**RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH**

**PROJEKTU USTAWY O ZMIANIE USTAWY O TRANSPORCIE DROGOWYM ORAZ NIEKTÓRYCH INNYCH USTAW**

1. **Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania (wykaz podmiotów, które przedstawiły stanowisko lub opinię, omówienie stanowiska lub opinii, oraz odniesienie się do niego przez organ wnioskujący).**

Projekt ustawy został skierowany do konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

1. Wojewodowie – wszyscy
2. Fundacja S.O.S. Odpowiedzialne Szkoły Jazdy
3. Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
4. Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców
5. Liga Obrony Kraju
6. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
7. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
8. Ogólnopolskie Stowarzyszenie KIEROWCA.PL
9. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
10. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Uczestników Ruchu Drogowego „Świadomy-Bezpieczny”
11. Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
12. Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
13. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
14. Polski Związek Motorowy
15. Polskie Stowarzyszenie Motorowe Ośrodków Doskonalenia Techniki Jazdy
16. Polskie Stowarzyszenie Instruktorów Techniki Jazdy
17. Przemysłowy Instytut Motoryzacji
18. Rada Dialogu Społecznego
19. Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
20. Transport i Logistyka Polska
21. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
22. Związek Powiatów Polskich
23. Biuro Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorstw
24. Stowarzyszenie Psychologów Transportu w Polsce
25. Polskie Towarzystwo Psychologiczne
26. Naczelna Rada Lekarska
27. Konsultant Krajowy w dziedzinie medycyny pracy

Do projektu rozporządzenia uwagi przedstawiły następujące podmioty:

1. Wojewoda Lubelski
2. Wojewoda Mazowiecki
3. Wojewoda Podkarpacki
4. Wojewoda Śląski
5. Wojewoda Świętokrzyski
6. Wojewoda Zachodniopomorski
7. Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wielkopolskim (bez uwag)
8. Białostockie Zrzeszenie Transportu
9. Cooltura Taxi
10. Forum Związków Zawodowych
11. Główny Inspektorat Transportu Drogowego
12. Górnośląskie Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia Kierowców
13. Grupa Free Now
14. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej
15. Krajowa Izba Gospodarcza Taksówkarzy „Taxi”
16. Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
17. Konferencja Lewiatan
18. Liga Obrony Kraju
19. Liwona
20. Lubelskie Stowarzyszenie Taksówkarzy w Lublinie
21. Międzyzakładowa Komisja nr 3005 taksówkarzy Zawodowych NSZZ „Solidarność” Region Mazowsze
22. Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie
23. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Koszalinie
24. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
25. Ogólnopolski Związek Zawodowy Ratowników Medycznych
26. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl
27. Ogólnopolskie Stowarzyszenie TAXI
28. Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców z/s w Warszawie
29. Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
30. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
31. Polska Rada Ratowników Medycznych
32. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych
33. Polski Klaster Edukacyjny i Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym
34. Polski Związek Motorowy
35. Polskie Towarzystwo Psychologiczne
36. Polskie Stowarzyszenie Psychologów Pracy
37. Porozumienie Zielonogórskie (bez uwag)
38. Poznańskie Stowarzyszenie Taksówkarzy
39. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorstw
40. Radio Taxi „KOMFORT”
41. Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy RP
42. Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski
43. Stowarzyszenie Psychologów Transportu w Polsce
44. Stowarzyszenie Zawodowe Poznańskich Taksówkarzy
45. Transport i Logistyka Polska
46. Urząd m.st. Warszawy
47. Wielobranżowe Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowe MOTOS Sp. z o.o.
48. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
49. Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Katowicach
50. Związek Solidarnych Kierowców TAXI
51. Związek Powiatów Polskich
52. Związek Zawodowy Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz”
53. Związek Pracodawców Ratownictwa Medycznego Samodzielnych Publicznych Zakładów Opieki Zdrowotnej
54. Osoba fizyczna 1
55. Osoba fizyczna 2
56. Osoba fizyczna 3
57. Osoba fizyczna 4
58. Osoba fizyczna 5
59. Osoba fizyczna 6
60. Osoba fizyczna 7

Merytorycznie uzasadnione uwagi zostały uwzględnione.

Projekt skierowany został skierowany również do Rady Dialogu Społecznego, która nie zgłosiła uwag.

1. **Przedstawienie wyników zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.**

Projekt nie wymagał zasięgnięcia opinii, dokonania konsultacji i uzgodnienia z właściwymi organami i instytucjami Unii Europejskiej, w tym Europejskim Bankiem Centralnym.

1. **Wskazanie podmiotów, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa, wraz ze wskazaniem kolejności dokonania zgłoszeń albo informację o ich braku.**

Żaden z podmiotów nie zgłosił zainteresowania projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Przepis projektu** | **Zgłaszający** | **Treść uwagi** | **Stanowisko MI** |
|  | Uwaga ogólna | Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD | Należy ujednolicić w ustawie występujące kilkanaście razy słowo „przyspieszać” w raz z jego odmianami, które często jest zamiennie pisane w innej staropolskiej formie gramatycznej – „przyśpieszać”. | Uwaga uwzględniona. |
|  | Uwaga ogólna | Urząd m.st. Warszawy | Dokonanie zmiany treści art. 8 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140, z późn. zm.), zwanej dalej „utd”, poprzez wyodrębnienie w osobnych punktach (jako wymaganych załączników do wniosku odnoszącego się do licencji na wykonywanie transportu drogowego) dokumentów potwierdzających fakt posiadania uprawnień do kierowania pojazdem oraz braku przeciwskazań lekarskich i psychologicznych do wykonywania zawodu kierowcy. | Uwaga nieuwzględniona.  Uwaga wykracza poza zakres przedłożenia. |
|  | Uwaga ogólna | Urząd m.st. Warszawy | Rozważenie możliwości rozszerzenia katalogu przestępstw, za które nie może być prawomocnie skazana osoba wykonująca przewozy taksówkowe (art. 6 ust. 1, pkt 2, lit. b utd), o przestępstwa umyślne przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji (w szczególności określone w art. 178a Kodeksu karnego). | Uwaga nieuwzględniona.  Uwaga wykracza poza zakres przedłożenia. |
|  | Uwaga ogólna | Urząd m.st. Warszawy | Rozszerzenie stosowania niektórych przepisów utd w odniesieniu do zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne. Zauważyć należy, że są to szczególnego rodzaju zaświadczenia, zbliżone swym charakterem do decyzji, które uprawniają do wykonywania przewozów drogowych. Dlatego podobnie jak decyzje (licencje) powinny podlegać rygorom. Pozwoliłoby to również na uporządkowanie kwestii wydanych zaświadczeń, w przypadku zaprzestania wykonywania przez przedsiębiorcę przewozów drogowych na podstawie zaświadczenia. Obecne zapisy ustawy wydają się być niewystarczające, aby organy wydające zaświadczenia miały właściwy nadzór nad tego rodzaju uprawnieniami. Dlatego słusznym byłoby w art. 33 utd wskazanie, że przepisy art. 15, art. 16 ust. 1, art. 83 w odniesieniu do zaświadczeń na potrzeby własne stosuje się odpowiednio. | Uwaga nieuwzględniona.  Uwaga wykracza poza zakres przedłożenia. |
|  | Uwaga ogólna | Urząd m.st. Warszawy | Doprecyzowanie zapisu art. 33 ust. 7 utd poprzez wyraźne nałożenie obowiązku wystąpienia z wnioskiem o zmianę danych, o których mowa w art. 14 ust. 2. | Uwaga nieuwzględniona.  Uwaga wykracza poza zakres przedłożenia. |
|  | Uwaga ogólna | Wojewoda Mazowiecki, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie | Propozycja określenia w ustawie kwestii wydawania duplikatów świadectw kwalifikacji zawodowej | Uwaga nieuwzględniona.  Wydanie duplikatu świadectwa kwalifikacji kierowcy będzie na zasadach ogólnych. |
|  | Uwaga ogólna | Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski | Zdaniem SGiPW należy położyć szczególny nacisk na praktykę. Zdobywanie praktyki na kursach w ośrodkach szkolenia jest niemożliwe, dlatego wskazany jest powrót do obowiązku udokumentowania pracy na stanowisku "pomocnik kierowcy samochodu ciężarowego/autobusu" przed uzyskaniem uprawnień do kierowania. | Uzupełniony program kursu kwalifikacyjnego zostanie określony w odpowiednim akcie wykonawczym. Jego zakres będzie obejmował, jak dotychczas, szkolenie teoretyczne i praktyczne. Przepisy unijne nie nakładają obowiązku posiadania praktyki przed uzyskaniem kwalifikacji wstępnej. Przepisy krajowe również nie będą wprowadzać takiego obowiązku. |
|  | Uwaga ogólna | Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski | Wszyscy kierowcy wykonujący przewóz drogowy niezależnie, czy zarobkowy, czy na potrzeby własne powinni posiadać takie same umiejętności prowadzenia pojazdu. Dotyczy to znajomości prawa o ruchu drogowym, interpretacji znaków i sygnałów drogowych, podstawowej wiedzy dotyczącej budowy i działania układów i mechanizmów samochodu, przyczepy/naczepy, autobusu. Pojazd na drodze, niezależnie od tego kto jest kierowcą w określonych warunkach zachowuje się tak samo. Różnica miedzy tzw. kierowcą zawodowym tzn. zatrudnionym i wykonującym pracę na stanowisku kierowcy od pozostałych powinna dotyczyć znajomości norm czasu pracy, obowiązkowych przerw w pracy i sposobu rejestracji i dokumentowania tej pracy. Zdaje się, że osoba zatrudniona na stanowisku kierowcy wykonująca przewozy na potrzeby własne nie musi posiadać kwalifikacji (kod 95) w prawie jazdy. Ten sam kierowca jadąc tym samym samochodem, ale wykonując odpłatny przewóz już tę kwalifikację musi posiadać. Inny przykład - rolnik - przewożąc tylko własne płody wystarczy, że posiada prawo jazdy, żadne kursy takiego kierowcy nie obowiązują. A przecież te pojazdy, czy zespoły pojazdów są takie same i podlegają tym samym prawom dynamiki, fizyki itp. | Do kierowania pojazdami, w tym pojazdami ciężarowymi, wymagane jest posiadanie prawa jazdy odpowiedniej kategorii. Do wykonywania przewozu drogowego wymagane jest, co do zasady, jednokrotne ukończenie kursu kwalifikacyjnego, zdanie testu kwalifikacyjnego, posiadanie odpowiednich dodatkowych orzeczeń oraz cykliczne uczestnictwo w szkoleniach okresowych. W przypadku, kiedy kierowca może skorzystać z wyłaczeń spod stosowania dyrektywy 59/2003, które wynikają z unijnego ustawodawstwa, nie podlega kursowi kwalifikacyjnemu i szkoleniu okresowemu. Na gruncie przepisów kierowca ten nie jest obowiązany posiadać ww. dodatkowe orzeczenia. |
|  | Uwaga ogólna | Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski | W opinii SGiPW niezrozumiałym jest zwiększenie dopuszczalnej całkowitej masy podjazdu prowadzonego przez osobę posiadającą prawo jazdy kategorii B i uzależnienie tego od rodzaju paliwa. Ponadto zasadnym wydaje się do kategorii prawa jazdy, zwłaszcza B przypisanie maksymalnych gabarytów pojazdu i zespołu pojazdów, które można prowadzić, gdyż tzw. "bus" z zabudową kontener jest bardzo często wielkości dużej ciężarówki. | Wprowadzenie możliwości kierowania 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, na podstawie prawa jazdy kat. B wychodzi naprzeciw oczekiwanym społecznym oraz jest zgody z aktualnie prowadzonymi działaniami w tym zakresie. |
|  | Uwaga Ogólna | Grupa FREE NOW | Pragniemy poddać pod rozwagę Pana Ministra wprowadzenie do przedmiotowej ustawy rozwiązania mogącego zapobiec nadchodzącemu paraliżowi rynku przewozu osób taksówką, poprzez czasowe wydłużenie okresu przejściowego dla pośredników (wprowadzonego nowelizacją ustawy o transporcie drogowym z 2019 r.) i dostosowanie go do czasu niezbędnego do wejścia w życie rozporządzeń wykonawczych do ustawy o transporcie drogowym. | Uwaga nieuwzględniona.  Uwaga wykracza poza zakres przedmiotowy przedłożenia. |
|  | Uwaga ogólna | Polski Klaster Edukacyjny | Program kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego kierowców powinien podlegać walidacji. Proponujemy powołanie komórki badawczo-metodycznej, która monitorowałaby procesy szkoleniowe i wnioskowałaby ministrowi rozwiązania programowe, organizacyjne oraz nadzorcze. | Uwag nieuwzględniona.  Nie ma potrzeby powoływania wskazanej komórki. Programy szkolenia i rozwiązania organizacyjne są określone są w odrębnym akcie wykonawczym, który każdorazowo przy zmianie jest przedmiotom konsultacji publicznych. Przedstawiciele różnych środowisk mają wówczas możliwość zgłaszania uwag dotyczących wszelkich aspektów tego aktu prawnego, w tym rozwiązań programowych i organizacyjnych. |
|  | Uwaga ogólna | Polski Klaster Edukacyjny | Kompetencje kierowców zawodowych obejmują różne kwalifikacje. Wnioskujemy o przeprowadzenie przeglądu kwalifikacji w transporcie drogowym oraz o opracowanie sektorowej ramy kwalifikacji zgodnie z Polską Ramy Kwalifikacji. | Program kwalifikacji został oceniony przez Ministra Edukacji Narodowej, realizowanej w ramach zawodu *Kierowca mechanik* oraz *Technik transportu drogowego,* i sklasyfikowany na trzecim poziomie. |
|  | Uwaga ogólna | Polski Klaster Edukacyjny | Uważamy, że wysokie kompetencje kadry, potencjał organizacyjny i nowoczesna infrastruktura dają podstawy rzetelności kursów szkoleniowych. Wnioskujemy merytoryczny nadzór wojewodów nad procesem kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego. | Uwaga nieuwzględniona.  Wojewoda jako organ nadzorujący ośrodki szkolenia jest obowiązany prowadzić wszechstronny nadzór, w tym merytoryczny nadzór nad procesem kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego. |
|  | Uwaga ogólna | Polski Klaster Edukacyjny | Opowiadamy się za nowoczesne narzędzia dydaktyczne wspierające efektywność szkolenia, w tym platform elearningowych z modułem wiarygodnej kontroli procesu. | Projektowane zmiany ustawy oraz przeszły odpowiedni akt wykonawczy będą realizować zgłoszone postulaty. |
|  | Uwaga ogólna | Ogólnopolski Związek Zawodowy Ratowników Medycznych | Zmiana polegająca na finansowaniu zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym Systemu Państwowe Ratownictwo Medyczne z budżetu ministra właściwego ds. zdrowia/dysponenta.” | Uwaga nieuwzględniona.  Uwaga wykracza poza zakres przedmiotowy projektu. |
|  | Uwaga ogólna | Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce | W związku z procedowanym projektem ustawy, ZMPD wnosi o uwzględnienie w projektowanej regulacji dodatkowej zmiany dotyczącej obecnie obowiązującego art. 32f ust. 3 utd, który przewiduje sankcję za bardzo poważne naruszenie dotyczące świadectwa kierowcy, określonego w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403. | Uwaga nieuwzględniona.  Uwaga wykracza poza zakres przedmiotowy projektu |
|  | Uwaga ogólna | Konferencja Lewiatan | Mając na uwadze możliwe konsekwencje prawne i faktyczne, wynikające z niewydania obligatoryjnych aktów wykonawczych do ustawy, proponuję rozważenie wprowadzenia do procedowanego obecnie projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, przepisu przedłużającego okres na dostosowanie, przewidziany w ww. art. 6, do czasu wydania rozporządzenia. Uregulowania zawarte w projektowanym rozporządzeniu są nierozerwalnie związane z pozostałymi przepisami ustawy, a więc taka reakcja na opóźnienie legislacyjne wydaje się całkowicie uzasadniona. | Uwaga nieuwzględniona.  Uwaga wykracza poza zakres przedmiotowy projektu |
|  | Uwaga ogólna | Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych | W zakresie przepisów przejściowych i końcowych, na podstawie których ustalane są terminy zaistnienia określonych zdarzeń (np. wydawanie kart kwalifikacji kierowcy), w przypadkach w których występować będzie konieczność zmiany funkcjonalności w systemach teleinformatycznych konieczne jest ustalenie odpowiednich okresów vacatio legis na dostosowanie systemów do wymagań procedowanego aktu normatywnego. Termin ten powinien być nie krótszy niż 3 miesiące od dnia wejścia ustawy (wraz z aktami wykonawczymi do ustawy) w pozostałym zakresie w życie. | Uwaga uwzględniona. |
|  | Uwaga ogólna | Wojewoda Lubelski | Fakt że wskazany przez Wojewodę przewodniczący komisji sprawuje w ramach swoich obowiązków nadzór nad ośrodkami szkolenia jest atutem a nie wadą, bowiem jego obecność w komisji wzmacnia w sposób naturalny nadzór, znacząco ograniczony zapisami ustawy o transporcie drogowym i przepisami ustawy prawo przedsiębiorców. Ponadto przeprowadzanie testu w ośrodku szkolenia ma tę zaletę, że jego wynik jest oceną jakości prowadzonego szkolenia. | Łączenie funkcji przewodniczącego lub członka Komisji przeprowadzającej test kwalifikacyjny i udział w nadzorze nad podmiotem organizującym test kwalifikacyjny jest obarczone ryzykiem wystąpienia sytuacji niepożądanych. |
|  | Uwaga ogólna | Wojewoda Lubelski | Proponowana zmiana w zakresie możliwości wielokrotnego podchodzenia do egzaminu po opłaceniu kwoty 60 zł prowadzi do przekształcenia egzaminu w swoistą loterię. | Możliwość wielokrotnego przystąpienia w dowolnym momencie do testu kwalifikacyjnego, w przypadku uzyskania negatywnego wyniku z tego testu, jest zjawiskiem pozytywnym i wychodzącym naprzeciw oczekiwaniom społecznym. |
|  | Uwaga ogólna | Główny Inspektorat Transportu Drogowego | Zmiana polegająca na tym, by pracownik Inspekcji Transportu Drogowego mógł podejść do egzaminu na inspektora Inspekcji, z wymaganych obecnie 25 lat na 21 lat. Prośba o dodanie do przedmiotowego projektu ustawy tejże zmiany, tj. zmiany w art. 76 w ust. 1 pkt 5 utd. Z uwagi bowiem na narastający problem zmniejszającej się liczby inspektorów, przedmiotowa zmiana jest niezbędna i nagląca**.** | Uwaga nieuwzględniona.  Uwaga wykracza po zakres przedmiotowy projektu. |
|  | Art. 1 pkt 1 projektu ustawy w zakresie art. 32b utd | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji | Pytanie o sens dalszego istnienia art. 32b utd upoważniającego Głównego Inspektora Transportu Drogowego do wydawania świadectwa kierowcy. | Uwaga nieuwzględniona.  Projektowana ustawa zakłada, że docelowo świadectwo kierowcy nie będzie potwierdzało uzyskania odpowiedniej kwalifikacji lub ukończenia szkolenia przez kierowcę z państwa trzeciego. W dalszym jednak ciągu będzie ono potwierdzało legalne zatrudnienie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej osoby, której zostało ono wydane. |
|  | Art. 1 pkt 1 projektu ustawy w zakresie art. 39b ust. 5 pkt 2 utd | Transport i Logistyka | Zmiana brzmienia projektowanego art. 32b ust. 5 pkt 2 na następujące brzmienie:  *„2) zaświadczenie o zatrudnieniu kierowcy oraz wydane w Rzeczypospolitej Polskiej z aktualnym wpisem kodu 95:*  *a) karta kwalifikacji kierowcy, albo*  *b) krajowe prawo jazdy.".* | Uwaga częściowo uwzględniona.  Wydawanie karty kwalifikacji kierowcy dla kierowców, którym nie można wydać prawa jazdy z wpisem kodu 95, stanowi nowy obowiązek państwa członkowskiego UE (art. 1 pkt 5 dyrektywy 2018/645). W projekcie określono, że docelowo będą istniały dwa dokumenty potwierdzające uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, tj. prawo jazdy z wpisem kodu 95 oraz karta kwalifikacji kierowcy. Świadectwo kwalifikacji wydawane w Polsce nie będzie już potwierdzać ww. uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Przyjęte rozwiązanie jest zatem transpozycją dyrektywy 2018/645. Uprości i utransparentni ono proces uzyskiwania uprawnień do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Poza tym umożliwi np. potwierdzanie posiadanych uprawnień przez samego kierowcę z państwa trzeciego (a nie pracodawcę), któremu nie można wydać polskiego krajowego prawa jazdy z wpisem kodu 95 i który zamierza wykonywać przewóz drogowy na terytorium Polski. |
|  | Art. 1 pkt 1 projektu ustawy w zakresie art. 39b ust. 5 pkt 2 utd | Główny Inspektorat Transportu Drogowego | Zmiana brzmienia art. 32b ust. 5 pkt 2 utd na następujące brzmienie:  „ *2) zaświadczenie o zatrudnieniu kierowcy, oraz*  *a) kopię karty kwalifikacji kierowcy oraz posiadanego krajowego prawa jazdy wydanego za granicą, albo*  *b) kopię krajowego prawa jazdy wydanego w Rzeczypospolitej Polskiej potwierdzającego odbycie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej*  *uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej albo szkolenia okresowego,* w *przypadku gdy kierowca posiada krajowe prawo jazdy wydane* w *Rzeczypospolitej Polskiej.”*  Jednocześnie, przy takim brzmieniu art. 32 ust. 5 pkt 2 utd, należałoby uchylić pkt 4 tego przepisu. | Uwaga częściowo uwzględniona.  Świadectwo kierowcy powinno zostać wydane również na podstawie prawa jazdy z aktualnym wpisem kodu 95, które zostało wydane w innym państwie członkowskim UE. |
|  | Art. 1 pkt 2 w zakresie art. 39a ust. 1 pkt 2 utd | PFSSK, PIGOSK, OIGOSK | Zmiana brzmienia art. 39a ust. 1 pkt 2 utd na następujące brzmienie:  „2) posiada odpowiednie uprawnienie do kierowania pojazdem samochodowym, określone w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami;” | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39a ust. 3 pkt 1 utd | Związek Powiatów Polskich, Stowarzyszenia Psychologów Transportu w Polsce, Polskie Towarzystwo Psychologiczne, Białostockie Zrzeszenie Transportu, Cooltura Taxi, Krajowa Izba Gospodarcza Taksówkarzy „TAXI”, Lubelskie Stowarzyszenie Taksówkarzy w Lublinie, Poznańskie Stowarzyszenie Taksówkarzy, Radio Taxi „KOMFORT”, Stowarzyszenie Zawodowe Poznańskich Taksówkarzy, Związek Solidarnych Kierowców TAXI,  Związek Zawodowy Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz”, Międzyzakładowa Komisja nr 3005 Taksówkarzy Zawodowych NSZZ „Solidarność” Region Mazowsze, Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Katowicach, Ogólnopolskie Stowarzyszenie TAXI,  Polskiego Stowarzyszenia Psychologów Pracy, Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy RP, Transport i Logistyka, osoba fizyczna 2, 3, 4, 5 | Zmiana brzmienia art. 39a ust. 3 utd na następujące brzmienie:  „3. Wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 5 i 6, nie stosuje się do kierowcy pojazdu:  1) do kierowania którego wymagane jest prawo jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B lub B+E;”,  albo  pozostawienie dotychczasowego ww. przepisu bez zmian. | Uwaga uwzględniona w merytorycznym zakresie.  W odniesieniu do kierowcy pojazdu, do kierowania którego wymagane jest prawo jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B lub B+E, wymagania pozostaną jak dotychczas. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. c. projektu ustawy  w zakresie 39a ust. 3 utd | Transport i Logistyka | Projekt ustawy zawiera skopiowane 1:1 przepisy dyrektywy (UE) 2018/645, które nie pasują do polskich przepisów prawnych, a tym samym nie realizują jej celów. Dotyczy to głównie określeń przeniesionych wprost z dyrektywy, a nieznanych polskiemu prawu lub zdefiniowanych w polskim prawie poprzez użycie zupełnie innych określeń. Takie rozwiązanie może skutkować szerokimi możliwościami interpretacyjnymi organów administracji, niekorzystnymi dla podmiotów z branży TSL, tym bardziej, wiele z wątpliwych określeń dotyczy sytuacji wyłączających m.in. obowiązkowe kwalifikacje i szkolenia okresowe kierowców (zmieniany art. 39a ust. 3 utd). Przyjęte w ten sposób rozwiązania z pewnością nie przyczynią się do rozwiązania wskazywanych w pkt. 4 preambuły do dyrektywy (UE) trudności i braku pewności prawa w odniesieniu do wyłączeń. | Uwaga częściowo uwzględniona.  Zakres uwzględniania/nieuwzględnienia wynika z odniesienia się do uwag dotyczących poszczególnych punktów przywołanego ust. 3. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. c. projektu ustawy  w zakresie 39a ust. 3 pkt 2 utd | Transport i Logistyka | W celu dostosowania projektowanych przepisów utd do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, proponujemy następującą zmianę art. 39a ust. 3 pkt 2 utd,  zgodną np. z art. 2 pkt 33, 34, 42c uprd: *„2) którego konstrukcja ogranicza jazdę z prędkością nieprzekraczającą 45 km/h,"* albo *„2) którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h,".* | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy  w zakresie art. 39a ust. 3 pkt 3 utd | Transport i Logistyka | Projektowany przepis, w odniesieniu do wyłączenia kierowcy pojazdu wykorzystywanego lub kontrolowanego przez siły zbrojne jest niejednoznaczny. Po pierwsze, przepis ten nie określa co oznacza *„pojazd kontrolowany przez siły zbrojne",* a po drugie nie wskazuje czyje siły zbrojne podlegają wyłączeniu na podstawie omawianego przepisu. Proponujemy zatem sprecyzowanie art. 39a ust. 3 pkt 3 utd w omawianym zakresie tak, aby w sposób jednoznaczny wynikał z niego zakres podmiotowy i przedmiotowy niniejszego wyłączenia, wzorując się np. na rozwiązaniach przyjętych w  art. 2 pkt 17, art. 8, art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, w których używa się określenia *„pojazdy należące do sił zbrojnych",* czy *„pojazdy, za które siły zbrojne są odpowiedzialne"* ze wskazaniem na *„Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej"* oraz *„siły zbrojne państw obcych przebywające na terytorium RP",* a także na podobnych rozwiązaniach przyjętych w art. 64 ust. 1 pkt 1, czy art. 73 ust. 2a i 2b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, która wprowadza podobne określenia: *„pojazdy Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej"* oraz *„pojazdy należące do obcych*  *sił zbrojnych".* | Uwaga nieuwzględniona.  Aktualnie obowiązuje przedmiotowe wyłączenie. Zostało jedynie uzupełnione o wskazanie, że przewóz jest wykonywany w związku z zadaniami powierzonymi siłom zbrojnym. Dotychczas nie było wątpliwości ze strony np. wojska polskiego czy inspekcji transportu drogowego co do rozumienia określania „pojazd kontrolowany przez siły zbrojne”. Ponadto należy wskazać, że Minister Obrony Narodowej nie zgłosił w tym zakresie uwagi. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy  w zakresie art. 39a ust. 3 pkt 4 utd | Transport i Logistyka | W celu zapewnienia spójności projektowanych przepisów z obecnie obowiązującymi, proponujemy wyrazy „przez *obronę cywilną"* zastąpić wyrazami „przez *formacje obrony*  *cywilnej",* zgodnie z art. 137 i 138 ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej. Takie rozwiązanie umożliwi odniesienie się  do konkretnych podmiotów i odpowiednie zastosowanie projektowanego wyłączenia. | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy  w zakresie art. 39a ust. 3 pkt 5 utd | Transport i Logistyka | Użyte w projektowanym art. 39a ust. 3 pkt 5 utd określenie „*odremontowanych*" nie zostało zdefiniowane ani w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym ani w wydanym na jej podstawie rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2022 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów i ich niezbędnego wyposażenia. Określenie to zostało skopiowane wprost z tłumaczenia na język polski art. 1 pkt 2 dyrektywy (UE) 2018/645 w zakresie art. 2 ust. 1 lit. c dyrektywy 2003/59/WE. Biorąc pod uwagę cel tego przepisu w kontekście celu dyrektywy (UE) 2018/645, a także tłumaczenia na inne języki niż polski, w tym na język angielski, niemiecki i francuski, proponuje się zmianę tego określenia na „*odbudowanych"* albo *„zmodyfikowanych".* | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy  w zakresie art. 39a ust. 3 pkt 5 utd | Transport i Logistyka | Użyte w art. 39a ust. 3 pkt 5 utd określenie „*testy drogowe"* jest nieprecyzyjne i zostało ono skopiowane wprost z tłumaczenia na język polski art. 1 pkt 2 dyrektywy (UE) 2018/645 w zakresie art. 2 ust. 1 lit. c dyrektywy 2003/59/WE. Z uzasadnienia projektu ustawy nie wynika, czy chodzi tu o testy wykonywane pojazdami posiadającymi profesjonalny dowód rejestracyjny, a w tym kontekście co jest objęte projektowaną sankcją w lp. 1.16. załącznika nr 3 do utd. Zwracamy uwagę, że wobec nieścisłości użytego określenia może  dojść do sytuacji, w której kierowcy wykonujący ww. *„testy drogowe"* nie będą musieli posiadać ani odpowiedniego wieku, ani odpowiedniej kwalifikacji ani szkolenia okresowego, a zatem będą stwarzać zagrożenie w ruchu drogowym i nie będą podlegali żadnej odpowiedzialności. Proponujemy zatem doprecyzowanie omawianego określenia tak, aby w sposób oczywisty odnosiło się ono do sytuacji przewidywanych przez ww. dyrektywy, ze szczególnym uwzględnieniem pkt 22 preambuły do dyrektywy 2003/59/WE, wskazującego, że przy stosowaniu wyłączeń należy uwzględnić przede wszystkim wpływ wyłączanego przewozu na bezpieczeństwo drogowe oraz proporcjonalność obciążeń ekonomicznych i społecznych związanych z takim przewozem.  Najbardziej zasadnym wydaje się w tej sytuacji wydaje się powiązanie testów drogowych z ruchem pojazdów wyposażonych w tzw. profesjonalny dowód rejestracyjny i wprowadzenie odpowiedniej zmiany w załączniku nr 3 pod l.p. 1.16. | Uwaga nieuwzględniona.  Zwolenie dotyczy kierowców, który będą wykonywali testy drogowe do celów rozwoju technicznego, a nie przewóz drogowy. Przyjęte rozwiązanie jest, po pierwsze, wdrożeniem dyrektywy. Po drugie zaś, pozostawia pewną swobodę np. producentom czy instytutom, na rzecz których będą te testy przeprowadzane, do różnego charakteru przeprowadzanych testów. W każdym jednak przypadku jazda po drodze publicznej będzie musiała być odbywana przez kierowcę z ważnym prawem jazdy, w tym z ważnymi badaniami lekarskimi i psychologicznymi stwierdzającymi brak przeciwwskazń zdrowotnych i psychologicznych do kierowania pojazdami. Nie może być zatem mowy o stwarzaniu zagrożenia w ruchu drogowym. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy  w zakresie art. 39a ust. 3 pkt 6, 8, 9, 11, 12, 13 i 14 utd: | Transport i Logistyka | Proponujemy doprecyzowanie używanych określeń: *„centrum obsługi logistycznej", „główne zajęcie kierowcy", „niehandlowy przewóz", „handlowy przewóz", „obszar wiejski", „przewóz sporadyczny", „usługa przewozowa", „przedsiębiorstwo rolnicze", „baza przedsiębiorstwa".* Powyższe określenia albo nie istnieją w ogóle w polskich przepisach prawnych, albo zostały już zdefiniowane, jako zupełnie inne określenia, np. *„gospodarstwo rolne"* z ar. 553 Kodeksu cywilnego, czy *„baza eksploatacyjna"* z art. 4 pkt 21a utd. Pozostawienie ww., projektowanych określeń, nie znajdujących powiązań z innymi przepisami prawnymi, spowoduje brak spójności przepisów i umożliwi dowolne  stosowanie wynikających z nich wyjątków, które powinny być interpretowane zawężająco, biorąc pod uwagę ww. cel zmienianej dyrektywy 2003/59/WE. | Uwaga częściowo uwzględniona.  Dokonano korekty w zakresie: *„baza przedsiębiorstwa”* (zmieniono *„baza eksploatacyjna”*), „*handlowy/niehandlowy przewóz*” (zmieniono na „*zarobkowy/niezarobkowy przewóz*). Definicję „*obszar wiejski*” oraz „*główne zajęcie kierowcy*”, określono zaś w uzasadnieniu ustawy. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39a ust. 3 pkt 6 utd | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji | W projektowanym art. 39a ust. 3 pkt 6 utd proponuje się skreślić użyte w projekcie wyrażenia: „znajdującego się w pobliżu najbliższej bazy serwisowej” i nadać pkt brzmienie:  „6) dla których wymagane jest prawo jazdy kategorii D lub D1 i które są prowadzone bez pasażerów przez personel obsługi technicznej do lub z centrum obsługi technicznej, z której korzysta przewoźnik, pod warunkiem, że prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy;” | Uwaga nieuwzględniona.  Brzmienie przepisu stanowi transpozycję do prawodawstwa polskiego art. 1 pkt 2 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, zwanej dalej „dyrektywą 2018/645” w zakresie zmienianego art. 2 pkt 1 lit. d dyrektywy 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zwanej dalej „dyrektywą 2003/59/WE”. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39a ust. 3 pkt 6 i 9 utd | Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce | Na stronie 4 uzasadnienia projektu ustawy wskazano, że *„W celu uniknięcia ewentualnych wątpliwości, jak również wdrażając dyrektywę 2018/645 określono, że kierowanie pojazdem stanowi główne zajęcie kierowcy w przypadku, gdy zajmuje 70% miesięcznego czasu pracy kierowcy".* Jednakże, w samym projekcie ustawy nie znajdujemy przepisu, który miałby powyższe zdanie odzwierciedlać. W projektowanym art. 39a ust. 3 *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140), zwanej dalej „ustawą o transporcie drogowym”, w pkt 6, 12 i 14 mowa jest jedynie o „głównym zajęciu kierowcy”, lecz z żadnego przepisu nie wynika, co należy rozumieć przez ten zwrot. Sprecyzowanie jaką wartość należy rozumieć przez „główne zajęcie kierowcy” nie wynika również z dyrektywy 2018/645. | Uwaga częściowo uwzględniona.  Zostanie dokonana odpowiednia korekta uzasadnienia w celu uzyskania pełnej spójności z projektem ustawy. |
|  | Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39a ust. 3 pkt 13 utd | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji | Pytanie o obszar wiejski i wyjaśnienie odnośnie możliwości skorzystania z wyłączenia w projektowanym art. 39a ust. 3 pkt 13 utd, tj. czy wszystkie przesłanki muszą zostać spełnione, żeby można było skorzystać z wyłączenia, czy też przynajmniej jedna, kto będzie oceniał spełnienie przesłanek. | Projektowany 39a ust. 3 pkt 13 utd stanowi transpozycję do prawodawstwa polskiego art. 1 pkt 2 dyrektywy 2018/645 w zakresie zmienianego art. 2 pkt 2 dyrektywy 2003/59/WE. Obszar wiejski zostanie określony w uzasadnieniu ustawy. Skorzystanie zaś z tego wyłączenia powinno nastąpić w przypadku wystąpienia wszystkich przesłanek łącznie. Ocena zaś spełnienia tych przesłanek będzie należała do organów kontroli ruchu drogowego. |
|  | Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w zakresie art. 39aa ust. 1 utd | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji | W projektowanym art. 39aa ust. 1 utd proponuje się dodać nowy punkt w brzmieniu:  „4) ogólnopolskie organizacje zrzeszające przewoźników – w ramach 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.” | Uwaga nieuwzględniona.  Nie ma podstaw do wskazywania nowego podmiotu w postaci ogólnopolskich organizacji zrzeszających przewoźników uprawnionego do prowadzenia szkoleń okresowych, bowiem takie organizacje po spełnieniu ogólnych wymagań określonych dla przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia mogą zostać wpisane do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia i prowadzić m.in. szkolenia okresowe. |
|  | Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w zakresie art. 39aa ust. 1 pkt 1 utd | Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD | Zmiana projektowanego art. 39aa ust. 1 pkt 1 utd na następujące brzmienie:  „1) ośrodek szkolenia – w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej **lub** 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;” | Uwaga uwzględniona w merytorycznym zakresie.  Aktualnie WORD mają możliwość prowadzenia szkoleń dla kierowców zawodowych. W celu uniknięcia konfliktu interesów nie będą mogły jednak przeprowadzać w dalszym ciągu kursów kwalifikacyjnych, ponieważ będą przeprowadzać testy kwalifikacyjne. Nie ma jednak przeszkód, żeby dać WORD DTD możliwość prowadzenia szkoleń okresowych, których prowadzenie nie wywoła konfliktu interesów. Stąd też określono w nowym ustępie art. 39aa, że szkolenie osób wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy mogą być prowadzone przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego w ramach 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. |
|  | Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w zakresie art. 39aa ust. 1 pkt 1 utd | Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej | W art. 1 pkt 3 dotyczącym dodania art. 39 a ust. 2 pkt 1 – szkolenie w formie stacjonarnej oraz e-learningu nie powinno być traktowane jako równoważne. Zaproponowany przepis nie jest jednolity z przepisem art. 39b1 ust. 1 a i b, ponieważ one wykluczają prowadzenie szkolenia w całości z wykorzystaniem technik internetowych | Przywołane przepisy nie wykluczają się. One się wzajemnie uzupełniają. Stąd nie ma potrzeby ich zmiany. |
|  | Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w zakresie art. 39aa ust. 2 pkt 1 utd i art. 39b1 ust. 1a i 1b utd | Wojewoda Mazowiecki | Wątpliwości co do spójności projektowanego art. 39aa ust. 2 pkt 1 utd (Ośrodek szkolenia prowadzi szkolenia w formie stacjonarnej lub w formie nauczenia na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu) z projektowanym art. 39b1 ust. 1a i 1b utd (Kwalifikacja może być częściowo prowadzona w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. Ośrodek szkolenia prowadzący kwalifikację w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu jest obowiązany przeprowadzić pozostałe do przeprowadzenia zajęcia w sali ośrodka szkolenia) | Uwaga nieuwzględniona.  Projektowane przepisy nie wykazują braku spójności. One się wzajemnie uzupełniają. |
|  | Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w zakresie art. 39aa ust. 2 utd | Liga Obrony Kraju, Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK | Zmiana brzmienia art. 39aa ust. 2 utd na następujące brzmienie:  „1) pkt 1 i 2 – prowadzi szkolenia z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu w formie stacjonarnej lub nauczania na odległość;  2) pkt 3 – prowadzi szkolenia w formie stacjonarnej.” | Uwaga nieuwzględniona.  Szkoła ponadpodstawowa, prowadzącą kształcenie w zawodzie, dla którego podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, nie powinna mieć możliwości prowadzenia zajęć w formie nauczenia na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. Powinna prowadzić zajęcie jedynie w formie stacjonarnej. |
|  | Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w zakresie art. 39aa ust. 2 utd | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl | Zmiana brzmienia projektowanego art. 39aa ust. 2 na następujące brzmienie:  „2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1:  1) pkt 1 i 3 - prowadzi szkolenie w formie stacjonarnej w postaci wykładu, w tym  również prowadzonego na żywo za pośrednictwem Internetu, lub ćwiczeń, w tym  również z wykorzystaniem technik komputerowych i specjalistycznego oprogramowania,  lub w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i  Internetu;  2) pkt 2 – prowadzi szkolenia w formie stacjonarnej.”. | Uwaga nieuwzględniona.  Nie ma podstaw, aby dla podmiotu prowadzącego kwalifikacyjne kursy zawodowe w zakresie kwalifikacji wyodrębnionej w zawodzie, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego umożliwić prowadzeni szkolenia również w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. Szkolenie w tej formie prowadzone przez ww. podmiot byłoby narażone na ryzyko wystąpienia działań niepożądanych. |
|  | Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w zakresie art. 39aa ust. 3 – 5 utd | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl | Usunięcie art. 39aa ust. 3 – 5 utd. | Uwaga nieuwzględniona.  Wskazane przepisy są elementem dodatkowych wymagań dla ośrodka, który będzie mógł prowadzić szkolenia w formie stacjonarnej lub w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. Dodatkowe wymagania mają zapewnić, że prowadzenie szkolenie przy wykorzystaniu ww. metody będzie prowadzone prawidłowo i zgodnie z przepisami. |
|  | Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w zakresie art. 39aa ust. 5 utd | Związek Powiatów Polskich | Czy wprowadzenie do ustawy kategorii „podmiotów fizycznych i prawnych” jest zabiegiem w pełni przemyślanym? | Dokonana korekta będzie obejmować osoby fizyczne i prawne. |
|  | Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w zakresie art. 39aa ust. 5 utd | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, osoba fizyczna 6 | Wątpliwości dotyczące projektowanego art. 39aa ust. 5 utd w zakresie tego czy „ośrodek szkolenia nadal będzie mógł posiadać np. 20 filii i wykonywać dowolną bazę lokalową w jednym czy nawet w kilku województwach”.  Absurdalny jest także zakaz zlecania przez ośrodki wyspecjalizowane w szkoleniu metodą e-learningową szkolenia uprawnionym podwykonawcom. Jeżeli projektodawcy  uważają, że takie zastrzeżenie jest niezbędne powinno ono dotyczyć wyłącznie zlecania szkolenia realizowanego e-learningiem, chociaż co do zasady taki zakaz jest nieuzasadniony i praktycznie nie weryfikowalny przez organy kontrole | Uwaga częściowo uwzględniona w zakresie możliwości zlecania szkolenia innemu ośrodkowi należącemu do przedsiębiorcy. Zlecenie przez ośrodek szkolenia przeprowadzenia części szkolenia innemu ośrodki szkolenia rozmywa odpowiedzialność w zakresie tego, kto jest odpowiedzialny za przeprowadzenie całego szkolenia |
|  | Art. 1 pkt 3  projektu ustawy  w zakresie  art. 39aa utd | Transport i Logistyka | Przewidują natomiast rozwiązania dyskryminujące mikro, małych i średnich przedsiębiorców (MMSP), polegające na obowiązku uzyskania kosztownej zgody wojewody na e-learning (nawet 600 zł) oraz na zakazie zlecania prowadzenia szkoleń e-leamingowych innym ośrodkom oraz podmiotom fizycznym i prawnym. Zauważamy, że rozwiązania takie, nie dość, że są całkowicie oderwane od celu dyrektywy (UE) 2018/645 (nie przewiduje ona żadnych zgód, opłat oraz zakazów z nimi związanych), to dodatkowo będą sprzyjały uprzywilejowaniu bogatych ośrodków szkoleń, silnych kapitałowo, o wysokiej zdolności finansowej, która nie implikuje gwarancji zapewnienia jakości zajęć, wymaganej  przepisami unijnymi, a wprowadza tylko nieuzasadnioną barierę dla MMSP.  Podkreślamy również, że w prawie polskim nie istnieje określenie „*podmiot prawny*", a jedynie „*osoba prawna"* lub *„jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej",* zgodnie z art. 33 i 331 Kodeksu cywilnego, tak samo jak nie istnieje „*podmiot fizyczny",* a jedynie *„osoba fizyczna",* zgodnie z art. 1 niniejszego kodeksu. Pozostawienie projektowanego przepisu w obecnym brzmieniu, poza ww. skutkami dyskryminującymi i sprzecznością z transponowaną dyrektywą, spowoduje szereg wątpliwości w ustaleniu konkretnie komu nie będzie można zlecać prowadzenia szkolenia e-learningowego, a to może doprowadzić do swobodnej interpretacji organów kontrolujących ośrodki i  nakładania niesłusznych kar za takie zlecanie. | Uwaga częściowo uwzględniona.  Wskazane przepisy są elementem dodatkowych wymagań dla ośrodka, który będzie mógł prowadzić szkolenia w formie stacjonarnej lub w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. Dodatkowe wymagania mają zapewnić, że prowadzenie szkolenie przy wykorzystaniu ww. metody będzie prowadzone prawidłowo i zgodnie z przepisami. |
|  | Art. 1 pkt 4 lit. a projektu ustawy w zakresie art. 39b ust. 1 pkt 4 utd | Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego | Usunięcie art. 39b ust. 1 pkt 4 utd. | Uwaga nieuwzględniona.  Osoba szkolona powinna mieć możliwość zapoznania z programem szkolenia (a ośrodek szkolenia obowiązek zapoznania osoby szkolonej z tym szkoleniem). Osoba szkolona musi bowiem wiedzieć, ile zgodnie z przepisami ma trwać dane szkolenie by móc skonfrontować to ze stanem faktycznym. |
|  | Art. 1 pkt 4 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39b ust. 1aa utd | Liga Obrony Kraju | Propozycja aby na profilu kandydata na kierowcę (PKK) znalazły się szczegółowe informacje na temat kursu na jaki nr PKK został wydany. Docelowo proponujemy wprowadzenie PKK w formie elektronicznej np. karty z chipem, na której byłyby zapisywane wszystkie jednostki szkoleniowe w formie praktycznej z wykorzystaniem pojazdów szkoleniowych. Początkowym kosztem dla Ośrodków byłyby czytniki kart ale pozwoliłoby to na wyeliminowanie ,,błędów ludzkich” przy ewidencjonowaniu szkolenia. | Uwaga nieuwzględniona.  Dane gromadzone w PKK będą miały niezbędny zakres wymagany do prawidłowego toku szkolenia. PKK będzie profilem elektronicznym. Nie ma potrzeby wydawać dla niego odrębnej karty. |
|  | Art. 1 pkt 4 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39b ust. 1aa utd | Wojewoda Świętokrzyski | Dot. projektowanego art. 39b ust. 1aa ustawy o transporcie drogowym.  Obowiązek uzyskania profilu kandydata na kierowcę (PKK) przez kursanta przed zapisaniem się na kurs kwalifikacji zawodowej lub na szkolenie okresowe stanowi dodatkową uciążliwość, która obecnie nie występuje. Zaproponowane zmiany nie przyspieszą procesu uzyskania uprawnień. | Wprowadzenie profilu kandydat na kierowcę pozytywnie wpłynie na proces uzyskiwania uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego i autobusu. Jednocześnie nowy obowiązek nie wydłuży tego procesu, ale dzięki wykorzystaniu go do cyfrowego obiegu danych może ten proces skrócić. |
|  | Art. 1 pkt 5 lit a  projektu ustawy  w zakresie art. 39b1 ust. 1a utd | Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego | Projekt wprowadza w szkoleniu kierowców zawodowych nowoczesne metody szkolenia wykorzystujące narzędzia i technologie informacyjno-komunikacyjne umożliwiające korzystania z e-learningu. Propozycja jest zgodna z wytyczną dyrektywy 2018/645 zawartą w nowym brzmieniu art. 7, jednak jej wykonanie obarczone jest polską specyfiką stawiania dodatkowych barier administracyjnych i określaniem nowych warunków ograniczających dostęp do nowych  rozwiązań.  Wykorzystywanie e-learningu przy kwalifikacji wstępnej uważamy za całkowicie nieuzasadnione. | Dyrektywa 2018/645 wprowadza możliwość szkolenia na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. W krajowych przepisach krajowych można zaś określić, m.in. warunki, na jakich można korzystać z tej metody szkolenia.  Zgodnie z projektem szkolenie na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu nie jest obligatoryjne. Mogą stosować i korzystać z tej formy szkolenia takie ośrodki szkolenia i osoby szkolone, które będą zainteresowane tą nową formą szkolenia. |
|  | Art. 1 pkt 5 lit a  projektu ustawy  w zakresie art. 39b1 ust. 1a utd | Transport i Logistyka | Proponujemy doprecyzowanie określenia *„częściowe"* prowadzenie obowiązkowej kwalifikacji w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, uwzględniające konieczność zapewnienia zajęć praktycznych, o czym mowa w pkt 12 dyrektywy (UE) 2018/ 645, i podkreślamy, że jest to jedna z dwóch możliwości dotyczących systemu kwalifikacji wstępnej zgodnie z art. 3 dyrektywy 2003/59/WE. | Uwaga nieuwzględniona.  M.in. liczbę godzin zajęć, które można prowadzić w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, zostanie określone w odpowiednim akcie wykonawczym. |
|  | Art. 1 pkt 5 lit. a projektu ustawy w zakresie art. 39b1 ust. 1b utd | PFSSK, PIGOSK, OIGOSK | Zmiana brzmienia art. 39b1 ust. 1b utd na następujące brzmienie:  „1b. Ośrodek szkolenia prowadzący kwalifikację w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu jest obowiązany przeprowadzić pozostałe do przeprowadzenia zajęcia w sali ośrodka szkolenia **zlokalizowanej w województwie, w którym jest wpisany do rejestru, o którym mowa w art. 39g ust. 3 i której adres jest ujawniony w tym rejestrze**” | Uwaga częściowo uwzględniona.  Uwaga została uwzględniona w taki sposób, ze szkolenia mają być prowadzone przy wykorzystaniu infrastruktury zgłoszonej do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia. W pozostałym zakresie uwaga jest nieuzasadniona. |
|  | Art. 1 pkt 5 lit. a projektu ustawy w zakresie art. 39b1 ust. 1b utd | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego i Spedycji | Usunięcie art. 39b1 ust. 1b utd. | Uwaga nieuwzględniona.  Projektowany przepis jest m.in. związany warunkami prowadzenia szkolenia na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu musi pozostać. |
|  | Art. 1 pkt 5 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 39b1 ust. 3 utd | Wojewoda Mazowiecki, Wojewoda Świętokrzyski, Wojewoda Podkarpacki, PFSSK, PIGOSK, OIGOSK, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Polski Klaster Edukacyjny | Projektowane zmiany zakładające przekazanie kompetencji w zakresie przygotowania i organizowania egzaminów kwalifikacyjnych do WORDów nie przewidują sytuacji, w której  wpisany do rejestru wojewody WORD przeprowadza kurs kwalifikacyjny, a później w przedmiotowym zakresie egzaminuje kursanta. Ponadto może dojść do sytuacji, w której  egzaminator będący wykładowcą na kursie kwalifikacyjnym realizowanym przez WORD, będzie osobą przeprowadzającą test kwalifikacyjny – dojdzie więc do konfliktu interesów – sprzeczność z art. 57 ustawy o kierujących pojazdami. Powyższe fakty stawiają pod znakiem zapytania rzetelność i obiektywność proponowanego projektu, zaprzeczając sugerowanej w uzasadnieniu transparentności proponowanych zmian.  Zgodnie z obowiązującym stanem prawnym, określonym w utd świadectwo kwalifikacji zawodowej wydaje wojewoda. Przekazanie zadania do wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego (WORD) to zmiana kompetencji i przekazanie ich w tym zakresie z administracji rządowej do samorządowej. Spowoduje to rozdzielenie kompetencji: wpis ośrodków i nadzór nad nimi ma sprawować wojewoda, natomiast egzaminować i wydawać świadectwa będzie jednostka podległa marszałkowi województwa, czyli administracja samorządowa.  W proponowanej zmianie dotyczącej art. 39c ustawy wskazano, iż wojewoda ma niezwłocznie dokonać cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej niezgodnego ze stanem faktycznym. Nasuwają się jednak pytania, na jakiej podstawie wojewoda, bez dostępu do bazy CEPIK oraz bez wiedzy, kiedy kursant przystąpił do testu kwalifikacyjnego, jaki uzyskał z niego wynik i jakie świadectwo kwalifikacji zostało mu wydane (numer oraz data wydania) ma dokonać cofnięcia świadectwa. Czy wojewoda ma zliczać godziny szkoleń danego kursanta a w przypadku braku tych godzin cofać świadectwo?  Zamiany zawarte w art. 38b' dotyczące zasad egzaminowania likwidujące obecny system prowadzenia egzaminów kwalifikacyjnych i przenoszące ten egzamin/test do Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego są sprzeczne **z** przepisami dotyczącymi szkolnictwa zawodowego realizowanego w szkołach branżowych i na kursach kwalifikacyjnych. Test kwalifikacyjny jest elementem egzaminu potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie albo egzaminu zawodowego prowadzonego przez OKE, którego wynik pozytywny jest warunkiem ukończenia szkoły branżowej i uzyskania tytułu zawodowego. Uważamy za niedopuszczalne ingerowanie w proces edukacyjny uzyskania zawodu kierowca mechanik lub technik transportu. | Uwaga częściowo uwzględniona.  Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego nie będą mogły prowadzić kursów kwalifikacyjnych. Będą za to mogły prowadzić szkolenia okresowe.  Przeniesienie miejsca przeprowadzania testów kwalifikacyjnych do wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego jest słuszne i zasadne.  Wojewodowie otrzymają dostęp do centralnej ewidencji kierowców, z której pozyskają niezbędne informacje odnośnie świadectwa kwalifikacji kierowcy.  Projektowane rozwiązanie nie jest sprzeczne **z** przepisami dotyczącymi szkolnictwa zawodowego realizowanego w szkołach branżowych i na kursach kwalifikacyjnych. Zasadne jest jednak umożliwienie złożenia po ukończeniu szkoły pierwszego testu kwalifikacyjnego w okręgowej komisji egzaminacyjnej. |
|  | Art. 1 pkt 5 lit. b  projektu ustawy  w zakresie art. 39b1 ust 3 utd | Transport i Logistyka | Ponadto, nasze wątpliwości budzi rozwiązanie, zgodnie z którym testy kwalifikacyjne będą przeprowadzane w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego (WORD), a świadectwa kwalifikacji będą wydawane przez Dyrektorów WORD. Po pierwsze, nie ma żadnej gwarancji, że zmiana organu odpowiedzialnego za egzaminy z okręgowych komisji egzaminacyjnych lub komisji powoływanych przez wojewodów na WORD-y zapewni wskazywaną w uzasadnieniu projektu ustawy transparentność i rzeczywiste sprawdzanie wiedzy. Obecna forma przeprowadzania testów kwalifikacyjnych np. w ośrodkach po kursach kwalifikacyjnych, znacznie ułatwia funkcjonowanie kursantom, bowiem pozwala na zgranie terminu zakończenia kursu z egzaminem i nie generuje przy tym dodatkowych kosztów, np. dojazdu do miejsca egzaminu i powrotu, bowiem egzamin jest organizowany w ośrodku szkolenia, zazwyczaj zaraz po kursie. Po drugie, zauważamy, że obecnie, przy wynagrodzeniu trzyosobowej komisji przy grupie zdających do 25 osób koszt egzaminu wynosi 1000 zł, co daje średnio 40 zł na kursanta,  podczas gdy przyjęta w projekcie delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia opłata za nowy egzamin w WORD może zostać ustalona nawet w wysokości 60 zł od osoby, a  więc prawdopodobnym jest, że ulegnie ona podwyższeniu nawet o 20 zł na osobę. W takim rozwiązaniu do tej opłaty należy dodać jeszcze koszty dojazdu na egzamin do WORD-u albo z ośrodka szkolenia albo z miejsca zamieszkania i koszty powrotu, co dodatkowo zwiększy i tak obecnie wysokie koszty uzyskania kwalifikacji wstępnej, a co za tym idzie wprowadzi kolejną barierę w dostępie do zawodu kierowcy. Jest to rozwiązanie niekorzystne, szczególnie przy obecnym deficycie kierowców na rynku usług transportowych. | Przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego utransparentni proces uzyskania kwalifikacji wstępnej. Wprowadzenie jasnych i przejrzystych zasad przeprowadzania ww. testu pozytywnie wpłynie na status tego testu oraz na status uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego i autobusu.  Jednocześnie należy wskazać, że projektowana ustawa upoważnia ministra właściwego do spraw transportu do określania w rozporządzeniu opłaty za test kwalifikacyjny. Zastosowana konstrukcja prawna przewiduje, że minister określi opłatę za wydanie karty kwalifikacji kierowcy – przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 60 zł (analogiczna konstrukcja prawa istnieje w odniesieniu do opłaty za prawo jazdy). Szacowana zaś wysokość opłaty za test kwalifikacyjny będzie taka jak za opłata prawo jazdy, tj. 30 zł |
|  | Art. 1 pkt 5 lit. b, c d, e, f, g i h oraz i w pkt 6 projektu ustawy w zakresie art. w art. 39b1 ust. 3, 3a, 4, 5, 6, 6a, 6b, 8 i 9 oraz w art. art. 39b2 ust. 2 utd | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji | Sprzeciwienie się zmianom w art. 39b1 ust. 3, 3a, 4, 5, 6, 6a, 6b, 8 i 9 oraz w art. art. 39b2 ust. 2 utd.  Wprowadzenie nadzoru marszałków województw nad przeprowadzeniem testów kwalifikacyjnych organizowanych przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego  Wprowadzenie możliwości przeprowadzani testów kwalifikacyjnych przez szkołę. | W zakresie wprowadzenia nadzoru uwaga uwzględniona.  Przeprowadzenia testów kwalifikacyjnych będzie nowym zadaniem wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Realizacja zaś wszystkich zadań ośrodka w zakresie nadzoru nad egzaminowaniem obejmie również egzaminy dla kierowców ubiegających się o uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy.  W zakresie przeprowadzenia testu kwalifikacyjnego przez szkołę uwaga częściowo uwzględniona.  Pierwszy test kwalifikacyjny bezpośrednio po zakończeniu zajęć szkolnych będzie przeprowadzany przez szkołę, a każdy kolejny przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego.  W pozostałym zakresie uwagi nieuwzględnione ze względu na brak uzasadnienia |
|  | Art. 1 pkt 5 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39b1 ust. 3 utd | Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych | Nowe wymagania dotyczące przeprowadzania testów kwalifikacyjnych w formie testów jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą techniki informatycznej z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego będą generowały konieczność zmiany funkcjonalności w systemie teleinformatycznym WORD.  W związku z powyższym, projekt ustawy powinien przewidywać odpowiedni okres vacatio legis na dostosowanie systemów teleinformatycznych do wymagań procedowanego aktu normatywnego. Termin ten powinien być nie krótszy niż 3 miesiące od dnia wejścia ustawy w pozostałym zakresie w życie. | Uwaga uwzględniona |
|  | Art. 1 pkt 5 lit. e projektu ustawy w zakresie art. 39b1 ust. 3a utd | Wojewoda Świętokrzyski, Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie | Projektowane zmiany zakładają przeprowadzanie testów wyłącznie przez 1 egzaminatora z uprawnieniami do egzaminowania w zakresie podstawowym, tj. prawa jazdy kategorii B – obniży to jakość, poziom i rangę egzaminu oraz może negatywnie wpłynąć na poprawność i rzetelność przeprowadzanych testów kwalifikacyjnych. | Przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego utransparentni proces uzyskania kwalifikacji wstępnej. Wprowadzenie jasnych i przejrzystych zasad przeprowadzania ww. testu pozytywnie wpłynie na status tego testu oraz na status uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy pojazdu ciężarowego i autobusu. |
|  | Art. 1 pkt 5 lit. e projektu ustawy  w zakresie art. 39b1 ust. 6 utd | Wojewoda Mazowiecki, Transport i Logistyka, Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD, Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,  Wojewoda Świętokrzyski | Brak jest określenia wymagań dla egzaminatora, który przeprowadza test kwalifikacyjny, oraz jest podane nieadekwatne odesłanie do przepisów ustawy o kierujących pojazdami.  W obecnym stanie prawnym uzyskanie pozytywnego wyniku na teście kwalifikacyjnym przeprowadzanym przez 3-osobową. Sprowadzenie egzaminu kwalifikacyjnego do poziomu testu rozwiązywanego w obecności 1-osobowego nadzorującego egzaminatora znacząco obniży rangę dotychczasowych kwalifikacji zawodowych. | Uwaga częściowo uwzględniona.  Brak określania wymagań dla egzaminatora wynika z faktu, że każdy egzaminator, niezależnie od zakresu posiadanych uprawnień, będzie uprawniony do przeprowadzania testów kwalifikacyjnych.  Odnośnie nieadekwatnego odesłania została wprowadzona odpowiednia korekta.  Nie ma przeszkód, żeby przeprowadzany docelowo w formie elektronicznej test kwalifikacyjny odbywał się w obecności jednego egzaminatora. Warunki przeprowadzania tego testu zostaną w taki sposób określone, żeby wykluczyć ewentualne mogące wystąpić nieprawidłowości. |
|  | Art. 1 pkt 5 lit. f projektu ustawy w zakresie art. 39b1 ust. 6a utd | Liga Obrony Kraju, Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK, Polski Klaster Edukacyjny, Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej | Utajnienie bazy pytań dla kandydatów na prawo jazdy może spowodować dewastację branży szkoleniowej przygotowujących kandydatów na kierowców oraz kierowców zawodowych. Ponownie pojawią się pytania przykładowe o treści ,,zbliżonej” do pytań egzaminacyjnych. Utajnienie pytań doprowadzi również do braku możliwości sprawdzenia przez szeroką rzeszę specjalistów (instruktorów, wykładowców itd.) czy pytania wykorzystywane na egzaminach państwowych są poprawne i nie krzywdzą zdającego kursanta. | Uwaga nieuwzględniona.  Projektowany przepis dotyczy pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym, który jest przeprowadzany dla kierowców zawodowych zamierzających wykonywać przewozy drogowe. Zmiana ma charakter porządkujący. Baza pytań nie podlega obecnie udostępnieniu. |
|  | Art. 1 pkt 5 lit. f projektu ustawy w zakresie art. 39b1 ust. 6a utd | Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych W Polsce, PWPW | W projektowanym art. 39b1 ust. 6a utd przewiduje się, iż pytania pochodzące z katalogu pytań testowych zatwierdzonych przez ministra właściwego do spraw transportu nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu *ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej.* | Uwaga nieuwzględniona.  Zmiana ma charakter porządkujący. Baza pytań nie podlega obecnie udostępnieniu. |
|  | Art. 1 pkt 5 lit. f projektu ustawy  w zakresie art. 39b1 ust. 6b utd | Transport i Logistyka | Nasze kolejne wątpliwości budzi rozwiązanie polegające na scentralizowaniu katalogu pytań egzaminacyjnych oraz na wprowadzeniu górnej granicy liczby pytań testowych w ramach tego katalogu, określonej przepisami ustawy. Uzasadnienie projektodawcy nie zawiera wyjaśnienia tego rozwiązania, a ustalenie maksymalnej liczby pytań w katalogu  na kwalifikację wstępną (czy dalej w treści projektu na egzamin na prawo jazdy - art. 3 pkt 14 projektu ustawy) w żaden sposób nie przyczyni się do zapewnienia jakości tych  pytań i ich odpowiedniego odniesienia do zagadnień objętych egzaminem. Dodatkowo, wprowadzane rozwiązanie nie znajduje odzwierciedlenia w przepisach dyrektywy (UE)  2018/645 ani 2003/59/WE. | Katalog pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym powinien zawierać niezbędną liczbę 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. |
|  | Art. 1 pkt 5 lit. f projektu ustawy  w zakresie art. 39b1 ust. 6b utd | Forum Związków Zawodowych | Proponujemy aby w katalogu pytań testowych obejmujących zagadnienia, o których mowa w ust. 2, zawrzeć nie więcej niż 700 pytań, a może nawet 500 pytań. | Uwaga nieuwzględniona.  Katalog pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym powinien zawierać niezbędną liczbę pytań, która obejmie cały materiał przekazywany podczas kursu kwalifikacyjnego, oraz zapewni odpowiednią liczbę pytań w zakresie każdego realizowanego na kursie kwalifikacyjnym tematu. |
|  | Art. 1 pkt 5 lit. g projektu ustawy  w zakresie art. 39b1 ust. 6b utd | Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej | Opłata za egzamin, określona w art. art. 39b1 ust. 8 jest dodatkowym kosztem dla osoby szkolonej, czy będzie ona wnoszona na konto wojewody właściwego do wydania dokumentu, czy na konto wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego. | Opłata za test kwalifikacyjny będzie uiszczana dla wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego. |
|  | W zakresie art. 39b1 ust. 1 pkt 2 utd (art. 1 pkt 5 projektu ustawy) | Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK | Zmiana brzmienia art. 39b1 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym na następujące brzmienie:  „2) kursu kwalifikacyjnego – w sali wykładowej ośrodka szkolenia jako wykład, seminarium, pokaz, ćwiczenia oraz inne formy zajęć stosowane w kształceniu osób dorosłych również z wykorzystaniem technik komputerowych oraz Internetu.” | Uwaga nieuwzględniona.  Warunki prowadzenia zajęć zostaną określone jak dotychczas w odpowiednim akcie wykonawczym. |
|  | Art. 1 pkt 7  projektu ustawy  w zakresie  art. 39c utd | Transport i Logistyka | Proponujemy wprowadzenie przepisów określających dwuinstancyjny tryb postępowania oraz formę rozstrzygnięcia zarówno dla wydawania świadectw kwalifikacji zawodowej, jak i dla ich cofania oraz stwierdzania ich niezgodności ze  stanem faktycznym, np. poprzez zastosowanie przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego i decyzji administracyjnych. Wprowadzenie takich rozwiązań zapewni kontrolę instancyjną wydawanych rozstrzygnięć i jednocześnie zgodność działania z art. 78 Konstytucji RP, przyznającym każdemu prawo do zaskarżenia orzeczeń i decyzji wydanych w pierwszej instancji, w tym prawo do składania wyjaśnień i zastrzeżeń.  Niezależnie od powyższego zauważamy, że rozwiązanie polegające na wprowadzeniu nowego organu wydającego świadectwo kwalifikacji zawodowej - Dyrektora WORD-u  lub osoby przez niego upoważnionej, przy pozostawieniu dotychczasowych organów - wojewody i okręgowej komisji egzaminacyjnej, jako stwierdzających niezgodność wydanego świadectwa ze stanem faktycznym jest całkowicie niespójne, podobnie jak rozwiązanie wprowadzające nieznaną innym przepisom fikcję prawną polegającą na przyjęciu, że data stwierdzenia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej niezgodnie ze stanem faktycznym jest datą cofnięcia tego świadectwa. | Uwaga nieuwzględniona.  Wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej nastąpi po złożeniu z wynikiem pozytywnym testu kwalifikacyjnego i będzie czynnością materialno-techniczną.  Stwierdzenie wydania świadectwa kwalifikacji kierowcy niezgodnie ze stanem faktycznym w przypadku wojewody jako organ nadzorujący ośrodki szkolenia nastąpi po ustaleniu, że ośrodek szkolenia wydał takie świadectwo niezgodnie ze stanem faktycznym. W przypadku zaś stwierdzenia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej przez dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej - stwierdzenie tego faktu nastąpi przez dyrektora okręgowej komisji na podstawie odpowiedniej informacji z właściwego kuratorium.  Wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej niezgodnie ze stanem faktycznym oznacza, że osoba szkolona nie uczestniczyła w szkoleniu albo uczestniczyła w szkoleniu w mniejszym wymiarze godzin niż przewidują to przepisy prawa. Stąd też stwierdzenie wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej powinno być również datą jego cofnięcia. |
|  | Art. 1 pkt 7 lit a projektu ustawy w zakresie art. 39c ust. 1 i 2 utd | Wojewoda Świętokrzyski | Zgłoszenie argumentu, iż projektowane zmiany przyczynią się do skrócenia czasu na uzyskanie świadectwa kwalifikacji zawodowej jest całkowicie bezprzedmiotowe, ponieważ już  obecnie na terenie województwa świętokrzyskiego (a zapewne w całym kraju) świadectwa kwalifikacji zawodowej wystawiane są na podstawie uzyskanego wyniku pozytywnego z egzaminu, po sporządzeniu protokołu egzaminacyjnego i podpisywane z upoważnienia Wojewody Świętokrzyskiego przez Przewodniczącego Komisji Egzaminacyjnej i wydawane każdorazowo bezpośrednio po przeprowadzeniu testu kwalifikacyjnego, w sali ośrodka szkolenia. | Przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego będzie miało taki skutek, że co do zasady osoba po ukończonym kursie kwalifikacyjnym będzie sama zgłaszać się na test kwalifikacyjny do ośrodka i będzie ustalać termin testu w dogodnym dla siebie czasie. W przypadku zaś uzyskania negatywnego wyniku z testu kwalifikacyjne, będzie ona mogła ponownie przystąpić (lub w razie potrzeby wielokrotnie przystępować) do testu kwalifikacyjnego w dogodnym terminie. Ponadto projekt zakłada, że wydanie świadectwa kwalifikacji kierowcy będzie następować po uzyskaniu pozytywnego wyniku z testu kwalifikacyjnego. |
|  | Art. 1 pkt 7 lit a projektu ustawy w zakresie art. 39c ust. 1 i 2 utd | Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej | Art. 39c ust. 1 i 2 – w jaki sposób wojewoda będzie przekazywał dane do centralnej ewidencji kierowców, jeżeli projektowany przepis nie zakłada w żaden sposób wymiany dokumentów pomiędzy wojewodą a wojewódzkim ośrodkiem ruchu drogowego. Zachodzi pytanie czy pozostawiać u wojewody konieczność przekazywania informacji. | Zgodnie z projektowanym brzmieniem art. 39c ust. 1 i 2 utd wojewoda nie będzie przekazywał informacji do centralnej ewidencji kierowców. Będą to robić wojewódzki ośrodek ruchu drogowego i dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej. |
|  | Art. 1 pkt 7 lit. a projektu ustawy w zakresie art. 39c ust. 1 i 2 utd | Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych | Skutkiem zaproponowanej modyfikacji będzie zmiana podmiotu wydającego świadectwo kwalifikacji zawodowej (aktualnie: wojewoda lub upoważniony przez niego członek komisji albo dyrektor Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej; po zmianie: dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub upoważniony przez niego pracownik wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego).  Proponowana zmiana będzie generowała konieczność modyfikacji funkcjonalności w systemie teleinformatycznym WORD, w związku z czym, projekt ustawy powinien przewidywać odpowiedni okres vacatio legis na dostosowanie systemów teleinformatycznych do wymagań procedowanego aktu normatywnego. Termin ten powinien być nie krótszy niż 3 miesiące od dnia wejścia ustawy w pozostałym zakresie w życie. | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 1 pkt 7 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 39c ust. 3 utd | Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce | Jaka jest rola dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej w procesie ustalenia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej niezgodnie ze stanem faktycznym.  Czy wpisanie spójnika „i" pomiędzy wyrazami „wojewoda i dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej" należy rozumieć, że wojewoda każdorazowo ma działać z dyrektorem  okręgowej komisji egzaminacyjnej czy też intencją projektodawcy jest, aby zarówno wojewoda, jak i dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej - niezależnie od siebie - mieli uprawnienia w przedmiotowym zakresie. | Okręgowa komisja egzaminacyjna będzie przeprowadzała pierwszy test kwalifikacyjnych dla uczniów kształcących się w zawodzie, dla którego podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy (pozostałe testy będą przeprowadzane w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego). Po uzyskaniu wyniku pozytywnego z testu kwalifikacyjnego dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej będzie wydawał świadectwo kwalifikacji zawodowej (w tym zakresie przepisy ustawy zostaną poddane odpowiedniej korekcie). W przypadku uzyskania przez dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej informacji od właściwego kuratorium oświaty o wydaniu świadectwa niezgodnie ze stanem faktycznym, dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej będzie przekazywał stosowaną informację do CEK.  Wojewoda i dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej będą mieli niezależnie od siebie uprawnienia do stwierdzenia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej niezgodnie ze stanem faktycznym. Uprawnienia wojewody będą dotyczyć świadectw wydanych przez dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, a uprawnienia dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej – świadectw wydanych przez tego dyrektora. |
|  | Art. 1 pkt 7 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 39c ust. 3 utd | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji | Sprzeciw wobec zmian zawartych w projektowanym art. 39c ustawy o transporcie drogowym ze względu na brak zapisów precyzujących, w jakich okolicznościach i na jakich zasadach wojewoda miałby prawo do unieważnienia świadectwa, jak również ze względu na to, w jaki sposób wojewoda i marszałek powinni współpracować, w jaki sposób miały być rozdzielony zakres ich kompetencji w nadzorze nad szkoleniem i egzaminowaniem kierowców zawodowych. | Wojewoda jako organ sprawujący nadzór nad prowadzeniem ośrodka szkolenia, w ramach podejmowanych działań ustala czy świadectwo zostało wydane zgodnie ze stanem faktycznym. Jeśli nie zostało ono wydane zgodnie ze stanem faktycznym, to wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę ośrodka szkolenia i wykreśla go z rejestru działalności regulowanej oraz będzie po zmianach dodatkowo przekazywał do centralnej ewidencji kierowców informacji o stwierdzeniu wydania świadectwa niezgodnie ze stanem faktycznym. Zakres kompetencji wojewody i marszałka się nie pokrywają. Wojewoda sprawuje nadzór na ośrodkiem szkolenia, zaś marszałek województwa nad realizacją zadań przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego, w tym w zakresie przeprowadzeniem testu kwalifikacyjnego. |
|  | Art. 1 pkt 7 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 39c ust. 3 utd | Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych | Dot. projektowanego art. 39c ust. 3 ustawy o transporcie drogowym.  Projekt ustawy nakłada na wojewodę i dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej nowe zadanie (obowiązek), tj. niezwłoczne przekazywanie do Centralnej Ewidencji Kierowców informacji o stwierdzeniu wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej niezgodnie ze stanem faktycznym. Projekt ustawy nie wskazuje przy tym sposobu postępowania w powyższym zakresie, tj. w przypadku stwierdzenia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej niezgodnie ze stanem  faktycznym. | Uwaga częściowo uwzględniona z zakresie doprecyzowania trybu działania w przypadku cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej przez szkołę. Cofnięcie świadectwa wydanego przez szkołę będzie mianowicie następować na podstawie informacji od kuratorium, które sprawuje nadzór nad wojewodą.  Cofnięcie świadectwa kwalifikacji zawodowej wydanego przez ośrodek szkolenia będzie następowało, np. po kontroli tego ośrodka przez wojewodę w ramach nadzorczych uprawnień organu i stwierdzeniu wydania świadectwa kierowcy. |
|  | Art. 1 pkt 7 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 39c utd | Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce | ZMPD proponuje uzupełnienie wskazanego przepisu ustawy o kierujących o kwestię nadzoru nad egzaminami dotyczącymi uzyskania świadectwa kwalifikacji zawodowej; w projektowanym art. 39c należałoby wskazać przesłanki cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej i wpisać, iż stosowny przepis ustawy o kierujących stosuje się odpowiednio, aby zapewnić spójność obydwu regulacji. | Uwaga uwzględniona w zakresie dodania przepisu dotyczącego nadzoru marszałka województwa nad testami kwalifikacyjnymi.  Nie ma podstaw do wskazywania przesłanek do stwierdzenia wydania świadectwa niezgodnie ze stanem faktycznym, bowiem następuje to w przypadku braku uczestnictwa w szkoleniu albo uczestnictwa w szkoleniu obejmującym mniejszy wymiar godzin niż wynika z przepisów prawa. |
|  | Art. 1 pkt 7 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 39c ust. 3 utd | Wojewoda Mazowiecki, Wojewoda Podkarpacki | Przeniesienie obowiązku stwierdzania wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej z wojewody na marszałka województwa. | Uwaga nieuwzględniona.  Wojewoda jako organ sprawujący nadzór nad prowadzeniem ośrodka szkolenia, w ramach podejmowanych działań ustala czy świadectwo zostało wydane zgodnie ze stanem faktycznym. Jeśli nie zostało ono wydane zgodnie ze stanem faktycznym, to wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę ośrodka szkolenia i wykreśla go z rejestru działalności regulowanej oraz będzie po zmianach dodatkowo przekazywał do centralnej ewidencji kierowców informację o stwierdzeniu wydania świadectwa niezgodnie ze stanem faktycznym. |
|  | Art. 1 pkt 7 projektu ustawy | Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych | Projekt ustawy wprowadza możliwość wymiany informacji pomiędzy centralną ewidencją kierowców, a państwami członkowskimi UE, Konfederacją Szwajcarską lub państwami członkowskimi Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) o wydanych i cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej.  W związku z powyższym pozostaje do ustalenia, czy w efekcie tej zmiany wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego będą miały możliwość kierowania zapytań w ww. zakresie w ramach sieci RESPER (sieć informacyjna o prawach jazdy wydawanych na terenie UE). | Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego nie będą miały możliwości kierowania zapytań dot. wydanych i cofniętych świadectw kwalifikacji zawodowej, bowiem takie informacje im nie będą potrzebne. |
| 1. **A** | Art. 1 pkt 8  projektu ustawy  w zakresie  art. 39c1 utd | Transport i Logistyka | Zwracamy uwagę, że projektowane wprowadzenie obowiązku wymiany informacji pomiędzy Centralną Ewidencją Kierowców a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej Brytanią i Irlandią Północną, w sytuacji w której nie ma obecnie jednoznacznego rozwiązania, jakie będą podstawy współpracy UE, w tym Polski z niniejszym państwem, może spowodować trudności w stosowaniu tego przepisu w przyszłości, co będzie z pewnością niekorzystne dla kierowców. | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 1 pkt 9 lit. a  projektu ustawy  w zakresie  art. 39d ust. 1 pkt 2 utd | Transport i Logistyka | Nasze wątpliwości budzi po pierwsze użycie w projektowanym art. 39d ust. 1 pkt 2 utd określenia „*pracuje*", które może być interpretowane bądź bardzo wąsko, tj. wykonuje  pracę na podstawie jednej z umów określonych w Kodeksie pracy, bądź bardzo szeroko, tj. wykonuje pracę także na podstawie innych umów niż te, określone w niniejszym  kodeksie. Po drugie, wprowadzane rozwiązanie dyskryminuje oddziały przedsiębiorców zagranicznych, którzy mając siedzibę poza granicami Polski i tam zatrudniając kierowców nie będą mogły wysyłać ich na szkolenia okresowe w Polsce. Proponujemy zatem następujące brzmienie art. 39d ust. 1 pkt 2: *„2) wykonująca przewóz drogowy na rzecz*  *przedsiębiorcy uprawnionego do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego na podstawie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.".* | Uwaga nieuwzględniona.  Użyte określenie „pracuje” nie jest ograniczone warunkami, stąd można jest szeroko interpretować.  Zgodnie z dyrektywą 59/2003/WE szkolenia okresowe dla osób z państw trzecich przeprowadza się w państwie członkowskim, będącym ich miejscem zamieszkania, lub w państwie członkowskim, w którym pracują. Dlatego nie ma podstaw do przyjęcia zaproponowanego rozwiązania. |
|  | Art. 1 pkt 9 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 39d ust. 1a utd | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, PFSSK, PIGOSK, OIGOSK | Usunięcie art. 39d ust. 1a utd. | Uwaga nieuwzględniona.  Wprowadzenie profilu kandydata na kierowcę pozytywnie wpłynie na prowadzone szkolenia okresowe, w szczególności na prawidłowy sposób prowadzenia szkolenia oraz na obecność osób szkolonych na zajęciach. |
|  | Art. 1 pkt 9 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 39d ust. 1a utd | Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowym w Polsce, Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej | Zmiana brzmienia art. 39d ust. 1a utd na następujące brzmienie:  „la. Do szkolenia okresowego może przystąpić osoba posiadająca prawo jazdy odpowiedniej kategorii.” | Uwaga nieuwzględniona.  Zamiarem projektodawcy jest wprowadzenie profilu kandydata na kierowcę, który pozytywnie wpłynie na prowadzone szkolenia okresowe, w szczególności na prawidłowy sposób prowadzenia szkolenia oraz na obecność osób szkolonych na zajęciach. Regulowanie powszechnie spełnianego warunku jakim jest posiadanie prawa jazdy odpowiedniej kategorii przed przystąpieniem do szkolenia okresowego jest bezcelowe. |
|  | Art. 1 pkt 9 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39d ust. 3b utd | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji | Sprzeciw wobec projektowanego w art. 39d ust. 3a utd w zakresie prowadzenia części szkolenia okresowego w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. | Uwaga nieuwzględniona.  Nauczanie na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu jest nową i nowoczesną formą prowadzenia szkoleń. Wprawdzie istnieje ryzyko niewłaściwego wykorzystania tej formy nauczania, jednakże resort dołoży należytych starań, żeby przepisy wykonawcze antycypowały i przeciwdziałały niewłaściwemu wykorzystaniu tej formy nauczania w praktyce. |
|  | Art. 1 pkt 9 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39d ust. 3a utd | Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego | Odnośnie zmiany zawartej w nowym brzmieniu art. 39d ust 3a utd, to należy zauważyć, że dyrektywa precyzyjnie określa, że wyłącznie 12 godzin szkolenia okresowego może być  realizowane metodą e-learningową, dlatego polska ustawa powinna także precyzyjnie określać czas szkolenia realizowany tą metodą. Należy zrezygnować z projektowanego w tym artykule ust 3b, ponieważ gdzie indziej miałby ośrodek szkolenia realizować zajęcia teoretyczne jak nie w sali wykładowej. Jeżeli projektodawca ma w tym zakresie wątpliwości powinien zapisać w ustawie generalną zasadę dotyczącą miejsca realizacji zajęć teoretycznych, a nie odnosić się do częściowych rozwiązań, które zawsze potem skłaniają do interpretacji. | Uwaga częściowo uwzględniona.  M.in. liczbę godzin zajęć, które można prowadzić w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, zostanie określona w odpowiednim akcie wykonawczym. |
|  | Art. 1 pkt 9 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39d ust. 3a utd | Wojewoda Świętokrzyski | Projektowane zmiany dające możliwość prowadzenia szkoleń na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu jako podstawowej formy szkolenia mogą prowadzić do patologicznych nadużyć zarówno ze strony kursantów, jak i ośrodków szkolenia. Nie będzie możliwości weryfikacji, kto faktycznie realizuje szkolenia na odległość – czy robi to kursant, czy inna osoba, której przekaże on login i hasło do platformy. Ponadto brak możliwości weryfikacji, w jakim czasie szkolenie będzie realizowane – czy podczas czasu wolnego czy też w czasie obowiązkowego odpoczynku w czasie pracy. | Wprowadzenie możliwości prowadzenia nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu wynika z dyrektywy 2018/645. Przepisy odpowiedniego aktu wykonawczego będą określać takie rozwiązania, które wykluczą zaistnienie niepożądanych zjawisk. |
|  | Art. 1 pkt 9 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39d ust. 3b utd | PFSSK, PIGOSK, OIGOSK | Zmiana brzmienia projektowanego art. 39d ust. 3b ustawy o transporcie drogowym na następujące brzmienie:  „3b. Ośrodek szkolenia prowadzący szkolenie okresowe w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu jest obowiązany przeprowadzić pozostałe do przeprowadzenia zajęcia w sali ośrodka szkolenia **zlokalizowanej w województwie, w którym jest wpisany do rejestru, o którym mowa w art. 39g ust. 3 i której adres jest ujawniony w tym rejestrze**”. | Uwaga częściowo uwzględniona.  Uwaga została uwzględniona w zakresie idei, jaka jest zawarta w uwadze. Redakcja dodanej treści została odpowiednio zmodyfikowana. |
|  | Art. 1 pkt 9 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39dust. 3b utd | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl | Usunięcie art. 39dust. 3b utd. | Uwaga nieuwzględniona.  Projektowany przepis jest m.in. związany warunkami prowadzenia szkolenia na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu i musi pozostać. |
|  | W zakresie art. 39d ust. 3 utd (art. 1 pkt 9 lit. c projektu ustawy) | Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK | Dodanie w art. 39d utd nowego ust. 3c w brzmieniu:  „3c Szkolenia okresowe w sali wykładowej ośrodka szkolenia jako wykład, seminarium, pokaz, ćwiczenia oraz inne formy zajęć stosowane w kształceniu osób dorosłych również z wykorzystaniem technik komputerowych oraz Internetu.”. | Uwaga nieuwzględniona.  Warunki prowadzenia zajęć zostaną jak dotychczas określone w odpowiednim akcie wykonawczym. |
|  | Art. 1 pkt 10 | Wojewoda Świętokrzyski | Wprowadzenie projektowanych zmian spowoduje pogorszenie nadzoru sprawowanego przez wojewodę nad wpisanymi do rejestru ośrodkami szkolenia. W obowiązującym stanie prawnym służby wojewody mają możliwość weryfikacji czy wszystkie osoby ujęte we wniosku o przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego uczestniczyły w wymaganej ilości godzin szkolenia teoretycznego i praktycznego. Ponadto na podstawie § 16 ust. 5 rozporządzenia członkowie komisji przed przeprowadzeniem testu kwalifikacyjnego dokonują sprawdzenia, w ośrodku szkolenia, czy wszystkie osoby umieszczone na liście osób przystępujących do testu kwalifikacyjnego spełniają wymagania określone w art. 39b i art. 39b2 utd. Ponadto udział w pracach Komisji Egzaminacyjnej w charakterze jej członka przedstawiciela wojewody – pracownika urzędu wojewódzkiego może tylko i wyłącznie pozytywnie wpłynąć na sprawowany przez Wojewodę nadzór nad ośrodkiem, w którym odbywa się egzamin kwalifikacyjny. | Przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych przez osoby, które jednocześnie nadzorują lub pracują w komórkach nadzorującej ośrodki szkolenia, jest zjawiskiem niepożądanym. Tym samym nie wpływa to pozytywnie na realizację ustawowego obowiązku nałożonego na wojewodę polegającego na sprawowaniu nadzoru nad ośrodkiem szkolenie. Zlikwidowanie zaś obowiązku przeprowadzenia testów kwalifikacyjnych przez komisję powołaną przez wojewodę powinno skutkować większym skoncentrowaniem na otrzymywanej dokumentacji szkoleniowej w celu bardzie precyzyjnego i trafnego ustalenia kolejności kontroli ośrodków szkolna oraz określania zakresu kontroli. |
|  | Art. 1 pkt 10 | Wojewoda Świętokrzyski | Zgłaszanie szkoleń do Wojewody będzie praktycznie bezcelowe. Wojewoda nie będzie miał informacji kto i kiedy przystąpi do testu kwalifikacyjnego prowadzonego w WORD i czy uzyska wynik pozytywny. Jeżeli testy kwalifikacyjne i wydawanie świadectw kwalifikacji ma należeć  do wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, to zasadnym byłoby, aby jednostka ta posiadała informacje o czasie i miejscu szkoleń poszczególnych kursantów. Ponadto w zgłoszeniach szkoleń okresowych przekazywanych przez kierowników ośrodków szkolenia do wojewody oprócz wskazanych danych zasadnym byłoby dopisanie konieczności wskazania nazwy pracodawcy i jego siedziby. | Informacje o szkoleniach są zgłaszane przed rozpoczęciem zajęć oraz po ich zakończeniu. Stanowią one cenne dane do typowania środków szkolenia do przeprowadzenia kontroli oraz jej zakresu. Informacja o terminie testu kwalifikacyjnego oraz liczbie podjeść do niego jest dla wojewody nieprzydatna. Informacja o zatrudniającym osobę szkolona pracodawcy i jego siedzibie wprawdzie byłaby pożądana, jednakże trudno taką informację uzyskać (ustalić) przez ośrodek szkolenia albo osoba szkolona może nie być nigdzie zatrudniona. |
|  | Art. 1 pkt 10 lit. a projektu ustawy w zakresie art. 39e ust 2 pkt 3 utd | Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego | Odnośnie zmian proponowanych w art. 39e ust 2 pkt 3 utd już obecnie wszystkie zajęcia są ewidencjonowane i podpisywane przez kursanta i wykładowcę teraz proponuje się, żeby przekazywać te wszystkie informacje do Centralnej Ewidencji Kierowców. Do każdej szkolonej osoby w CEK mają być przekazane i przypisane w ewidencji daty godziny rozpoczęcia i zakończenia zajęć tej osoby. | Uwaga częściowo uwzględniona w zakresie doprecyzowania danych przekazywanych do centralnej ewidencji kierowców.  Projektowany art. 39e ust. 2 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym obowiązuje obecnie i określa obowiązek przekazywania wojewodzie przez przedsiębiorcę danych o osobach, które ukończyły szkolenie okresowego. Zmiana przepisu polega m.in. na zmniejszeniu przekazywanych wojewodzie danych, np. w zakresie miejsca zamieszkania osoby szkolonej, oraz objęciu obowiązkiem przekazywania danych o osobach, które ukończyły kurs kwalifikacyjny. Zmiana służy prowadzeniu skuteczniejszego nadzoru nad ośrodkami szkolenia. |
|  | Art. 1 pkt 10 lit. a projektu ustawy w zakresie 39e ust. 2 pkt 3 | Zrzeszenie Międzynarodowych przewoźników Drogowych w Polsce | W projektowanym art. 39e ust. 2 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym, ZMPD proponuje między wyrazami „potwierdzającego jego ukończenie" a „ukończenia kursu kwalifikacyjnego” zamiast wyrazu „oraz" wstawić wyraz „lub", albowiem zastosowanie spójnika może budzić wątpliwości co do konieczności łącznego wystąpienia przesłanek określonych w przedmiotowym przepisie. | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 1 pkt 10 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 39e ust. 3a utd | Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego | Mając na uwadze proponowany nowy przepis ust 3a, zakładający nałożenie obowiązku składania przez kierownika ośrodka szkolenia oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej, że przekazane informacje do CEK (zgodnie z nowym brzmieniem przepisu ust 3), że są zgodne i prawdziwe jest całkowicie nieuzasadniony oraz nie znajduje podstaw prawnych do żądania takiego oświadczenia w trybie odpowiedzialności karnej w sprawie czynności nie wykonywanych osobiście lub w sytuacji kiedy składający oświadczenie nie jest świadkiem ich wykonywania. | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 1 pkt 10 lit. b  projektu ustawy  w zakresie  art. 39e ust. 3a utd | Transport i Logistyka | Objęcie kierownika ośrodka szkolenia odpowiedzialnością karną z art. 233 Kodeksu karnego, przewidującym sankcję w postaci kary pozbawienia wolności nawet do 8 lat za działania szkolonych kierowców jest całkowicie nieuzasadnione i niezgodne z zasadą proporcjonalności kary do popełnianego czynu, wyrażoną w art. 2 Konstytucji RP. Działania polegające na fałszowaniu dokumentów, poświadczaniu nieprawdy, czy składaniu fałszywych zeznań przed organami administracji państwowej zostały już spenalizowane w przepisach Kodeksu karnego i nie istnieje żadne racjonalne uzasadnienie do dublowania tej odpowiedzialności w przepisach utd. Ponadto, zwracamy uwagę, że za naruszenia związane z prowadzeniem działalności gospodarczej przez ośrodki szkoleń, art. 39h ust. 3 utd w związku z przepisami ustawy Prawo przedsiębiorców, przewiduje już odpowiedzialność administracyjną w postaci wydania decyzji zakazującej prowadzenie przez przedsiębiorcę ośrodka szkolenia oraz wykreślającej z urzędu przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia. | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 1 pkt 10 lit. d projektu ustawy w zakresie art. 39e ust. 4 utd | Liga Obrony Kraju, Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK, PFSSK, PIGOSK, OIGOSK | Zmiana brzmienia art. 39e ust. 4 utd na następujące brzmienie:  „4. Wojewoda, o którym mowa w ust.2 pkt 1, umożliwia przekazywanie informacji oraz danych, o których mowa w ust.2 pkt 1 i 3, w postaci elektronicznej, opatrzonych kwalifikowanym podpisem elektronicznym lub **podpisem zaufanym** za pośrednictwem profilu zaufanego ePUAP.”; | Uwaga nieuwzględniona.  W związku z wprowadzaniem danych o rozpoczętych i zakończonych szkoleniach i kursach do profilu kierowcy zawodowego zostanie zniesiony obowiązek przekazywania danych odrębnym kanałem dla wojewody. |
|  | Art. 1 pkt 10 lit. d projektu ustawy w zakresie art. 39e ust. 4 utd | Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych | Dot. projektowanego art. 39e ust. 4 ustawy o transporcie drogowym.  Dane w postaci elektronicznej, o których mowa we wskazanym przepisie powinny być opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym lub z wykorzystaniem profilu  zaufanego.  Dodatkowo katalog podpisów powinien zostać rozszerzony o możliwość opatrzenia podpisem osobistym z dowodu osobistego z warstwą elektroniczną. | Uwaga nieuwzględniona.  W związku z wprowadzaniem danych o rozpoczętych i zakończonych szkoleniach i kursach do profilu kierowcy zawodowego zostanie zniesiony obowiązek przekazywania danych odrębnym kanałem dla wojewody. |
|  | Art. 1 pkt 11 lit. a projektu ustawy w zakresie art. 39f ust. 1 utd | Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych | Zgodnie z projektem ustawy dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań (uzyskanie przez kierowcę kwalifikacji wstępnej lub kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej; ukończenie szkolenia okresowego) jest wydane w Rzeczypospolitej Polskiej z aktualnym wpisem kodu 95: krajowe prawo jazdy albo karta kwalifikacji kierowcy.  W sposób niedookreślony, projekt ustawy pozostawia kwestię wyboru formy tj. albo krajowego prawa jazdy albo karty kwalifikacji kierowcy. Nie sprecyzowano, kto i kiedy będzie decydował jaki dokument powinien zostać kierowcy wydany. Brak też na chwilę obecną informacji, czy akty wykonawcze doprecyzują postępowanie, np. określając, że wydane krajowe prawa jazdy z wpisem kodu 95 zachowują ważność, a z dniem wejścia w życie przepisów będą wydawane karty kwalifikacji kierowcy. | Potwierdzenie uzyskania odpowiedniej kwalifikacji lub ukończenia szkolenia okresowego nastąpi na podstawie prawa jazdy z wpisem kodu 95, albo poprzez wydanie karty kwalifikacji kierowy. Karta będzie wydawana osobie, której nie można wydać prawa jazdy w wpisem kodu 95. Wynika to projektowanego art. 15a ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami. |
|  | Art. 1 pkt 11 lit. a projektu ustawy w zakresie art. 39f ust. 1 pkt 1 lit. b utd | Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego | Proponowane zmiany wprowadzające obowiązek wydawania/uzyskiwania karty kwalifikacji kierowcy nie są bezwzględnie wymagane wdrażaną dyrektywą UE 2018/645.  Koszt tylko wydania takiej karty to około 200 zł - po wprowadzaniu byłby to jeden z najdroższych dokumentów wydawanych w Polsce. | Wydawanie karty kwalifikacji kierowcy dla kierowców, którym nie można wydać prawa jazdy z wpisem kodu 95, stanowi nowy obowiązek państwa członkowskiego UE (art. 10 dyrektywy 2003/59 dodany art. 1 pkt 5 dyrektywy 2018/645). Projektowana ustawa upoważnia ministra właściwego do spraw transportu do określania w rozporządzeniu opłaty za wydanie karty kwalifikacji kierowcy. Zastosowana konstrukcja prawna przewiduje, że minister określi opłatę za wydanie karty kwalifikacji kierowcy – przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 200 zł (analogiczna konstrukcja prawa istnieje w odniesieniu do opłaty za prawo jazdy). Szacowana zaś wysokość opłaty za wydanie karty kwalifikacji kierowcy będzie taka jak za opłata prawo jazdy, tj. 100 zł. |
|  | Art. 1 pkt 12 lit. d  projektu ustawy  w zakresie art. 39g ust. 11 pkt 2 utd | Transport i Logistyka | Użyte w niniejszym przepisie wyrazy: „*posiadanie ważnego certyfikatu"* proponujemy zastąpić wyrazami: „*posiadanie certyfikatu".* Odnoszenie się do ważności omawianego dokumentu jest bezprzedmiotowe, bowiem jeżeli dokument jest nieważny, to jego posiadanie i tak nie wywołuje skutków prawnych i faktycznych. | Uwaga nieuwzględniona.  Projektowana zmiana ma na celu usunięcie wszelkich wątpliwości, co do tego czy certyfikat potwierdzający spełnienie odpowiednich wymagań przez urządzenie do symulowania warunków specjalnych jest ważny, czy nie jest ważny. Zaproponowane w projekcie ustawy brzmienie art. 39g ust. 11 pkt 2 utd rozwiewa ewentualne wątpliwości. |
|  | W zakresie art. 39g ust. 2 pkt 1 utd (art. 1 pkt 12) | PFSSK, PIGOSK, OIGOSK | Zmiana brzmienia art. 39g ust. 2 pkt 1 utd na następujące brzmienie:  „1) prowadzi działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców, zgodnie z art. 28 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami” | Uwaga nieuwzględniona.  Nie ma podstaw, by ograniczać prowadzenie ośrodków szkolenia (kursów kwalifikacyjnych i szkoleń okresowych) tylko przez ośrodki szkolenia kierowców. Ośrodki szkolenia w dalszym ciągu powinny móc być prowadzone przez przedsiębiorców, który spełniają wymagania przewidziane dla ośrodków szkolenia kierowców, a nie są wpisani do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodków szkolenia kierowców. |
|  | W zakresie art. 39g ust. 2 pkt 2 lit a utd (art. 1 pkt 12 lit. a projektu ustawy) | Wojewoda Śląski | Istotną z punktu widzenia wpisu przedsiębiorcy do rejestru działalności regulowanej oraz prowadzenia tego rejestru, wydaje się kwestia określenia wymagań, jakie powinien spełniać wykładowca, o którym mowa art. 39g ust. 2 pkt 2 lit. a ustawy o transporcie drogowym, oraz jakie dokumenty powinien przedstawić w celu potwierdzenia swojej wiedzy i umiejętności. | Uwaga nieuwzględniona.  Nie ma podstaw do doprecyzowania wymagań dla wykładowcy. Są one określone w sposób, uwzględniający specyfikę szkoleń, jakie ci wykładowcy mają prowadzić, oraz w sposób wystarczający do określania czy osoba może, czy też nie może prowadzić ww. szkolenia. |
|  | W zakresie art. 39g ust. 2 pkt 2 lit ba utd (art. 1 pkt 12 lit. a projektu ustawy) | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl | W art. 39g w ust. 2 w pkt 2 utd po lit. b dodać lit. ba w brzmieniu:  „aa) w przypadku prowadzenia szkolenia w sposób określony w art. 39aa ust. 2 pkt 1, oprogramowanie spełniające wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie  art. 39i, posiadające ważny certyfikat wydany przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji,” | Uwaga nieuwzględniona.  Nie ma potrzeby wprowadzenia dodatkowego certyfikatu dla oprogramowania. |
|  | Art. 1 pkt 13 projektu ustawy  w zakresie art. 39gb utd | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl, Transport i logistyka, osoba fizyczna 6 | Usunięcie art. 39gb utd. | Uwaga nieuwzględniona.  Projektowany przepis określa dodatkowe warunki, które musi spełnić ośrodek szkolenia zamierzający szkolić z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. Stąd tez nie może zostać usunięty. |
|  | Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb utd | Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego | Proponujemy całkowicie zrezygnować z proponowanych zmian w art. 39gb ustawy o transporcie drogowym, czyli formułowania dodatkowych wymagań dla ośrodków szkolenia i wprowadzić faktyczne ustawowe wymagania co do posiadania odpowiedniego oprogramowania do szkolenia e- learningowego oraz narzędzi i kompetencji kontrolnych w tym zakresie.  Zgodnie z projektem nie wymaga się od tego przedsiębiorcy  występującego do Wojewody o zgodę na takie prowadzenie zajęć (art. 39gb) posiadania specjalistycznego oprogramowania umożliwiającego wysoką jakość i skuteczność szkolenia oraz rzetelną identyfikację użytkowników i narzędzia kontroli. | Uwaga nieuwzględniona.  Zapewnienie prawidłowego przebiegu w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu wymaga wprowadzenia dodatkowych warunków dla ośrodka szkolenia stosującego tę formę nauczania. Odnośnie zaś odpowiedniego oprogramowania to wymagania dotyczące wyposażenia ośrodka szkolenia, zamierzającego prowadzić szkolenie na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, zostaną określone w odpowiednim akcie wykonawczym.  Wymagania dotyczące wyposażenia ośrodka szkolenia, zamierzającego prowadzić szkolenie na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, zostaną określone w odpowiednim akcie wykonawczym. |
|  | Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 utd | Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych | Rozwiązanie może negatywnie wpływać na poziom konkurencyjności na rynku szkoleń kierowców. | Rozwiązanie nie wpłynie negatywnie na poziom konkurencyjności na rynku szkoleń. Projektowany przepis określa dodatkowe warunki, które musi spełnić ośrodek szkolenia zamierzający szkolić z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. |
|  | Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 | Wojewoda Mazowiecki | Propozycja zmiany projektowanego art. 39gb ust. 1 ustawy o transporcie drogowym w taki sposób, żeby warunkiem uzyskania zgody na prowadzenia szkolenia w formie nauczenia na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu były jedynie kwalifikacje kadry szkoleniowej. | Uwaga nieuwzględniona.  Zapewnienie prawidłowego przebiegu szkolenia na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu wymaga stażu prowadzenia ośrodka szkolenia w sposób prawidłowy i zgodny z prawem. 3-letni staż w prowadzeniu ośrodka szkolenia oraz posiadanie odpowiednich pojazdów oraz zapewnienie odpowiedniej kadry dydaktycznej ma gwarantować, że przedsiębiorca jest zainteresowany wykonywaniem tej działalności przez dłuższy czas, a tym samym prawidłowo i zgodnie z prawem. |
|  | Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 utd | Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD | Zmiana brzmienia projektowanego art. 39gb ust. 1 utd na następujące brzmienie:  „Art. 39gb. 1. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia może wystąpić do wojewody, o którym mowa w art. 39g ust. 3, z wnioskiem o wydanie zgody na prowadzenie szkolenia w ramach kursu kwalifikacyjnego **lub** szkolenia okresowego w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu w zakresie bloków programowych określonych odpowiednio do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E, jeżeli:”. | Uwaga nieuwzględniona.  Każdy ośrodek szkolenia jest obowiązany prowadzić bardziej wymagającą kwalifikację (aktualnie kwalifikacja ma wymiar teoretyczny i praktyczny, i do jej prowadzenia potrzebne jest m.in. posiadanie odpowiednich pojazdów) oraz mniej wymagające szkolenie okresowe (aktualnie szkolenie okresowe ma jedynie wymiar teoretyczny). |
|  | Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 utd | Wojewoda  Świętokrzyski | W proponowanej zmianie dotyczącej art. 39gb ust. 1 umieszczono nieprecyzyjne zapisy dotyczące posiadanych pojazdów przez przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia. Brak jednoznacznego wskazania, iż szkolenia praktyczne muszą odbywać się tylko na tych pojazdach. Ujęty zapis: posiada co najmniej jeden pojazd – nie gwarantuje, iż szkolenia będą odbywały się tym pojazdem, w przypadku gdy przedsiębiorca posiada dodatkowo inne pojazdy, nie spełniające ww. wymogu. Ponadto nie określono precyzyjnie czy przedsiębiorca może prowadzić szkolenia na odległość zarówno w zakresie bloku dla prawa jazdy kategorii: C, C+E, C1, C1+E oraz D, D+E, D1, D1+E i czy do prowadzenia tych szkoleń wymaga się łącznie posiadania pojazdu w zakresie kat. C i kat. D. | Projektowany art. 39gb ust. 1 jest precyzyjny i nie budzi wątpliwości. Przedsiębiorca będzie mógł uzyskać zgodę w  odpowiednio do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E **lub** D1, D1+E, D i D+E, w tym w zakresie obu bloków, o ile będzie posiadał, m.in., odpowiednio właściwe dla prawa jazdy kategorii C i C+E **lub** D i D+E. |
|  | Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 1 utd | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce | W projektowanym art. 39gb ust. 1 pkt 1 utd trzyletni staż prowadzenia ośrodka szkolenia zastąpić rocznym stażem. | Uwaga nieuwzględniona.  Projektowany trzyletni staż w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia jest słuszny i zasadny jako warunek uzyskania zgodny na prowadzenie szkolenia z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. |
|  | Art. 1 ust. 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb w ust. 1 pkt 1 utd | Liga Obrony Kraju, Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK, Związek Powiatów Polskich | Usunięcie przepisu projektowanego art. 39gb w ust. 1 pkt 1 utd. | Uwaga nieuwzględniona.  3-letni staż prowadzenia ośrodka szkolenia jest istotnym wyznacznikiem przy wydawania zgody na prowadzenie zajęć w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, bowiem daje rękojmie na dalsze prowadzenie zajęć prawidłowo i zgodnie z przepisami. |
|  | Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 2 lit. a utd | Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl | Usunięcie art. 39gb ust. 1 pkt 2 lit. a utd. | Uwaga nieuwzględniona.  Projektowany przepis jest m.in. związany warunkami prowadzenia szkolenia na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu musi pozostać. |
|  | Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 2 lit. a utd | Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce | ZMPD proponuje modyfikację lit. a poprzez jej zliberalizowanie i wskazanie, że co najmniej jeden pojazd ma być własnością bądź w posiadaniu przedsiębiorcy; aktualnie istnieje wiele różnych tytułów prawnych, na podstawie których przedsiębiorca może być w posiadaniu pojazdu, jak np. - poza wymienionymi w projekcie – najem długoterminowy czy umowa użyczenia; w tym miejscu warto wspomnieć, że *rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego,* w zakresie spełnienia wymogu posiadania rzeczywistej i stałej siedziby w jednym z państw członkowskim wymaga m.in. aby przedsiębiorca - gdy zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego zostanie wydane - dysponował „co *najmniej jednym pojazdem, który został zarejestrowany lub w inny sposób wprowadzony do ruchu zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego* - *będąc jego właścicielem lub posiadaczem z innego tytułu, np. na podstawie umowy najmu z opcją zakupu, umowy najmu lub umowy leasingu” , przy czym prawodawca unijny wprowadził katalog otwarty tytułów posiadania; dlatego też, w ocenie ZMPD, należy podobnie zmodyfikować omawiany przepis.* | Uwaga nieuwzględniona.  Projektowane warunki posiadania co najmniej jednego pojazdu 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, jest właściwą formą posiadani. Taka forma posiadania pojazdów przyczyni się do formowania ośrodków szkolenia faktycznie zorientowanych na długofalową działalność w zakresie prowadzeni ośrodka szkolenia. |
|  | Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 2 lit. a utd | PFSSK, PIGOSK, OIGOSK | Zmiana brzmienia art. 39gb ust. 1 pkt 2 utd na następujące brzmienie:  „a) 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. Gdy pojazd jest przedmiotem leasingu, to dane leasingobiorcy, jako użytkownika powinny być wyszczególnione w dokumencie dopuszczającym pojazd do ruchu.” | Uwaga nieuwzględniona.  Nie ma podstaw do regulowania posiadania pojazdu w zaproponowany sposób. |
|  | Art. 1 ust. 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 2 lit. b utd | MOTOS | Usunięcie art. 39gb ust. 1 pkt 2 lit. b utd. | Uwaga nieuwzględniona.  Warunek posiadania pojazdów w zakresie prawa jazdy jazy kategorii C i D w odpowiednim wieku jest słuszny i zasadny i nie ma podstaw do jego usunięcia. |
|  | Art. 1 ust. 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 2 lit. b utd | Liga Obrony Kraju, PFSSK, PIGOSK, OIGOSK, Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl | Zmiany brzmienia art. 39gb ust. 1 pkt 2 lit. b utd na następujące brzmienie:  „b) pojazd w zakresie prawa jazdy kat C ma nie więcej niż 10 lat, a w zakresie prawa jazdy kat D ma nie więcej niż 15 lat;”. | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 3 utd | Liga Obrony Kraju | zmiany brzmienia wstępu art. 39gb ust. 1 pkt 3 utd na następujące brzmienie:  ,,zatrudnia na umowę o pracę lub umowę zlecenie wykwalifikowaną kadrę dydaktyczną, w tym:” | Uwaga nieuwzględniona.  Zaproponowana forma zatrudnienia (umowa o pracę) jest właściwa i nie ma podstaw do uzupełniania formy zatrudnienia o umowę zlecenie. |
|  | Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 3 utd | PFSSK, PIGOSK, OIGOSK | Zmiana brzmienia art. 39gb ust. 1 pkt 3 utd na następujące brzmienie:  „3) zatrudnia na umowę o pracę **w wymiarze co najmniej 85 godzin miesięcznie** wykwalifikowaną kadrę dydaktyczną, w tym:” | Uwaga nieuwzględniona.  Zaproponowana forma zatrudnienia jest właściwa i nie ma podstaw do uzupełniania przepisu o wskazanie minimalnego wymiaru godzinowego zatrudnienia. |
|  | Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 3 lit a utd | Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK | Doprecyzowanie brzmienia art. 39gb ust. 1 pkt 3 lit. a utd. | Uwaga nieuwzględniona.  Nie ma potrzeby doprecyzowywać wymagań dla wykładowcy, bowiem zaproponowane brzmienie przepisu otwiera otwarty katalog osób, które mogą pełnić funkcje wykładowcy. |
|  | Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 3 lit a utd | Wojewoda Śląski | W art. 1 pkt 13 należy określić, w jakiej formie wojewoda wyraża i cofa zgodę na prowadzenie szkolenia w ramach kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego w przypadku nauczania na odległość. | Uwaga uwzględniona.  Wydanie i cofnięcie zgody będzie następować w drodze decyzji. |
|  | Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 3 lit b utd | PFSSK, PIGOSK, OIGOSK, Wojewoda Zachodniopomorski osoba fizyczna 1 | Zmiana brzmienia art. 39gb w ust. 1 w pkt 3 w lit. b utd na następujące brzmienie:  „b) jednego instruktora, o którym mowa w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, posiadającego uprawnienia **do 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**”. | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 1 pkt 14 projektu ustawy w zakresie art. 39h utd | Wojewoda Świętokrzyski | Włączenie wojewódzkiego inspektora transportu drogowego (ITD) nie zmieni w znaczący sposób weryfikacji kursantów nie uczestniczących w szkoleniach okresowych, jeśli w dokumentacji szkoleniowej nie będzie informacji o miejscu zatrudnienia kierowcy. Zaproponowane zmiany nie przyczynią się do wzmocnienia nadzoru wojewody nad ośrodkami szkolenia kierowców wykonujących transport drogowy. | Projektowany art. 39h ust. 2a ustawy o transporcie drogowym powinien pozytywnie wpłynąć na współpracę wojewody z wojewódzkim inspektorem transportu drogowego w zakresie planowania i prowadzenia kontroli ośrodków szkolenia oraz wykorzystania pozyskanych informacji w wykonywaniu obowiązków nadzorczych wojewody wobec ośrodków szkolenia. Informacja o zatrudniającym osobę szkolona pracodawcy i jego siedzibie wprawdzie byłaby pożądana, jednakże trudno taką informację uzyskać (ustalić) na etapie szkolenia kierowcy. |
|  | Art. 1 pkt 14 projektu ustawy w związku z art. 39h ust. 2a utd | Główny Inspektorat Transportu Drogowego | W art. 1 pkt 14 projektu - w dodawanym do art. 39h ust. 2a utd rozszerzono w sposób znaczny obowiązki kontrolne wojewódzkich inspektorów transportu drogowego. Przydzielenie tychże obowiązków potwierdzono przyznaniem nowych uprawnień kontrolnych w projektowanym art. 50 pkt 1 lit. 1 utd (art. 1 pkt 20 projektu). Ponownie wskazać należy, że o ile rokrocznie następuje wzrost zadań kontrolnych Inspekcji, o tyle zasób kadrowy wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego pozostaje praktycznie na tym samym  poziomie. Nałożenie na wojewódzkich inspektorów transportu drogowego dodatkowych zadań związanych ze zleconą kontrolą w siedzibie przedsiębiorcy może wiązać się z ryzykiem niewykonania planu kontroli dotyczącego oceny stopnia ryzyka występowania naruszeń w zakresie norm czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i odpoczynków. Wdrożenie powyższych zmian powinno łączyć się jednocześnie ze zwiększeniem stanu osobowego kontrolującej jednostki, jakim w tym przypadku jest wojewódzki inspektorat transportu drogowego. O ile bezsprzecznie można się zgodzić z uwagą Ministerstwa Infrastruktury, że głównym zadaniem Inspekcji Transportu Drogowego jest kontrola przewozu drogowego, o tyle sama kontrola ośrodków szkolenia i osób ubiegających się o uzyskanie odpowiednich kwalifikacji, wcześniej do tych zadań nigdy nie należała. Najlepiej o skali przyszłych kontroli i nowego zadania dla Inspekcji Transportu Drogowego świadczy OSR do projektu ustawy. Samych osób ubiegających się w danym roku o uzyskanie karty kwalifikacji kierowcy szacuje się na liczbę ok. 73000 osób, liczba ta nie uwzględnia kierowców posiadających polskie krajowe prawo jazdy, którzy będą chcieli uzyskać świadectwo kwalifikacji zawodowej oraz kierowców, którzy posiadają odpowiednią kwalifikację, a będą musieli je odnowić. Szacowana liczba ośrodków szkolenia zgodnie z OSR wynosi około 1300. Biorąc pod uwagę obecny stan osobowy w 16 wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego, jaki został określony w ramowym planie kontroli na rok 2020, tj. 396 inspektorów, może okazać się on niewystarczający aby rzetelnie wykonać nałożone na Inspekcję nowe obowiązki; | Projektowana współpraca wojewódzkich inspektorów transportu drogowego z wojewodą będzie odbywała się w ramach sporządzanych planów kontroli Inspekcji. |
|  | Art. 1 pkt 14 projektu ustawy w związku z art. 39h ust. 2a utd | Wojewoda Zachodniopomorski | Zmiana brzmienia art. 39h ust. 2a utd na następujące brzmienie:  „2a. Planując lub przeprowadzając kontrolę ośrodka szkolenia, wojewoda współpracuje z właściwym wojewódzkim inspektorem transportu drogowego i okręgowym inspektorem pracy. *Po przeprowadzeniu kontroli czasu pracy kierowców wybranych przedsiębiorców wojewódzki inspektor transportu drogowego lub okręgowy inspektor pracy przekazuje właściwemu wojewodzie informacje o jej wynikach*, *w szczególności o ośrodkach szkolenia wpisanych do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia prowadzonego przez tego wojewodę, gdzie stwierdzono przypadki pokrywania się czasu uczestnictwa kierowcy w kursie kwalifikacyjnym lub szkoleniu okresowym oraz czasu pracy, wynikające z ewidencji czasu pracy”* | Uwaga nieuwzględniona.  Projektowe brzmienie przepisu wydaje się być optymalne i nie należy go zmieniać w zaproponowany sposób. |
|  | W zakresie art. 39h ust. 3 pkt 5 utd (art. 1 pkt 14 projektu ustawy) | Wojewoda Śląski | Przedstawiony do konsultacji projekt ustawy nie uwzględnia sankcji wobec przedsiębiorcy w sytuacji, gdy pomimo zmiany stanu faktycznego stanowiącego podstawę wydania zgody przedsiębiorca prowadzi szkolenie w formie nauczania na odległość lub prowadzi w tej formie szkolenie bez zgody wojewody | Uwaga uwzględniona |
|  | W zakresie art. 39h ust. 2 pkt 3 lit. a utd (art. 1 pkt 14 projektu ustawy) | PFSSK, PIGOSK, OIGOSK | Zmiana brzmienia art. 39h ust. 2 pkt 3 lit. a utd na następujące brzmienie:  „a) złożył dokumenty, o których mowa w art. 39g ust. 5 oraz oświadczenie, o którym mowa w art. 39g ust. 6 niezgodne ze stanem faktycznym,” | Uwaga nieuwzględniona.  Nie ma podstaw do zmiany brzmienia art. 39h ust. 2 pkt 3 lit. a utd. Obecnie obowiązujący przepis jest jasny i nie budzi wątpliwości. |
|  | W zakresie art. 39h ust. 2 pkt 4 utd (art. 1 pkt 14 projektu ustawy) | PFSSK, PIGOSK, OIGOSK | Dodanie w art. 39h ust. 2 utd nowego punktu w brzmieniu:  „4) Przed wydaniem decyzji na podstawie pkt. 3 lit. b wojewoda wyznacza termin usunięcia stwierdzonych naruszeń.” | Uwaga nieuwzględniona.  Stwierdzenie nieusunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia w wyznaczonym przez wojewodę terminie powinno generować możliwie szybkie wydanie decyzji o zakazie prowadzenia ośrodka szkolenia i wykreślenie z rejestru działalności regulowanej, a nie przedłużenie działalności ośrodka szkolenia i stwarzania dla niego warunków do dopuszczania się kolejnych naruszeń. |
|  | Art. 1 pkt 15  projektu ustawy  w zakresie art. 39i ust. 1 i 3 utd | Transport i Logistyka | Projektowane przepisy, jak również delegacja ustawowa i wytyczne w ich zakresie, zawarte w art. 39i ust. 1 i 3 utd, nie zawierają wskazówek, jak należy zachować opisywaną jakość szkoleń i jak należy prowadzić e-learning. | Wysoka jakość szkoleń nastąpi po przeprowadzeniu odpowiednich zajęć zgodnie z programem oraz z warunkami prowadzenia zajęć. Zostaną one, podobnie jak warunki prowadzenia szkolenia na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, określone w odpowiednim akcie wykonawczym. |
|  | Art. 1 pkt 15 projektu ustawy w zakresie art. 39i ust. 1 pkt 3 – 5 utd | Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK | Zmiana brzmienia art. 39i ust. 1 pkt 3 – 5 utd na następujące brzmienie:  „3) szczegółowe warunki **do uzyskania certyfikatu przez oprogramowanie**, przy użyciu którego można prowadzić zajęcia w formie **stacjonarnej** oraz nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;  4) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia zajęć w formie **stacjonarnej i** nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;  5) zakres tematyczny i liczbę godzin zajęć, które można prowadzić w formie **stacjonarnej i** nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;” | Uwaga nieuwzględniona.  Nie ma potrzeby wprowadzenia dodatkowego certyfikatu dla oprogramowania. Ponadto nie ma również uzupełniania wskazanych przepisów w zaproponowany sposób. |
|  | Art. 1 pkt 15 projektu ustawy w zakresie art. 39i ust. 1 pkt 9 utd | Liga Obrony Kraju, Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK | Propozycja zmiany brzmienia projektowanego art. 39i ust. 1 pkt 9 utd na następujące poprzez przedstawienie poniższych dokumentów:  - świadectwa kwalifikacji zawodowej,  - zgłoszenia do Urzędu Wojewódzkiego informacji o rozpoczęciu prowadzenia zajęć,  - zgłoszenia do Urzędu Wojewódzkiego informacji o zakończeniu prowadzenia zajęć. | Uwaga nieuwzględniona.  Wzór świadectwa kwalifikacji zawodowej zostanie określony w odrębnym rozporządzeniu wydanym na podstawie projektowanego art. 39i ust. 2 utd. Odnośnie zaś wzorów zgłoszeń, to w ocenie resortu nie ma potrzeby określania ich wzorów, bowiem najważniejsze jest przekazanie określonej informacji, której obowiązek przekazania wynika z przepisów prawa. Wtórne zaś jest to, na jakim wzorze zostanie to uczynione. |
|  | Art. 1 pkt 15 projektu ustawy w zakresie art. 39i ust. 1 pkt 10 utd | Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD | Zmiana brzmienia projektowanego art. 39i ust. 1 pkt 10 ustawy o transporcie drogowym na następujące brzmienie:  „a) za wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia (…) zastąpienie wysokości 600 zł wskaźnikiem 12% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w IV kwartale roku poprzedniego,  b) za wydanie zgody na prowadzenie szkolenia (…) zastąpienie wysokości 600 zł wskaźnikiem 12% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w IV kwartale roku poprzedniego,  c) za przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego (…) określoną wysokość zastąpić wskaźnikiem 1,2% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w IV kwartale roku poprzedniego, przy zastrzeżeniu, że obliczone w ten sposób kwoty zaokrągla się do pełnego złotego.” | Uwaga nieuwzględniona.  Nie ma podstaw do wprowadzania zaproponowanych zmian. Zaproponowane wysokości opłat są właściwe. Jednocześnie ograniczają automatyczny ich wzrost na przestrzeni czasu. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. a projektu ustawy w zakresie art. 39j ust. 5 utd | Związek Powiatów Polskich | Jakie przyczyny stoją za uchyleniem art. 39j ust. 5? | Uchylenie przepisu wynika m.in. z problemów, jakie występują w wydziałach komunikacji, przy wpisie w prawie jazdy kodu 95 w sytuacji, kiedy badanie lekarskie jest wykonane w terminie późniejszym niż data wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej. |
|  | Art. 1 pkt 16 lit. a projektu ustawy w zakresie art. 39j ust. 5 utd | Wojewoda Świętokrzyski | Dot. uchylenia w art. 39j ust. 5 utd.  Usunięcie zapisu, dotyczącego konieczności przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych przed wydaniem świadectwa kwalifikacji zawodowej może spowodować,  iż osoba która otrzyma świadectwo kwalifikacji zawodowej nie będzie mogła go wykorzystać do wymiany prawa jazdy, gdyż lekarz lub psycholog stwierdzi istnienie przeciwskazań  do wykonywania zawodu kierowcy zawodowego. | Uchylenie art. 39j ust. 5 utd nie znosi obowiązku poddania się odpowiednim badaniom. Wynika ono m.in. z problemów, jakie występują w wydziałach komunikacji przy wpisie w prawie jazdy kodu 95 w sytuacji, kiedy badanie lekarskie jest wykonane w terminie późniejszym niż data wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej. |
|  | W zakresie art. art. 39j ust. 4 utd (art. 1 pkt 16 projektu ustawy) | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji | Zmiany brzmienia art. 39j ust. 4 utd na następujące brzmienie:  „4. Badania lekarskie, o których mowa w ust. 1, są przeprowadzane:  1) do czasu ukończenia przez kierowcę 65 lat - co 5 lat;  2) po ukończeniu przez kierowcę 65. roku życia - co 30 miesięcy.” | Uwaga nieuwzględniona.  Brak medycznego uzasadnienia dla wprowadzonej zmiany. |
|  | Art. 1 pkt 16 projektu ustawy w zakresie art. 39j ust. 5 utd | Transport i Logistyka | Propozycja uchylenia ust. 5 dotyczącego terminów przeprowadzania pierwszych i kolejnych badań lekarskich po ukończeniu przez kierowcę wieku 60 lat nie znajduje uzasadnienia i nie jest wskazana w uzasadnieniu, jako transpozycja dyrektywy (UE) 2018/645. | Projektowana zmiana nie stanowi transpozycji do prawodawstwa polskiego dyrektywy 2018/645. Stanowi jedynie likwidację zbędnych wymogów dla kierowców ubiegających się o uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy w zakresie określonych terminów poddania się pierwszemu i kolejnemu badaniu lekarskiemu stwierdzającemu istnienie lub brak przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy. |
|  | Art. 1 pkt 17 projektu ustawy w zakresie art. 39k ust. 4 utd | Wojewoda Świętokrzyski, PFSSK, PIGOSK, OIGOSK, Wojewoda Śląski | W powyższym artykule opiniowanej ustawy (zmieniającej art. 39k ust. 4) wskazano, iż uprawniony lekarz po przeprowadzeniu badania lekarskiego wydaje osobie badanej orzeczenie lekarskie, natomiast w art. 39 k ust. 4 obowiązującej ustawy o transporcie drogowym mowa o badaniu psychologicznym dokonywanym przez uprawnionego psychologa. | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 1 pkt 17 projektu ustawy w zakresie art. 39k ust. 4 utd | osoba fizyczna 3 |  |  |
|  | W zakresie art. 39k ust. 3 utd (art. 1 pkt 17 projektu ustawy) | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji | Propozycja zmiany brzmienia w art. 39k ust. 3 na następujące brzmienie:  „3. Badania psychologiczne, o których mowa w ust. 1, są przeprowadzane:  1) do czasu ukończenia przez kierowcę 65 lat - co 5 lat;  2) po ukończeniu przez kierowcę 65. roku życia - co 30 miesięcy.” | Uwaga nieuwzględniona.  Brak psychologicznego uzasadnienia dla wprowadzonej zmiany. |
|  | Art. 1 pkt 18 projektu ustawy w zakresie art. 391 pkt 6 utd | Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego | Odnośnie nowego przepisu art. 391 ust 1 pkt 6, który nakłada na przedsiębiorcę obowiązek stworzenia warunków organizacyjnych umożliwiających kierowcy ukończenie szkolenia okresowego projektodawcy w uzasadnieniu nie podają żadnej argumentacji wskazującej na potrzebę wprowadzania takiej normy. | Projektowany art. 39l ust. 1 pkt 6 ustawy o transporcie drogowym służy temu, by pracodawcy stworzyli warunki dla zatrudnianych kierowców do ukończenia szkoleń okresowych, a kierowcy nie musieli uczestniczyć w szkoleniu w mniejszym wymiarze niż wynika to z przepisów prawa.  Chodzi również o to, by kierowcy zawodowo wykonujący przewóz drogowy nie unikali szkoleń okresowych, by zlikwidować handel świadectwami kwalifikacji zawodowej. |
|  | Art. 1 pkt 18 projektu ustawy w zakresie art. 391 pkt 6 utd | Transport i Logistyka | Z uwagi na fakt, że proponowane rozwiązanie dotyczy zarówno obowiązków pracodawców (przewoźników), jak i uprawnień pracowników (kierowców), proponujemy, aby przepis je wprowadzający został sformułowany w sposób nie pozostawiający wątpliwości, na czym ma polegać „*stworzenie warunków organizacyjnych umożliwiających kierowcy ukończenie szkolenia okresowego".* Pozostawienie tego przepisu w proponowanym brzmieniu może spowodować trudności interpretacyjne, bowiem nie jest wskazane czy pracodawca ma udzielić płatnego urlopu na czas szkolenia, czy szkolenie będzie można zaliczyć do czasu pracy, bo pracodawca oddeleguje kierowcę na szkolenie, czy też kierowca czas poświęcony na szkolenie będzie musiał odpracowywać. | Uwaga nieuwzględniona.  Nie ma podstaw do zmiany przepisu w zaproponowany sposób. Przyjęte w projekcie ustawy rozwiązanie jest słuszne i zasadne. |
|  | Art. 1 pkt 19 projektu ustawy w zakresie art. 39n utd | Transport i Logistyka | Propozycja uchylenia przepisów dotyczących przyznawania odznaki „Wzorowy kierowca" naszym zdaniem nie znajduje jakichkolwiek racjonalnych podstaw. Odznaka ta może być nadawana zawodowym kierowcom wyróżniającym się szczególnymi osiągnięciami w pracy, czy wieloletnią bezwypadkową jazdą, i nie zastąpi jej wskazywane w uzasadnieniu projektu ustawy inne odznaczenie państwowe. Omawiana odznaka jest bardzo szczególnym wyróżnieniem w zakresie związanym z bezpieczeństwem ruchu drogowego i jest ona swego rodzaju nagrodą dedykowaną bezpośrednio tym kierowcom, którzy w swojej codziennej, niełatwej pracy przestrzegają przepisów, wyróżniając się tym samym spośród innych. | Usunięcie art. 39n jest słuszne i zasadne. |
|  | Art. 1 pkt 20 | PFSSK, PIGOSK, OIGOSK | Zmiana brzmienia projektowanego art. 50 ustawy o transporcie drogowym na następujące brzmienie:  „w art. 50 w pkt. 1 po lit. **l** średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. **m** w brzmieniu:  „m) dokumentów związanych z obowiązkowymi szkoleniami kierowców;” | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 2 pkt 1 projektu ustawy w zakresie art. 100a-100aq ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu  drogowym (uprd) | Transport i Logistyka | Proponujemy, aby włączyć przewoźników drogowych do grupy podmiotów, które mają dostęp do danych o kierowcach, zawartych w Centralnej Ewidencji Kierowców. Takie  rozwiązanie zapewni możliwość sprawdzania na bieżąco aktualnych uprawnień kierowców, ważność badań lekarskich i psychologicznych oraz weryfikację innych danych niezbędnych dla pracodawców. Często mamy bowiem do czynienia z sytuacją, gdy prawo jazdy jest zatrzymane przez Policję lub inny uprawniony organ, a tymczasem kierowca uprzednio wyrobił bezprawnie wtórnik, który okazuje pracodawcy. Na tej podstawie pracodawca dopuszcza do ruchu osobę de facto bez uprawnień. I o ile jest w stanie wybronić się przed odpowiedzialnością karną z tego tytułu, to już nie jest w stanie uzyskać zwolnienia z odpowiedzialności administracyjnej o której mowa w utd. Kwestia ta jest szczególnie istotna, że względu na fakt, że jest to tzw. „najpoważniejsze naruszenie" skutkujące utratą dobrej reputacji i zamknięciem przedsiębiorstwa. | Uwaga nieuwzględniona.  Uwaga wykracza poza zakres przedmiotowy przedłożenia. |
|  | W zakresie art. 117 ust. 1 pk 4 uprd (art. 2 pkt 2 projektu ustawy) | Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej | W przypadku wejścia w życie projektowanej ustawy należy wprowadzić zakaz prowadzenia przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego działalności gospodarczej w zakresie organizacji szkoleń okresowych kierowców i kwalifikacji wstępnej. Prowadzenie szkoleń jednocześnie z przeprowadzaniem testów kwalifikacji wstępnej stanowi problem natury etycznej, dlaczego pozostałe ośrodki prowadzące szkolenia w zakresie kwalifikacji wstępnej nie mogą przeprowadzać testów kwalifikacji wstępnej. | Uwaga częściowo uwzględniona.  Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego nie będą mogły prowadzić kursów kwalifikacyjnych. W dalszym jednak ciągu będą mogły prowadzić szkolenia okresowe. |
|  | W zakresie art. 117 ust. 3 prd (art. 2 pkt 2 projektu ustawy) | PFSSK, PIGOSK, OIGOSK | Zmiana brzmienia art. 117 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym na następujące brzmienie:  „3. Ośrodek może wykonywać działalność gospodarczą, której wyniki będą przeznaczane na działalność, o której mowa w ust. 1 i 2 – **za wyjątkiem działalności o której mowa w art. 28 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami i art. 39g ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.**” | Uwaga częściowo uwzględniona.  Uwaga została uwzględniona w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia. Redakcja dodanej treści została odpowiednio zmodyfikowana. Uwaga nie została uwzględniona w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców, bowiem nie ma ku temu podstaw. |
|  | W zakresie art. 6 ust. 1 pkt 6 lit. aa ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (ukp) (art. 3 pkt 2 projektu ustawy) | Związek Pracodawców Ratownictwa Medycznego Samodzielnych Publicznych Zakładów Opieki Zdrowotnej | Określenie projektowanemu art. 6 ust. 1 pkt 6 lit aa ustawy o kierujących pojazdami następującego brzmienia:  „aa) pojazdem samochodowym zasilanym paliwami alternatywnymi **oraz specjalistycznym pojazdem ratownictwa medycznego** 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, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, **lub jest to specjalistyczny pojazd sanitarny**, a informacja o tym jest odnotowana w dowodzie rejestracyjnym,”  lub dodanie kolejnej litery w brzmieniu:  „**ab**) **specjalistycznym pojazdem ratownictwa medycznego** o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t oraz nieprzekraczającej 4250 kg, jeżeli przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej 3,5 t wynika z zastosowania **specjalistycznej zabudowy i wyposażenia pojazdu zgodnie z normą PN-EN 1789 dla specjalnego pojazdu sanitarnego**, a informacja o tym jest odnotowana w dowodzie rejestracyjnym,” | Uwaga nieuwzględniona.  Przepis będzie obejmował wszystkie pojazdy, w tym ambulansy działające w ramach państwowego ratownictwa medycznego, spełniające określone wymagania. Stąd też nie ma powodów dla wyszczególnienia w tym ww. ambulansów. |
|  | W zakresie art. 6 ust. 1 pkt 6 lit. aa ukp (art. 3 pkt 2 projektu ustawy) | Ogólnopolski Związek Zawodowy Ratowników Medycznych, Polska Rada Ratowników Medycznych | Zmiana brzmienia projektowanego art. 6 ust. 1 pkt lit. aa) ustawy o kierujących pojazdami poprzez do wyrazów:  „oraz pojazdów uprzywilejowanych Systemu Państwowe Ratownictwo Medyczne(ambulansów) o dopuszczalnej masie całkowitej 4,5 t.”. | Uwaga nieuwzględniona.  Nie ma podstaw do uprawnienia kierowców pojazdów uprzywilejowanych Państwowego Ratownictwa Medycznego do kierowania na podstawie prawa jazdy kat. B pojazdami o dmc nieprzekraczającej 4,5 t. |
|  | Art. 3 pkt 9 projektu ustawy w związku z art. 15 ust. 4 ukp | Główny Inspektorat Transportu Drogowego | Zasadnym wydaje się pozostanie przy jego dotychczasowym brzmieniu, z którego wynika, iż „wpis jest dokonywany, w formie wymiany prawa jazdy, 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, o których mowa w przepisach rozdziału 7a tej ustawy”. Niezasadnym jest bowiem dokonywanie wpisu na okres dłuższy niż wynikałoby to z orzeczenia lekarskiego i psychologicznego, które należy dołączyć do wniosku o jego dokonanie (zob. art. 15 ust. 2 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 5 lutego 2011 r. o kierujących pojazdami), | Uwaga nieuwzględniona.  Wpis potwierdzający uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy (kod 95) będzie na okres 5 lat (kol. 12 prawa jazdy), zaś termin ważności uprawnienia (kol. 11 prawa jazdy) będzie wynikał z odpowiednich badań lekarskich i psychologicznych stwierdzających brak przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy. |
|  | Art. 3 pkt 9 projektu ustawy w związku z art. 15a ust. 4 ukp | Główny Inspektorat Transportu Drogowego | Miana brzmienia projektowanego przepisu na następujące brzmienie:  „ 4. Wpis jest dokonywany, w formie wymiany karty kwalifikacji kierowcy, na okres 5 lat, liczony od dnia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej, przy czym termin ten nie może być dłuższy niż okres ważności orzeczenia lekarskiego i orzeczenia psychologicznego. ”  Zasadnym jest bowiem wprowadzenie zastrzeżenia, że karta kwalifikacji kierowcy nie może być wydana na okres dłuższy niż okres ważności orzeczenia lekarskiego i orzeczenia  psychologicznego. Niecelowe jest dokonywanie wpisu na okres dłuższy niż wynikałoby to z ww. orzeczeń, które stanowić mają załącznik do wniosku o jego dokonanie (zob. projektowany art. 15a ust. 2 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 5 lutego 2011 r. o kierujących pojazdami); | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 3 pkt 10 projektu ustawy w zakresie art. 15a ukp | Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji | Propozycja określenia, że kartę kwalifikacji kierowcy wydaje starostwa właściwy ze względu na siedzibę przedsiębiorcy/przewoźnika, który zatrudnił kierowcę po raz pierwszy na obszarze Polski. | Uwaga częściowo nieuzasadniona.  Kartę kwalifikacji kierowcy będzie wydawał każdy starosta. |
|  | Art. 3 pkt 10 projektu ustawy w zakresie art. 15a ust. 1 i 4 ukp | Związek Powiatów Polskich | Czy relacja pomiędzy art. 15a ust. 1 a art. 15a ust. 4 ma polegać na tym, że wpis jest dokonywany jedynie w formie wydania karty kwalifikacji kierowcy? | Ust. 1 określa kto i kiedy wydaje kartę kwalifikacji kierowcy, a ust. 4 na jaki okres i na podstawie jakich dokumentów dokonuje się wpisu w karcie kalifikacji kierowcy.. |
|  | Art. 3 pkt 11 projektu ustawy w zakresie art. 16a ukp | Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych | Aktualnie toczą się prace legislacyjne w zakresie zmiany art. 16a Ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2019 r., poz. 341,622 i 1287)-Ustawa o zmianie ustawy-Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD 19). W toku procesu legislacyjnego zostało zatwierdzone inne brzmienie wskazanego przepisu.  W ocenie PWPW S.A. planowana zmiana wskazanego przepisu na gruncie projektu ustawy powinna zostać skreślona z projektu przedmiotowego aktu. | Projektowany art. 16a ustawy o kierujących pojazdami zostanie odpowiednio zmodyfikowany. Przy dostosowaniu tego przepisu zostanie wzięty pod uwagę stan prawny, jaki powstał po uchwaleniu ustawy z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1517) |
|  | Art. 3 pkt 12 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 20 ust. 1 pkt 3 ukp | Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce | ZMPD proponuje dokonanie modyfikacji przepisu art. 20 ust. 1 pkt 3 ustawy o kierujących pod względem obniżenia wysokości górnych granic opłat za wydanie omawianych dokumentów. | Uwaga nieuwzględniona  Nie ma podstaw do zmiany obowiązujących przepisów upoważniających ministra właściwego do spraw transportu do określanie wysokości opłaty za prawo jazdy.  Jednocześnie należy wskazać, że projektowana ustawa upoważnia ministra właściwego do spraw transportu do określania w rozporządzeniu opłaty za wydanie karty kwalifikacji kierowcy. Zastosowana konstrukcja prawna przewiduje, że minister określi opłatę za wydanie karty kwalifikacji kierowcy – przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 200 zł (analogiczna konstrukcja prawa istnieje w odniesieniu do opłaty za prawo jazdy). Szacowana zaś wysokość opłaty za wydanie karty kwalifikacji kierowcy będzie taka jak za opłata prawo jazdy, tj. 100 zł. |
|  | W zakresie art. art. 33 ust. 1 pkt 2 lit. c ukp (art. 3 pkt 12 projektu ustawy) | PFSSK, PIGOSK, OIGOSK | Zmiana brzmienia art. 33 ust. 1 pkt 2 lit. c ukp na następujące brzmienie:  „c) kategorii B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D lub D+E odpowiednio do zakresu prowadzonych zajęć co najmniej przez okres roku oraz co najmniej **roczne** doświadczenie w prowadzeniu szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii B – dotyczy instruktorów osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami rozszerzających uprawnienia do prowadzenia szkolenia o jedną z wymienionych kategorii,” | Uwaga nieuwzględniona.  Zgłoszona uwaga wykracza poza zakres przedłożenia. |
|  | W zakresie art. art. 33 ust. 1 pkt 2 lit. c ukp (art. 3 pkt 12 projektu ustawy) | PFSSK, PIGOSK, OIGOSK | Zmiana brzmienia art. 37 ust. 1 pkt 2 i 3 ukp na następujące brzmienie:  „2) co 2 lata uczestniczyć w warsztatach doskonalenia zawodowego, o których mowa w art. 35 ust. 6 - licząc od dnia 31 grudnia roku kalendarzowego, w którym został wpisany po raz pierwszy do ewidencji lub uczestniczył w tych warsztatach;  3) do dnia 7 stycznia przedłożyć staroście zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach, o których mowa w pkt 2;”  Uchylenie art. 37 ust. 1a ustawy o kierujących pojazdami  Dodanie w art. 37 ustawy o kierujących pojazdami ust. 1b w brzmieniu:  „1b. Starosta może, na wniosek instruktora, w uzasadnionych przypadkach, przedłużyć do 6 miesięcy termin przedłożenia zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego.” | Uwagi nieuwzględnione.  Zgłoszone uwagi wykraczają poza zakres przedłożenia. |
|  | W zakresie art. art. 33 ust. 1 pkt 2 lit. c ukp (art. 3 pkt 12 projektu ustawy) | PFSSK, PIGOSK, OIGOSK | Zmiana brzmienia art. 38 ust. 5 pkt 2 i 3 ukp na następujące brzmienie:  „2) co 2 lata uczestniczyć w warsztatach doskonalenia zawodowego, o których mowa w art. 35 ust. 6 - licząc od dnia 31 grudnia roku kalendarzowego, w którym został wpisany po raz pierwszy do ewidencji lub uczestniczył w tych warsztatach;  3) do dnia 7 stycznia przedłożyć staroście zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach, o których mowa w pkt 2;”,  Dodanie w art. 38 ustawy o kierujących pojazdami ust. 5a w brzmieniu:  „5a. Starosta może, na wniosek wykładowcy, w uzasadnionych przypadkach, przedłużyć do 6 miesięcy termin przedłożenia zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego.”  Uchylenie w art. 38 ustawy o kierujących pojazdami ust. 6. | Uwagi nieuwzględnione.  Zgłoszone uwagi wykraczają poza zakres przedłożenia. |
|  | Art. 3 pkt 15  projektu ustawy w zakresie art. 57 ust. 2 ukp | Transport i Logistyka | Bieg 18-miesięcznego terminu, po którym nie będzie obowiązywało wyłączenie egzaminatora względem zdającego egzamin państwowy został uzależniony od zakończenia szkolenia oraz kontroli działalności ośrodka. Są to zdarzenia, które powinny być oznaczone konkretną datą, stąd proponuje się użyć określenia *„dnia zakończenia szkolenia"* oraz *„dnia zakończenia kontroli ośrodka".* Ponadto, należy rozważyć czy zgodnie z obecnymi przepisami ustalenie takich dat będzie możliwe i nie będzie budziło wątpliwości. Warto również zaznaczyć, że zdarzają się przypadki, w których egzamin państwowy zdawany jest wielokrotnie i co w sytuacji, w której ww. termin 18 miesięcy okaże się za krótki. | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 3 pkt 16 a i c projektu ustawy w zakresie art. 57 ust. 1 i ust. 2 pkt 3 ukp | Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce | W odniesieniu do projektowanych regulacji dotyczących komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych na teście kwalifikacyjnym, powoływanej przez ministra właściwego do spraw transportu, ZMPD zwraca uwagę na potrzebę ich doregulowania.  W pierwszej kolejności, w opinii ZMPD członkowie komisji, o których mowa w art. 57a ust. 2 pkt 3 ustawy o kierujących, powinni być powoływani analogicznie jak ma to miejsce w przypadku komisji społecznej do spraw podziału zezwoleń zagranicznych między przewoźnikami drogowymi. Zapewni to zgłaszanie do komisji osób z odpowiednią wiedzą i doświadczeniem, uznawanych w branży za ekspertów w swojej dziedzinie, co niewątpliwie wpłynie pozytywnie  na poziom prac komisji.  Po drugie, w ocenie ZMPD należy doprecyzować projektowany art. 57a ust. 2 pkt 3 ukp, poprzez określenie warunków, jakie musi spełnić specjalista, aby mógł kandydować na członka komisji. W zaproponowanym brzmieniu nie wiadomo jak należy rozumieć określenie „specjalista” (odpowiednie doświadczenie, wykształcenie?) oraz co oznacza „doświadczenie w kierowaniu pojazdem” (należy podkreślić, że nie wskazano jaki okres doświadczenia kwalifikuje do uznania go za doświadczenie w rozumieniu omawianego przepisu; co więcej, warto mieć na uwadze, że fakt posiadania prawa jazdy nie jest równoznaczne z posiadaniem doświadczenia w kierowaniu pojazdem). Dlatego też, zdaniem ZMPD należy doprecyzować projektowany przepis o wskazanie jakim doświadczeniem zawodowym mają się legitymować specjaliści oraz co należy rozumieć przez doświadczenie w kierowaniu pojazdem. | Uwaga nieuwzględniona.  Nie ma podstaw do ograniczania dostępu do składu Komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych. Określenie zaś członków do ww. komisji jako specjalistów w określonym zakresie ani nie ogranicza, oni nie daje ministrowi właściwemu do spraw transportu pozbawionej granic swobody do wyboru odpowiednich osób do składu przedmiotowej Komisji. |
|  | Art. 3 pkt 16 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 57a ust. 2 pkt 3 ukp | Wojewoda Świętokrzyski Transport i Logistyka | Projektowane zmiany zakładają, iż w skład komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych, powołanej przez ministra właściwego do spraw transportu nie będzie już wchodził lekarz. | W projektowanym art. 57a ust. 2 pkt 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym istnieje sformułowanie „specjaliści co najmniej w zakresie” co oznacza, że oprócz specjalistów wskazanych w tym przepisie, mogą być inni, w tym specjaliści z zakresu medycyny ratunkowej. Skład komisji i specjalistów wchodzących w jej skład zostanie jednak określony w odpowiednim akcie wykonawczym. |
|  | Art. 3 pkt 18 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 64 ust. 7a pkt 1 ukp | Liga Obrony Kraju | Utajnienie bazy pytań dla kandydatów na prawo jazdy może spowodować dewastację branży szkoleniowej przygotowujących kandydatów na kierowców oraz kierowców zawodowych. Ponownie pojawią się pytania przykładowe o treści ,,zbliżonej” do pytań egzaminacyjnych. Utajnienie pytań doprowadzi również do braku możliwości sprawdzenia przez szeroką rzeszę specjalistów (instruktorów, wykładowców itd.) czy pytania wykorzystywane na egzaminach państwowych są poprawne i nie krzywdzą zdającego kursanta. | Uwaga nieuwzględniona.  Projektowany przepis dotyczy pytań stosowanych podczas egzaminu weryfikacyjnego, który jest przeprowadzany dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami. Zmiana ma charakter porządkujący. Baza pytań nie podlega obecnie udostępnieniu. |
|  | W zakresie art. 76 ukp pkt 6 (art. 3 ukp) | Ogólnopolski Związek Zawodowy Ratowników Medycznych, Polska Rada Ratowników Medycznych | Dodanie w art. 76 ukp ust. 6 w brzmieniu:  „6. Badanie lekarskie osoby ubiegającej się o przedłużenie po upływie określnego w ustawie czasu.” | Uwaga nieuwzględniona (uwaga niezrozumiała) |
|  | Art. 3 pkt 22 projektu ustawy w zakresie art. art. 98a ust. 5 pkt 1 ukp | Związek Powiatów Polskich | Czy art. 98a ust. 5 pkt 1 nie miał odsyłać jedynie do ust. 2 pkt 1 i 2? | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 3 pkt 23 projektu ustawy w zakresie art. 99 ust. 1 i 2 ukp | Związek Powiatów Polskich, osoba fizyczna 7 | Przepis w obecnym brzmieniu jest nieczytelny, zawiera niewłaściwe odesłania – wnosimy o zweryfikowanie odesłań przez projektodawców, co umożliwi wypowiedzenie się co do treści przepisu. | Uwaga nieuwzględniona.  Przepis jest jasny i wskazuje na odpowiednie obowiązki starosty. |
|  | Art. 3 pkt 26 projektu ustawy w zakresie art. 103 ust. 3 ukp | Związek Powiatów Polskich | Sugerujemy umieszczenie w proponowanym brzmieniu art. 103 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami wyłączenia dla uprawnień cofniętych w trybie art. 103 ust. 1 pkt 4 ukp, z uwagi na orzeczony zakaz kierowania pojazdami nieprzekraczający jednego roku. | Uwaga nie uwzględniona. |
|  | Art. 3 pkt 28 projektu ustawy w zakresie art. art. 104a ust. 1 pkt 2 ukp | Związek Powiatów Polskich | W przepisie zawarto błędne odesłanie – powinien on odsyłać do art. 7 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw. | Uwaga nieuwzględniona.  Przywołana podstawa prawna jest prawidłowa. |
|  | W zakresie art. 106 ust. 3 ukp (art. 3 (projektu ustawy) | Ogólnopolski Związek Zawodowy Ratowników Medycznych | Dodanie w art. 106 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami na następujących wyrazów:  „kierujących pojazdami Systemu Państwowe Ratownictwo Medyczne” | Uwaga nieuwzględniona.  Uwaga wykracza poza przedmiotowy zakres projektu. |
|  | W zakresie art. 112 ust. 1 pkt 2 lit. 2 ukp (art. 3 projektu ustawy) | PFSSK, PIGOSK, OIGOSK | W art. 112 w ust. 1 w pkt 2 ukp dodać lit. e w brzmieniu:  „e) prowadzenia warsztatów doskonalenia zawodowego według programu określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 40 ust. ... i zapewnia udział w warsztatach wszystkim zainteresowanym instruktorom techniki jazdy oraz wydaje zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w tych warsztatach.” | Uwaga nieuwzględniona.  Zgłoszona uwaga wykracza poza zakres przedłożenia. |
|  | W zakresie art. 117 ust. 2a – 2c ukp (art. 3 projektu ustawy) | PFSSK, PIGOSK, OIGOSK | W art. 117 po ust. 2 ukp dodać ust. 2a – 2c w brzmieniu:  „2a. Instruktor techniki jazdy jest obowiązany:  „1) co 2 lata uczestniczyć w warsztatach doskonalenia zawodowego Instruktorów techniki jazdy, o których mowa w art. 112 … - licząc od dnia 31 grudnia roku kalendarzowego, w którym został wpisany po raz pierwszy do ewidencji lub uczestniczył w tych warsztatach;  2) do dnia 7 stycznia przedłożyć wojewodzie zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach, o których mowa w pkt 1;”, Strona | 6  „2b. Wojewoda może, na wniosek Instruktora techniki jazdy, w uzasadnionych przypadkach, przedłużyć do 6 miesięcy termin przedłożenia zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego.”,  „2c. W przypadku Instruktora techniki jazdy posiadającego uprawnienia instruktora obowiązek, o którym mowa w ust. 2a, uznaje się za spełniony także po dostarczeniu wojewodzie, zaświadczenia lub kopii zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w warsztatach, o których mowa w art. 35 ust. 6.” | Uwaga nieuwzględniona.  Zgłoszona uwaga wykracza poza zakres przedłożenia. |
|  | W zakresie art. 118 ust. 5 pkt 5 i ust. 7 ukp (art. 3 projektu ustawy) | PFSSK, PIGOSK, OIGOSK | Zmiana projektowanego art. 118 ukp w następujący sposób:  a) w ust. 5 po pkt. 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt. 5 w brzmieniu:  „5) nieprzedłożenia w zakreślonym terminie zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego Instruktorów techniki jazdy”  b) w ust. 7 wyrazy „pkt 2-4” zastępuje się wyrazami „pkt 2-5” | Uwaga nieuwzględniona.  Zgłoszona uwaga wykracza poza zakres przedłożenia |
|  | Art. 8 ust. 2 projektu ustawy | Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce | Należy:  - zmodyfikować przepis przejściowy w art. 8 ust. 2 projektu ustawy i ograniczyć jego regulację do świadectw kierowcy bez wpisu kodu 95, albowiem w zaproponowanym brzmieniu utrzymanie przepisu przejściowego dla rozwiązania, które nadal ma być utrzymane w przepisach materialnych jest nieracjonalne, albo  - zmodyfikować projektowany przepis art. 39f ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym poprzez wykreślenie lit. c (świadectwo kierowcy w zakresie przewozu drogowego rzeczy), ponieważ dyrektywa wprowadza od dnia 23 maja 2020 r. dwa dokumenty z kodem unijnym 95, które mają być wydawane przez właściwe organy państw członkowskich, utrzymując w mocy świadectwa kierowcy wydane przed dniem 23 maja 2020 r. (bez kodu 95 oraz z kodem 95). | Uwaga uwzględniona.  Zostanie zmodyfikowany art. 8 ust. 2 projektu. |
|  | Art. 10 ust. 1 – 3 projektu ustawy | Wojewoda Świętokrzyski | Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia może wystąpić do wojewody z wnioskiem o wydanie zgody na prowadzenie szkolenia w formie nauczania na odległość, po spełnieniu dodatkowych wymogów. Brak zapisów w jakim czasie Wojewoda weryfikuje wniosek (wymogi + programy), wydaje zgodę, przekazuje dane do CEK i dokonuje  stosownych zmian w rejestrze. | Uwaga częściowo uwzględniona.  Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia będzie mógł prowadzić kursy kwalifikacyjne i szkolenia okresowe na dotychczasowych zasadach do wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 39i ust. 1 utd |
|  | Art. 10 ust. 1  projektu ustawy | PFSSK, PIGOSK, OIGOSK | Zmiana brzmienia projektowanego art. 10 ust. 1 na następujące brzmienie:  „ 1. W terminie nieprzekraczającym sześć miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia, które zostanie wydane na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienionej w art. 1, przedsiębiorcy prowadzący ośrodek szkolenia wpisani do właściwych rejestrów przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia przedstawiają właściwemu wojewodzie” zaktualizowane programy kursów kwalifikacyjnych i szkolenia okresowego w zakresie objętym wpisem do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.” | Uwaga częściowo nieuwzględniona.  Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia będzie mógł prowadzić kursy kwalifikacyjne i szkolenia okresowe na dotychczasowych zasadach do wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 39i ust. 1 utd |
|  | Art. 10 ust. 1  projektu ustawy | Transport i Logistyka | Termin 1 miesiąca od dnia wejścia w życie rozporządzenia określającego nowe warunki prowadzenia szkoleń i kursów dla kierowców może okazać się zbyt krótki dla ośrodków  szkoleń, a sankcja za niedostosowanie ośrodka do nowych przepisów, tj. wykreślenie z rejestru wojewody jest zbyt restrykcyjna. Proponuje się albo zmianę tej sankcji albo jej  pozostawienie, jednakże przy wydłużeniu terminu z obecnie projektowanego 1 miesiąca do 3 miesięcy. | Uwaga uwzględniona.  Korekta przepisu zwalnia z konieczności przedkładania aktualnych programów szkolenia okresowego i odpowiednich kwalifikacji |
|  | Art. 10 ust. 2 projektu ustawy | Wojewoda Śląski | Analiza programów stanowi przedmiot kontroli prowadzonej przez wojewodę w ośrodku szkolenia. Tym samym w sytuacji stwierdzana ewentualnych nieprawidłowości przedsiębiorca wzywany jest do ich usunięcia w wyznaczonym terminie. Zgodnie z obowiązującymi regulacjami utd dopiero nieusunięcie naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej - w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia - w wyznaczonym przez wojewodę terminie, skutkuje ewentualnymi sankcjami wobec przedsiębiorcy. Stąd też zaproponowane przez Resort wykreślenie przedsiębiorcy z rejestru prowadzonego przez wojewodę, w sytuacji przedstawienia niepoprawnie zaktualizowanych programów mimo zachowania terminu na ich złożenie, może zostać odebrane przez stronę jako naruszenie zasady dającej prawo do wypowiedzenia się w ramach podejmowanych przez organ czynności. | Uwaga częściowo uwzględniona.  Przedsiębiorcy nie będą obowiązani aktualizować programów w związku z wydaniem nowego rozporządzenia na podstawie art. 39i ust. 1 utd. Z dniem jednak życie tego rozporządzenia nowe szkolenia okresowe i kursy kwalifikacyjne będą obowiązani prowadzić zgodnie z nowymi programami. Kursy kwalifikacyjne oraz szkolenia okresowe w formie cyklu zajęć rozpoczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie ww. rozporządzenia będą prowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów. |
|  | Art. 10 ust. 2 projektu ustawy |  | Zmiana brzmienia projektowanego art. 10 ust. 2 na następujące brzmienie:  W przypadku:  1) nieprzedstawienia wojewodzie w terminie poprawnie zaktualizowanych programów kursów kwalifikacyjnych i szkolenia okresowego w zakresie objętym wpisem do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia,  2) przedstawienia wojewodzie niepoprawnie zaktualizowanych programów kursów kwalifikacyjnych i szkolenia okresowego w zakresie objętym wpisem do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia - **po wezwaniu przedsiębiorcy do usunięcia błędów w terminie określonym w KPA**,  3) przedstawienia po terminie poprawnie zaktualizowanych programów kursów kwalifikacyjnych i szkolenia okresowego w zakresie objętym wpisem do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia  – wojewoda **decyzją administracyjną** wykreśla przedsiębiorcę z urzędu z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia. | Uwaga częściowo uwzględniona.  Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia będzie mógł prowadzić kursy kwalifikacyjne i szkolenia okresowe na dotychczasowych zasadach do wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 39i ust. 1 utd. |
|  | Art. 10 ust. 2 projektu ustawy | Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców | Sankcja za naruszenie obowiązków wymienionych w art. 10 ust. 2 projektu ustawy w postaci wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru do czasu ponownego wpisu do rejestru, wydaje się nieadekwatna i nieproporcjonalna do charakteru tego naruszenia. | Uwaga uwzględniona.  Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia będzie mógł prowadzić kursy kwalifikacyjne i szkolenia okresowe na dotychczasowych zasadach do wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 39i ust. 1 utd. |
|  | Art. 10 ust. 1 projektu ustawy | Wojewoda Śląski | Mając na uwadze konieczność zachowania ciągłości procesu nadawania uprawnień zawodowych kierowcom, konieczne jest określenie sposobu realizacji tych zadań w okresie pomiędzy terminem wynikającym z art. 12 ust. 1 konsultowanego projektu ustawy, a terminami wejścia w życie poszczególnych regulacji, o których mowa w art. 16. | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 15 ust. 1 | Wojewoda Świętokrzyski | Stosownie do zapisów ww. artykułu projektu ustawy do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych z wykorzystaniem systemu informatycznego w lokalizacji WORD testy kwalifikacyjne przeprowadza się w formie papierowej. W związku z powyższym nasuwają się pytania: kto, jeśli nie Komisja Egzaminacyjna powołana przez Wojewodę będzie odpowiedzialny za przygotowanie egzaminów/testów kwalifikacyjnych w wersji papierowej? | Docelowym rozwiązaniem jest przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych w postaci elektronicznej, gdzie system będzie automatycznie losował pytania dla osób egzaminowanych. Do czasu zaś wdrożenia testy kwalifikacyjne będą musiały być przeprowadzane w formie papierowej. Sprawę doboru pytań pozostawia się uprawnionym egzaminatorom wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego. |
|  | Art. 16 projektu ustawy | Wojewoda Podkarpacki | Zmiana projektowanego art. 10 polegająca na wydłużeniu terminu wejścia przepisów zmieniających formułę egzaminu oraz terminu dla ośrodków szkoleń | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 16 projektu ustawy | Liga Obrony Kraju | Należy dodać okres przejściowy dla podmiotów, które już posiadają wpis w Urzędzie Wojewódzkim i szkolą kierowców zawodowych. Nie ma upublicznionych projektów rozporządzeń w odniesieniu do przedsiębiorców, programów szkolenia, warunków szkolenia, pojazdów. Nie powinno  być sytuacji, w której z dnia na dzień ośrodki będą musiały dokonywać zmian w szkoleniu i przystosowywać ośrodki do nowych aktów prawnych. | Uwaga nieuwzględniona.  Nie ma potrzeby wprowadzenia przepisu przejściowego dla przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, bowiem wprowadzane zmiany nie wpłyną na ich status prawy. W dalszym ciągu będą one mogły prowadzić szkolenia w zakresie wpisu do rejestru działalności regulowanej. Po wejściu w życie rozporządzenia wydanego na podstawie art. 39i ust., 1 utd przedsiębiorcy będą musieli jedynie dostosować program szkolenia. Odnośnie zaś aktów wykonawczych, to zostaną one zaprezentowane na dalszym etapie ścieżki legislacyjnej. Będzie można również zgłosić do nich uwagi na etapie konsultacji społecznych. |
|  | Art. 16 ust. 3 projektu ustawy | Związek Powiatów Polskich | Przepis zawiera błędne wskazanie jednostki, której datę wejścia w życie ma uregulować. | Uwaga uwzględniona. |
|  | Art. 16 pkt 3 projektu ustawy | Związek Pracodawców Ratownictwa Medycznego Samodzielnych Publicznych Zakładów Opieki Zdrowotnej | Zmianę terminu wprowadzenia zmian dla ambulansów sanitarnych z 23 maja 2021 roku na pierwotny termin wprowadzenia zmian w dniu 23 maja 2020 roku lub przynajmniej 1 września 2020 r. | Uwaga nieuwzględniona.  Nie ma powodów dla wcześniejszego wejścia w życie przepisy dotyczącego pojazdów samochodowych zasilanych paliwami alternatywnymi przed 23 maja 2021 r. Określony termin ma termin wejścia w życie tego przepisu, tj. 23 maj 2021 pozwoli na zapoznanie się z przedmiotową regulacją oraz prawidłowym jej stosowaniem. |
|  | Art. 16 projektu ustawy | Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD | „art. 16 – katalogu wyjątków zapisano błędnie dwa pkt 3).” | Uwaga uwzględniona. |
|  | Uzasadnienie | Zrzeszenie Międzynarodowe Przewoźników Drogowych w Polsce | Uzupełnienie uzasadnienia projektu ustawy o wskazanie przepisów, do których odnoszą się poszczególne jego akapity/fragmenty. W aktualnej wersji, brak określenia jakiego  projektowanego przepisu dotyczy dany akapit/fragment uzasadnienia znacznie utrudnia poruszanie się zarówno w projektowanej ustawie, jak i uzasadnieniu, przez co uzasadnienie staje się mało czytelne i znacząco wydłuża czas analizy proponowanych zmian. | Uwaga nie uwzględniona.  Uzasadnienie ma logiczno-przedmiotowy charakter, tj. opisuje poszczególne zmieniane zagadnienia, które są regulowane np. w kilku miejscach aktów wykonawczych, a nie w sposób „jednostka redakcyjna po jednostce redakcyjnej”. |
|  | OSR – pkt 6 | Związek Powiatów Polskich | W tej części Oceny Skutków Regulacji zawarto następujące stwierdzenie: „W związku z zaprzestaniem wymiany prawa jazdy ze względu na zmianę adresu zamieszkania (likwidacja adresu w prawie jazdy) zmniejszyła się liczba wydawanych dokumentów i powstały wolne zasoby kadrowe, które mogą zostać wykorzystane do wydania kart kwalifikacji kierowcy. Stąd też JST nie powinny ponieść dodatkowych kosztów. Oznacza to, że cały przychód JST z tytułu wydawania kwart kwalifikacji kierowcy będzie ich dochodem.”.  Uważamy, że stwierdzenie to należy zmodyfikować. | Uwaga nieuwzględniona.  Likwidacja adresu na prawie jazdy ograniczyła wymianę dokumentów. Wiązało się to z jednej strony z mniejszymi wpływami do starostw z tytułu wymiany praw jazdy, z drugiej zaś strony oznacza mniejszą ilość pracy dla pracowników wydziałów komunikacji przy wymianie dokumentów. Stąd też wskazano, że można wykorzystać to do zaangażowania pracowników przy procesie wydawania karty kwalifikacji kierowcy, tj. dokumentu, który przyniesie wpływy dla starostw.  Nie bez znaczenia jest również fakt, że projekt ustawy zakłada, że uprawnieni lekarze i uprawnieni psychologowie będą wprowadzać do profilu kierowy zawodowego i profilu kandydata na kierowcę dane osoby, która podda się badaniu. Stąd też zadanie, które aktualnie wykonują wydziały Komunikacji, zostanie przeniesione na ww. lekarzy i psychologów. Będzie oznaczało to również zmniejszenie ilości pracy dla pracowników wydziałów komunikacja. |