od dnia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej, o którym mowa w przepisach rozdziału 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, przy czym termin ten nie może być dłuższy niż okres ważności orzeczenia lekarskiego i orzeczenia psychologicznego, Za dokonanie wpisu kodu 95 pobiera się opłatę za wydanie karty kwalifikacji kierowcy oraz opłatę ewidencyjną.

Jednocześnie uzupełniono art. 16a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami o kartę kwalifikacji kierowcy jako kolejny dokument obok prawa jazdy i pozwolenia na kierowanie tramwajem.

W art. 20 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami dodany nowy ustęp upoważniający ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych do określania, w drodze rozporządzenia: wzoru karty kwalifikacji kierowcy oraz jej opisu, szczegółowych warunków wydawania i unieważniania karty kwalifikacji kierowcy, a także szczegółowych czynności organów i innych jednostek z tym związanych oraz wzoru dokumentów stosowanych w tych sprawach oraz opłatę za wydanie karty kwalifikacji kierowcy.

W związku z zapotrzebowaniem na instruktorów (nauki jazdy) posiadających uprawnienia do szkolenia osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii C i C+E oraz D i D+E, jak również czasochłonnym procesem uzyskania tych uprawnień w wskazanym zakresie (aktualnie warunkiem uzyskania uprawnienia instruktora (nauki jazdy) w zakresie prawa jazdy kategorii C i C+E oraz D i D+E jest posiadanie prawa jazdy odpowiednio kategorii C lub C+E oraz D i D+E co najmniej przez okres roku oraz co najmniej 3-letnie okres doświadczenia w prowadzeniu szkolenia osób ubiegających się o uprawnienie do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii B), projektuje się alternatywą drogę uzyskania uprawnień instruktora (nauki jazdy) w ww. zakresie. Warunkiem uzyskania uprawnienia instruktora (nauki jazdy) w zakresie prawa jazdy kategorii C lub C+E będzie posiadanie udokumentowanego co najmniej 10-letniego doświadczenia w wykonywaniu międzynarodowego przewozu drogowego pojazdami, dla których wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii C i C+E. W odniesieniu do kandydata na instruktora kategorii D lub D+E barunkiem uzyskania uprawnienia instruktora (nauki jazdy) w tym zakresie będzie posiadanie co najmniej 10-letniego udokumentowanego doświadczenia w wykonywaniu międzynarodowego transportu drogowego osób albo transportu osób w komunikacji miejskiej na stanowisku kierowcy pojazdu, dla którego wymagane jest posiadania prawa jazdy D i D+E.”;

Z jednej strony projektowana alternatywna droga uzyskania uprawnień instruktora (nauki jazdy) w zakresie prawa jazdy kategorii C lub C+E oraz D i D+E zapewni dopływ nowej kadry szkoleniowej, z drugiej zaś strony spełnienie projektowanych warunków przez przyszłych instruktorów (nauki jazdy) w zakresie wymaganego doświadczenia pozytywnie wpłynie na merytoryczną jakość prowadzonych szkoleń.

Jednocześnie określono, że katalog pytań stosowanych na egzaminie państwowym dla kandydatów na instruktorów i instruktorów powinien zawierać niezbędną liczbę pytań (nie więcej niż 1500 pytań), która obejmie cały materiał przekazywany podczas kursu dla kandydatów na instruktorów. Z jednej strony określenie maksymalnej liczby pytań będzie stanowiło informację dla osoby przystępującej do egzaminu, z jakiej puli pytań może otrzymać pytanie na teście, z drugiej zaś strony pozwoli na efektywne zarządzenie katalogiem przez Komisję do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych.

Ponadto analogiczne rozwiązanie określono w odniesieniu do katalogu pytań stosowanych na egzaminie państwowym na prawo jazdy (nie więcej niż 4000 pytań), na egzaminie dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów (nie więcej niż 1500 pytań) oraz na egzaminie dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy i instruktorów techniki jazdy (nie więcej niż 1500 pytań).

Aktualnie przepisy określają, że egzaminatorzy są wyłączeni z egzaminowania niektórych osób (ich katalog definiuje art. 57 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami). Wyłączenia nie mają czasowego ograniczenia. Tak skonstruowany przepis może powodować (szczególnie w małych wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego), że egzaminator lub egzaminatorzy, którzy prowadzili szkolenie w największych szkołach w regionie lub brali udział w kontrolach lokalnych ośrodkach szkolenia kierowców przestają mieć możliwość egzaminowania kogokolwiek w danym wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego. Aby zapobiec tej sytuacji określono, aby okres tego wyłączenia nie był dłuższy niż 18 miesięcy. Po takim okresie należy się spodziewać, że osoby mające związki z danym egzaminatorem uzyskają już uprawnienia do kierowania pojazdami.

Zgodnie z projektowaną ustawą powołana przez ministra właściwego do spraw transportu komisja do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych będzie uprawniona do opracowania i weryfikowania pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym (aktualnie nie jest wskazany podmiot, który przygotowuje te pytania). Wszystkie pytania, którymi zajmuje się komisja, będą opracowywane przez komisję (aktualnie pytania mogą być zgłaszane przez podmioty zewnętrzne i komisja je weryfikuje). Z dotychczasowych bowiem doświadczeń wynika, że przekazywane do weryfikacji przez podmioty zewnętrzne pytania egzaminacyjne są bardzo niskiej jakości. Środki publiczne są więc wydawane na weryfikację pytań egzaminacyjnych, które w większości nie mogą być później wprowadzone do bazy pytań egzaminacyjnych stosowanej na egzaminie państwowym na prawo jazdy. Proponowana zmiana spowoduje, że środki które przeznaczane były na negatywną weryfikację pytań egzaminacyjnych przekazywanych przez podmioty zewnętrzne będą mogły być wykorzystane na przygotowanie pytań, które w całości zostaną dołączone do bazy pytań stosowanej na egzaminie państwowym. Zmiana ta przyczyni się więc do bardziej racjonalnego wydawania środków z budżetu państwa.

Określono również, że przedmiotową komisję będzie nadzorował minister właściwy do spraw transportu (aktualnie nie ma takiego przepisu, stąd pojawiają się problemy natury nadzorczej). Ograniczono na poziomie ustawy również liczbę specjalności członków tej komisji, rezygnując ze specjalności w zakresie zdrowia, dydaktyki, metodyki i psychologii oraz języka polskiego, ponieważ z dotychczasowej praktyki wynika, że obecność w komisji członków o takich specjalnościach nie gwarantuje pytań na odpowiednim oczekiwanym i wymaganym poziomie. Pozostawiono jednak „otwarty” katalog specjalności, co pozwoli, w razie potrzeby, powołać do składu komisji osoby o innych specjalnościach niż wskazane w ustawie (projekt zakłada powołanie do komisji co najmniej specjalistów w zakresie ruchu drogowego, bezpieczeństwa ruchu drogowego i transportu drogowego). Ponadto określono, że przekazanie dotychczas przez podmioty zewnętrzne propozycje scenariuszy, wizualizacji i opisów wchodzących w skład pytań egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie państwowym stanowi równoznaczne przekazanie ministrowi właściwemu do spraw transportu praw autorskich do tych pytań.

Ponadto projektowana ustawa modyfikuje przepisy dotyczące komisji weryfikacyjnej. Aktualnie w skład Komisji Weryfikacyjnej przeprowadzającej egzaminy dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów wchodzi 4 egzaminatorów (oprócz przewodniczącego i sekretarza Komisji). W przypadku, kiedy organizowana jest tylko część teoretyczna egzaminu weryfikacyjnego, w skład komisji może wchodzić 2 egzaminatorów (oprócz przewodniczącego i sekretarza Komisji). W związku z dużym zainteresowaniem udziałem w egzaminach weryfikacyjnych, egzaminy te trwają niekiedy do wieczora, bądź do późnych godzin nocnych. Niekiedy czas oczekiwania na egzamin weryfikacyjny jest tak długi, że rodzi rozczarowanie osób zdających i kierują do Ministra Infrastruktury skargi na egzamin z tego powodu. Rozwiązaniem tego problemu będzie możliwość powołania na sesję egzaminacyjną, w przypadku dużej liczby osób zgłoszonych na egzamin weryfikacyjny, do składu Komisji Weryfikacyjnej dodatkowych dwóch egzaminatorów, co znacząco przyśpieszy egzaminowanie i skróci czas oczekiwania na egzamin. Ponadto ustawa określi minimalną liczbę 2 egzaminatorów powoływanych do komisji weryfikacyjnej. W przypadku bowiem egzaminów weryfikacyjnych kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów osób ubiegających się o uprawnienie o uprawnienie do kierowania tramwajem, do których przystępuje dużo mniejsza liczba osób, wystarczy, żeby komisja sprawnie i szybko przeprowadziła egzamin weryfikacyjny w składzie dwóch egzaminatorów, przewodniczący i sekretarz komisji.

Projektowana ustawa zmienia brzmienie art. 64 ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Celem zmiany przepisu jest doprecyzowanie trybu przeprowadzania egzaminu weryfikacyjnego dla kandydatów na egzaminatorów poprzez wskazanie systemu teleinformatycznego wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego jako właściwego do przeprowadzania egzaminu.

W związku z przekazaniem wojewódzkim ośrodkom ruchu drogowego nowego zadania w postaci przeprowadzenia testów kwalifikacyjnych, doprecyzowano w art. 67 ust. 1a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, iż w ramach nadzoru nad przeprowadzeni em egzaminów przez wojewódzki ośrodki ruchu drogowego marszałek województwa kontroluje sposób przeprowadzenia testów kwalifikacyjnych.

Projektowana ustawa zakłada zmianę art. 75 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami w celu dostosowania go do projektowanej zmiany przepisu art. 98a ww. ustawy.

W celu uczynienia procesu uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami w pełni cyfrowym procesem, określono, że lekarz uprawniony do wykonywania badań lekarskich w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami, po przeprowadzeniu badania, docelowo będzie przekazywał odpowiednie dane do centralnej ewidencji kierowców. Dane te będą wprowadzane do profilu kandydata na kierowcę. Do wydania jednak komunikatu, o którym mowa o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 975), ww. dane będą gromadzone w profilu kandydata na kierowcę.

Analogicznie będzie w przypadku psychologów uprawnionych do wykonywania badań psychologicznych w celu stwierdzenia istnienia albo braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdami.

Przekazywanie danych w zakresie określonym w ustawie będzie bezkosztowe dla podmiotów przekazujących te dane.

W celu zapewniania wprowadzenia do profilu kierowcy zawodowego oraz profilu kandydata na kierowcę danych osób badanych przez lekarza wpisanego do ewidencji uprawnionych lekarzy oraz przez psychologa wpisanego do ewidencji uprawnionych psychologów albo uniemożliwienia wprowadzenia do profilu kierowcy zawodowego oraz profilu kandydata na kierowcę i danych osób badanych przez uprawnionego lekarza lub uprawnionego psychologa skreślonych z odpowiednich ewidencji marszałek województwa docelowo będzie przekazywał do centralnej ewidencji kierowców informacje o wpisie i skreśleniu uprawnionego lekarza oraz uprawnionego psychologa z odpowiedniej ewidencji. Obowiązek będzie dotyczył również aktualizacji danych. Marszałek Województwa będzie wprowadzał dane do systemu teleinformatycznego. Jednak do wydania komunikatu, o którym mowa o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 975), ww. dane będą gromadzone w systemie teleinformatycznym. Przekazywanie danych i informacji w zakresie określonym w ustawie będzie bezkosztowe dla podmiotów przekazujących te dane i informacje.

Projektowana zmiana art. 99 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami i wprowadzenie przepisu art. 98a do ww. ustawy służy likwidacji nadmiaru czynności administracyjnych wykonywanych przez organy samorządowe w związku z postępowaniami w zakresie kierowców, którzy kierowali pod wpływem alkoholu. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, osoba kierując pojazdem pod wpływem alkoholu, wobec której sąd orzekł zakaz kierowania pojazdami, ma cofane uprawnienia do kierowania pojazdami. Dodatkowo starosta albo prezydent miasta na prawach powiatu wydaje skierowania na badania lekarskie i psychologiczne oraz na kurs reedukacyjny. Skierowania te są wydawane w formie decyzji administracyjnych i podlegają zaskarżeniu, pomimo, że przepisy ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami jednoznacznie wskazują, iż ww. osoby są obowiązane odbyć te badania czy uczestniczyć w kursach. Przyjęta praktyka powoduje także, że osoby, które mają cofnięte uprawnienia do kierowania pojazdami, nie mają motywacji do odbywania badań lekarskich w terminach wskazanych w skierowaniach i ww. ustawie (odpowiednio 1 miesiąc i 3 miesiące). Niedostarczenie badań skutkuje wydaniem decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy, ale mając na względzie, że uprawnienia do kierowania pojazdami zostały już cofnięte, to ich zatrzymanie jest już bezprzedmiotowe.

Przedstawiona zmiana służy uproszczeniu tej procedury poprzez rezygnację ze skierowań w formie decyzji. Informację o obowiązku poddania się badaniom czy przejścia szkoleń starosta albo prezydent miasta na prawach powiatu wyśle do osoby zainteresowanej lub umieści na decyzji o cofnięciu uprawnień.

Stosowne orzeczenia lekarskie i zaświadczenia osoba będzie musiała dostarczyć dopiero ubiegając się o przywrócenie cofniętych uprawnień.

W związku z niewystarczającą skutecznością działania instytucji zatrzymania prawa jazdy, zasadne jest rozszerzenie zakresu stosowania instytucji zawieszenia uprawnienia do kierowania pojazdami.

Zatrzymanie prawa jazdy może nastąpić poprzez:

1. fizyczne odebranie prawa jazdy kierowcy przez organy kontroli ruchu drogowego na podstawie art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz
2. wydanie wobec kierowcy przez starostę decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy na podstawie art. art. 102 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2019 r. poz. 341, z późn. zm.).

Słaba strona instytucji zatrzymania prawa jazdy polega na tym, że dotyczy jedynie fizycznego odebrania kierowcy jego prawa jazdy. Po pierwsze, nie zawsze odebranie prawa jazdy jest skuteczne (kierowca nie okaże prawa jazdy podczas kontroli ruchu drogowego lub nie zwróci dokumentu staroście albo prezydentowi miasta na prawach powiatu mimo wystosowanego w decyzji administracyjnej do kierowcy wezwania do zwrotu tego dokumentu). Po drugie, nie obejmuje ona „zatrzymania” uprawnienia do kierowania pojazdami. Oznacza to, że kierowca, któremu zatrzymano prawo jazdy, w dalszym ciągu posiada uprawnienie do kierowania pojazdami i może kierować pojazdami, co jest niepożądane. Podczas kontroli ruchu drogowego taki kierowca zostanie ukarany jedynie za brak przy sobie prawa jazdy. Kierowca, któremu zatrzymano prawo jazdy, nie powinien móc kierować pojazdami w okresie zatrzymania prawa jazdy. Stąd też zasadna jest modyfikacja instytucji zawieszenia uprawnienia do kierowania pojazdami (instytucja ta jest określona w art.104a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami) w taki sposób, żeby zatrzymane prawo jazdy przez organy ruchu drogowego (wybrane merytorycznie uzasadnione przypadki przewidziane przepisami prawa) oraz przez starostę albo prezydenta miasta na prawach powiatu (wszystkie przypadki przewidziane przepisami prawa) skutkowało jednoczesnym zawieszeniem uprawnienia do kierowania pojazdami. W stosunku zaś do zawieszonych uprawnień do kierowania pojazdami w dalszym ciągu powinno stosować się przepisy dotyczące cofnięcia uprawnienia do kierowania pojazdami.

Ponadto należy wskazać, że instytucja zawieszenia uprawnienia do kierowania pojazdami powinna również obejmować zaistnienie przesłanek do zatrzymania prawa jazdy przez organy ruchu drogowego. Dotyczy to nieokazania przez kierowcę prawa jazdy podczas kontroli drogowej.

Zawieszenie uprawnień do kierowania pojazdami podczas kontroli ruchu drogowego powinno następować w przypadkach:

1. uzasadnionego podejrzenia, że kierujący znajduje się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu
2. przekroczenia liczby 24 punktów za wykroczenia w ruchu drogowym,
3. kierowania pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym,
4. przekroczenia przez kierującego pojazdem w okresie 1 roku od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy liczby 20 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego lub stwierdzenia, na podstawie prawomocnych rozstrzygnięć, że w okresie 2 lat od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy popełnił on przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub trzy wykroczenia,
5. nieprzedstawiania wymaganych orzeczeń lekarskich czy psychologicznych lub niepoddania się badaniu lekarskiemu czy psychologicznemu,
6. kierowania pojazdem silnikowym przewożącym osoby w liczbie przekraczającej liczbę miejsc określoną w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) lub wynikającą z konstrukcyjnego przeznaczenia pojazdu niepodlegającego rejestracji.

Zawieszenie uprawnień do kierowania pojazdami w związku z wydaniem wobec kierowcy decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy powinno następować, kiedy:

1. upłynął termin ważności prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem - jeżeli dokument ten został przesłany przez organy kontroli ruchu drogowego;
2. osoba posiadająca prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem nie przedstawiła w wymaganym terminie orzeczenia:
3. o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem, o którym mowa w art. 79 ust. 2,
4. o istnieniu lub braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem, o którym mowa w art. 84 ust. 1;
5. kierujący pojazdem przekroczył dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym;
6. kierujący pojazdem silnikowym przewozi osoby w liczbie przekraczającej liczbę miejsc określoną w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) lub wynikającą z konstrukcyjnego przeznaczenia pojazdu niepodlegającego rejestracji; przepis nie dotyczy przewożenia osób autobusem w publicznym transporcie zbiorowym w gminnych, powiatowych i wojewódzkich przewozach pasażerskich w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2475, z późn. zm.), o ile w pojeździe przewidziane są miejsca stojące.

Wskazane przypadki dotyczą kierowców regularnie lub drastycznie łamiących przepisy ruchu drogowego, albo niespełniających wymagań do uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami. Słuszne w tym przypadku założenie niestety nie odnosi właściwego skutku ze względu na obecnie obowiązujący stan prawny w zakresie uprawnień do kierowania pojazdami. Prawo nie przewiduje obecnie, że w przypadku zatrzymania prawa jazdy zawieszeniu ulegają uprawnienia do kierowania pojazdami. Osoby, którym w ww. przypadkach zatrzymano prawo jazdy, nadal posiadają uprawnienia do kierowania pojazdami. Daleko idąca świadomość prawna ww. osób doprowadza do sytuacji, w której wsiadają one za kierownicę samochodu pomimo zatrzymania prawa jazdy, wiedząc, że policjant na drodze nie może zakwestionować posiadanych przez nich uprawnień, a jedyną karą, jaka może ich spotkać, jest kara grzywny w formie mandatu karnego za brak przy sobie dokumentu stwierdzającego uprawnienia do kierowania pojazdami. Jest to sytuacja niezamierzona, która powoduje, że osoby popełniające wykroczenia w ruchu drogowym bez właściwej atencji traktują instytucję zatrzymania prawa jazdy. Przyczynia się to do dalszego uczestniczenia w ruchu drogowym przez osoby, których zachowania lub stan zdrowia zagrażają lub mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Mając powyższe na względzie, w projekcie ustawy zmieniono brzmienia art. 104a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. Do obowiązującego już przepisu regulującego zawieszenie uprawnień osób, którym zatrzymano prawo jazdy na drodze za kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu zostało dodane zawieszenie uprawnień dla ww. przypadków zatrzymania prawa jazdy. Wprowadzenie przedmiotowej regulacji spowoduje również nieuchronną karę w postaci braku faktycznej możliwości kierowania pojazdami, która może nastąpić wraz z zatrzymaniem prawa jazdy na drodze lub z upływem okresu, w którym wydane pokwitowanie uprawniało do kierowania pojazdami, albo wraz ze skutecznym doręczeniem decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy.

Należy wskazać, że w proponowanym przepisie uwzględniono także sytuację, w której osoby popełniające wykroczenia w ruchu drogowym poddane kontroli nie posiadają przy sobie dokumentu prawa jazdy lub wykroczenie zostało zarejestrowane przez urządzenie rejestrujące (np. fotoradar). W takim przypadku określono, że samo wystąpienie przesłanek do zatrzymania prawa jazdy na drodze, np. osobie, która przekroczyła 24 punkty za naruszenia przepisów ruchu drogowego lub osobie, która jechała w obszarze zabudowanym z prędkością przekraczającą prędkość dopuszczalną o ponad 50 km/h, będzie skutkowało obligatoryjnym zawieszeniem uprawnień do kierowania.

Mając na celu poinformowanie osoby o zawieszeniu jej uprawnień w odpowiednim czasie, w przepisie określono również terminy, w których będzie następować zawieszenie uprawnień, oraz określono obowiązek informowania o tych terminach przez służby kontroli ruchu drogowego ujawniające wykroczenia.

Dodatkowo warto wskazać, że na cel działania polegający na czasowym wyeliminowaniu kierującego z uczestnictwa w ruchu drogowym wskazują, np. terminy, na jakie wydawane jest pokwitowanie na zatrzymane prawo jazdy. Po tych terminach kierowca nie powinien wsiadać za kierownicę do czasu spełnienia odpowiednich warunków.

Proponowane rozwiązania przyczynią się do ujednolicenia pracy organów kontrolnych w tym do likwidacji różnej interpretacji przepisów przez funkcjonariuszy służb kontrolnych.

Zawieszenie uprawnień do kierowania pojazdami jest wyłącznie prawnym uzupełnieniem i doprecyzowaniem stanu prawnego osób, którym zatrzymano prawo jazdy. Przepis ten nie wpływa na zwiększenie lub zmniejszenie obciążenia pracą organów kontroli ani organów wydających prawa jazdy, ponieważ organy te na co dzień dokują zatrzymania praw jazdy. Przepis ma znaczenie dopiero przy rozpatrywaniu rodzaju naruszenia przepisów w przypadku kierowania pojazdem pomimo zatrzymania uprawnień. W tym zakresie może on zaoszczędzić pracy organowi kontroli, ponieważ osoby w takim przypadku będą traktowane jednolicie, a prowadzone postępowania nie będą przedłużane ze względu na konieczność uzyskania kolejnych interpretacji przepisów prawa.

Projektowana ustawa porządkuje przesłanki będące podstawą skreślenia instruktora techniki jazdy z odpowiedniej ewidencji. Zgodnie z projektem skreślenie z ewidencji instruktorów techniki jazdy będzie następować m.in. na podstawie art. 117 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, tj. w przypadku niespełnienia przesłanki w postaci posiadania co najmniej przez okres 3 lat prawo jazdy kategorii B oraz co najmniej przez okres roku prawo jazdy kategorii odpowiedniej do zakresu prowadzonych zajęć. Skreślenia z ww. ewidencji zaś nie będzie na podstawie art. 117 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, tj. w przypadku niespełnienia przesłanki w postaci ukończenia kursu dla osób ubiegających się o uprawnienia instruktora techniki jazdy

W związku z wydawanie nowego dokumentu w postaci karty kwalifikacji kierowcy przez starostę albo prezydenta miasta na prawach powiatu, ustanowiona nadzór wojewody nad tym zadaniem starosty albo prezydenta miasta na prawach powiatu i uzupełniono odpowiednio brzmienie art. 122 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

Zmiany w ustawie z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2018 r. poz. 957).

Dokonano zmiany w art. 14 ust. 2 ustawie z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustawy w taki sposób, żeby komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych został wydany przez ministra właściwego do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu i ogłoszony w Dzienniku Ustaw oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej. Projektowana zmian służy zapewnieniu ministrowi właściwemu do spraw transportu udziału w wydaniu ww. komunikatu.

W przepisach przejściowych określono, że do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wydawane karty kwalifikacji kierowcy niestosuje się przepisu art. art. 32b ust. 5 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz art. 15a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, a świadectwo kierowcy będzie wydawane z wpisem kodu 95 na dotychczasowych zasadach. Minister właściwy do spraw transportu ogłosi w Dzienniku Ustaw oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia ww. rozwiązań technicznych.

Ponadto w przepisach przejściowych określono, żeświadectwo kierowcy wydawane w Rzeczypospolitej Polskiej przed dniem 23 maja 2020 r. bez wpisu kodu 95 albo z wpisem kodu 95 oraz od dnia 23 maja 2020 r. z wpisem kodu 95 potwierdza spełnienie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 5 i 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, przez okres, na jaki zostało wydane. Natomiast świadectwo kierowcy wydane przed dniem 23 maja 2020 r. w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej bez wpisu kodu 95 potwierdza spełnienie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 5 i 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, przez okres, na jaki zostało wydane.

Przepisy przejściowe projektu ustawy stanowią również, żeminister właściwy do spraw transportu przekaże dyrektorom wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego katalog pytań testowych stosowanych na teście kwalifikacyjnym. Minister właściwy do spraw transportu ogłosi w Dzienniku Ustaw oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin, od którego będzie przekazywał ww. katalog pytań testowych.

Od dnia wejścia w życie rozporządzenia, które zostanie wydane na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, przedsiębiorcy prowadzący ośrodek szkolenia wpisani do właściwych rejestrów przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia prowadzą wszystkie szkolenia i kursy zgodnie z programem określonym w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 39i ust. 1 ww. ustawy. W stosunku natomiast do szkoleń okresowych prowadzonych w formie cyklu zajęć i kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej oraz kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, które zostanie wydane na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Propozycje scenariuszy, wizualizacji i opisów wchodzących w skład pytań egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie państwowym przekazywane komisji, o której mowa w art. 57a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, przez podmioty zewnętrzne oraz przez osoby prywatne podlegające weryfikacji na podstawie dotychczasowych przepisów ustawy zmienionej w art. 3, przekazuje się ministrowi właściwemu do spraw transportu do archiwizacji bez przeprowadzenia ich weryfikacji. Przekazanie dotychczas przez podmioty zewnętrzne oraz przez osoby prywatne propozycji scenariuszy, wizualizacji i opisów wchodzących w skład pytań egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie państwowym stanowi równoznaczne przekazanie ministrowi właściwemu do spraw transportu praw autorskich do tych pytań.

Ponadto w przepisach przejściowych projektu ustawy określono również, że dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, jednak nie dłużej niż przez 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tego przepisu.

Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 80d ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. o ruchu drogowym zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 80d ust. 7 ustawy zmienianej w art. 2 ustawy zmienionej w art. 1, jednak nie dłużej niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tego przepisu.

Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 57d ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 57d ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tego przepisu.

Ponadto projekt ustawy określa, że do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych z wykorzystaniem systemu informatycznego wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego testy kwalifikacyjne mogą być przeprowadzane w formie pisemnej w postaci papierowej. Minister właściwy do spraw transportu ogłosi w Dzienniku Ustaw podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia ww. rozwiązań technicznych. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie. Ponadto minister właściwy do spraw transportu po ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikatu określającego termin wdrożenia rozwiązań technicznych, przekaże, nie później niż 2 tygodnie przed terminem wdrożenia rozwiązań technicznych określonych w tym komunikacie, bazę pytań dostawcy rozwiązań teleinformatycznych. Minister właściwy do spraw transportu po ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikatu określającego termin wdrożenia ww. rozwiązań technicznych, przekaże, nie później niż 2 tygodnie przed terminem wdrożenia rozwiązań technicznych określonych w tym komunikacie, bazę pytań dostawcy rozwiązań teleinformatycznych.

Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 975), uprawniony lekarz, o którym mowa w art. 39j ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, uprawniony lekarz, o którym mowa w art. 79 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami oraz uprawniony psycholog, o którym mowa w art. 39k ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz w art. 84 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami wprowadza do profilu kierowcy zawodowego, o ile taki profil został wydany, wymagane dane osób, którym zostało wydane orzeczenie.

Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, kierownik ośrodka szkolenia przekazuje do wojewody poprzez wprowadzenie na bieżąco do profilu kierowcy zawodowego informację o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia pierwszych zajęć teoretycznych w ramach kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego lub informację o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia modułu szkolenia okresowego oraz w momencie wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego ukończenie szkolenia okresowego, wydania zaświadczenia potwierdzających ukończenie modułu szkolenia, o których mowa w art. 39d ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym albo ukończenia kursu kwalifikacyjnego następujące dane dotyczące osób, które ukończyły kurs lub szkolenie wymagane dane dotyczące osoby szkolonej.

Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub upoważniony przez niego pracownik wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej wprowadza do profilu kierowcy zawodowego, datę złożenia z wynikiem pozytywnym przez osobę testu kwalifikacyjnego i datę wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej. Dane wprowadza się do profilu w momencie wydania świadectwa.

Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych, organ, który wydał profil kierowcy zawodowego, na bieżąco przekazuje do centralnej ewidencji kierowców wymagane dane w zakresie kart kwalifikacji kierowcy i świadectw kwalifikacji kierowcy.

W celu wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, organy właściwe w sprawach wydawania uprawnień do kierowania pojazdami przekazują do centralnej ewidencji kierowców dane i informacje zawarte w profilu kierowcy zawodowego, zgromadzone do dnia poprzedzającego dzień określony w komunikacie, o którym mowa w art. 14 ust. 2 tej ustawy, i aktualizują przekazane dane. Przekazywanie danych i informacji rozpocznie się po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikat określający dzień wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych do centralnej ewidencji kierowców zgodnie z art. 39e ust. 2 i 2a i 39c ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie

Projektowana ustawa wchodzi w życie z dniem 15 marca 2021 r.

Ponadto przepisy związane z wprowadzeniem profilu kierowcy zawodowego, przeprowadzeniem testu kwalifikacyjnego i wydawaniem świadectw kwalifikacji zawodowej przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, cofaniem świadectw kwalifikacji zawodowej, wymianą informacji o wydanych i cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej, przekazywaniem do centralnej ewidencji kierowców (profilu kierowcy zawodowego) przez ośrodki szkolenia odpowiednich danych dotyczących szkolonych osób, wprowadzeniem badań lekarskich i psychologicznych do centralnej ewidencji kierowców (profilu kierowcy zawodowego albo profilu kandydata na kierowcę, możliwością kierowania z prawem jazy kategorii B pojazdem samochodowym zasilanym paliwami alternatywnymi o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t oraz nieprzekraczającej 4250 kg, jeżeli przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej 3,5 t wynika z zastosowania paliw alternatywnych określone na dzień 1 lipca 2021 r..

Odnośnie projektowanego art. 3 pkt 21 w zakresie art. 98a ust. 2 pkt 2 i ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami określono, że ich wejście w życie wynika z komunikatu, o którym mowa art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw ([Dz. U. poz. 957](https://sip.legalis.pl/document-view.seam?documentId=mfrxilrtg4ytemzuhe2tm)).

Niniejszy projekt ustawy nie wymaga notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – Biuletynu Informacji Publicznej.

Zgodnie z § 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 internetowej Rządowego Centrum Legislacji z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

1. ) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2019 r. poz. 1078, 1287, 1680, 1681, 1818, 2179 i 2248. [↑](#footnote-ref-1)