



Prezes Rady Ministrów

Donald Tusk

Warszawa, dnia /elektroniczny znacznik czasu/

RM-0610-151-25
UC76

Pan Szymon HOŁOWNIA
Marszałek Sejmu

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi
projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych
ustaw.

Ma on na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został
upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

Donald Tusk

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Do wiadomości:
wnioskodawca

U S T A W A

z dnia

o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw^{1), 2)}

Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 oraz z 2025 r. poz. 820 i 1006) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 20 w ust. 6 w pkt 1 wyrazy „30 km/h” zastępuje się wyrazami „40 km/h”;
- 2) w art. 32 w ust. 6a liczbę „5” zastępuje się liczbą „10”;
- 3) w art. 33:
 - a) po ust. 1a dodaje się ust. 1b i 1c w brzmieniu:

„1b. Kierujący rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, który nie ukończył 16 roku życia, jest obowiązany używać w czasie jazdy kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym.

1c. Przepisu ust. 1b nie stosuje się, jeżeli jazda rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, o której mowa w tym przepisie, odbywa się pod opieką rodzica lub opiekuna prawnego osoby, o której mowa w tym przepisie.”,

- b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Dziecko w wieku do 7 lat może być przewożone na rowerze, pod warunkiem że jest ono umieszczone na dodatkowym siodełku zapewniającym bezpieczną jazdę i używa w czasie jazdy kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym.”;

¹⁾ Niniejsza ustawa w zakresie swojej regulacji wdraża dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) (Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, str. 18, Dz. Urz. UE L 223 z 26.08.2009, str. 31, Dz. Urz. UE L 314 z 29.11.2011, str. 31, Dz. Urz. UE L 321 z 20.11.2012, str. 54, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 356, Dz. Urz. UE L 261 z 03.10.2013, str. 29, Dz. Urz. UE L 194 z 02.07.2014, str. 10, Dz. Urz. UE L 107 z 25.04.2015, str. 68, Dz. Urz. UE L 126 z 14.05.2016, str. 85, Dz. Urz. UE L 183 z 08.07.2016, str. 59, Dz. Urz. UE L 112 z 02.05.2018, str. 29, Dz. Urz. UE L 165 z 02.07.2018, str. 35 oraz Dz. Urz. UE L 141 z 05.05.2020, str. 9) oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewożenia rzeczy lub osób (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 330 z 23.12.2022, str. 46 oraz Dz. Urz. UE L 128 z 15.05.2023, str. 89).

²⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ustawę z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, ustawę z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, ustawę z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, ustawę z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw oraz ustawę z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

- 4) po art. 53 dodaje się art. 53a w brzmieniu:

„Art. 53a. Dopuszcza się poruszanie się pojazdu zespołu ratownictwa medycznego po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów.”;
- 5) w art. 100aa w ust. 4:
 - a) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) o okresie próbnym, jego przedłużeniu i nałożeniu uzupełniającego okresu próbnego;”;
 - b) po pkt 8 dodaje się pkt 8a w brzmieniu:

„8a) o ukończeniu praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, o którym mowa w art. 91 ust. 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami;”;
- 6) w art. 100ac w ust. 1:
 - a) w pkt 1 wyrazy „pkt 7–10 i pkt 23–26” zastępuje się wyrazami „7, 8, 9, 10 i 23–26”;
 - b) po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu:

„7a) kierownik ośrodka doskonalenia techniki jazdy w zakresie danych, o których mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 8a;”;
- 7) w art. 129 w ust. 2:
 - a) po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„3a) żądania poddania się przez pasażera, o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu;”;
 - b) pkt 13 otrzymuje brzmienie:

„13) występowania w uzasadnionym przypadku z wnioskiem o ocenę stanu zdrowia kierującego pojazdem lub pasażera, o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami;”;
- 8) art. 129ja otrzymuje brzmienie:

„Art. 129ja. W toku kontroli ruchu drogowego uprawniony organ kontroli może poddać badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu:

 - 1) kierującego pojazdem lub inną osobę, w stosunku do której zachodzi uzasadnione podejrzenie, że mogła kierować pojazdem;

- 2) pasażera, o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.”;
- 9) w art. 135 w ust. 1:
- a) w pkt 1:
- lit. c i d otrzymują brzmienie:
 - „c) przekroczenia przez kierującego pojazdem liczby 24 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego w okresie 5 lat od dnia wysłania informacji o obowiązku ukończenia kursu reedukacyjnego, o którym mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2 i ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, zgodnie z art. 98a ust. 5 lub 7 tej ustawy,
 - d) przekroczenia przez kierującego pojazdem w okresie 1 roku od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy liczby 20 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego lub stwierdzenia, na podstawie prawomocnych rozstrzygnięć, że w okresie próbnym, o którym mowa w art. 91 ust. 1 albo art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, popełnił on:
 - przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub
 - trzy wykroczenia określone w:
 - art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 92a § 2, art. 92b, art. 97a lub art. 98 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2025 r. poz. 734),
 - art. 90, art. 92 § 1 lub 2 lub art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, w związku z niestosowaniem się odpowiednio do art. 25 ust. 1–3 lub znaków drogowych regulujących pierwszeństwo przejazdu, sygnałów świetlnych zakazujących wjazdu za sygnalizator lub poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli,”
 - lit. f otrzymuje brzmienie:
 - „f) uzasadnionego podejrzenia, że kierujący pojazdem znajdujący się w okresie próbnym, o którym mowa w art. 91 ust. 1 albo art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, narusza zakaz, o którym mowa w art. 91 ust. 3 pkt 1 tej ustawy;”
- b) w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym lub na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym lub”;

10) w art. 135a w ust. 1:

a) w pkt 1:

– lit. g i h otrzymują brzmienie:

„g) przekroczenia przez kierującego pojazdem liczby 24 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego w okresie 5 lat od dnia wysłania informacji o obowiązku ukończenia kursu reedukacyjnego, o którym mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2 i ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, zgodnie z art. 98a ust. 5 lub 7 tej ustawy,

h) przekroczenia przez kierującego pojazdem w okresie 1 roku od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy liczby 20 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego lub stwierdzenia, na podstawie prawomocnych rozstrzygnięć, że w okresie 2 lat od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy popełnił on:

– przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub

– trzy wykroczenia określone w:

– art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 92a § 2, art. 92b, art. 97a lub art. 98 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń,

– art. 90, art. 92 § 1 lub 2 lub art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, w związku z niestosowaniem się odpowiednio do art. 25 ust. 1–3 lub znaków drogowych regulujących pierwszeństwo przejazdu, sygnałów świetlnych zakazujących wjazdu za sygnalizator lub poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli,”

– uchyla się lit. j,

b) w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym lub na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym lub”;

11) w art. 137 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:

- „4a. W przypadku gdy w następstwie rozpatrzenia zażalenia wydano postanowienie o zwrocie zatrzymanego prawa jazdy, ust. 4 stosuje się odpowiednio.”;
- 12) w art. 140d w pkt 4 po wyrazach „Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad” dodaje się wyrazy „oraz Głównego Inspektora Transportu Drogowego”;
- 13) w art. 148a w ust. 1 wyrazy „1 stycznia 2026 r.” zastępuje się wyrazami „31 grudnia 2027 r.”.

Art. 2. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2025 r. poz. 734) po art. 89 dodaje się art. 89a w brzmieniu:

„Art. 89a. § 1. Kto, mając obowiązek opieki lub nadzoru nad osobą, która nie ukończyła 16 roku życia, dopuszcza do kierowania przez nią rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, jeżeli osoba ta wbrew obowiązкови nie używa kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym, podlega karze grzywny do 100 złotych.

§ 2. Tej samej karze podlega ten, kto, mając obowiązek opieki lub nadzoru nad osobą, która nie ukończyła 17 roku życia, dopuszcza do przewożenia przez nią na rowerze dziecka w wieku do lat 7 nieumieszczonego na dodatkowym siodełku zapewniającym bezpieczną jazdę lub bez kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym.”.

Art. 3. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, 1544 i 1855) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 39a w ust. 1 w pkt 1:
- a) w lit. a dodaje się tiret trzecie i czwarte w brzmieniu:
- „– D lub D+E, o ile przewóz jest wykonywany na liniach regularnych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, których trasa nie przekracza 50 km, i o ile kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną,
- D1 lub D1+E, o ile przewóz jest wykonywany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i o ile kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną,”
- b) po lit. a dodaje się lit. aa w brzmieniu:
- „aa) 20 lat – w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii D lub D+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną,”;

2) w art. 39aa:

a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Szkolenie osób zamierzających wykonywać przewóz drogowy lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy może być prowadzone przez branżowe centrum umiejętności, o którym mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, prowadzące działalność w dziedzinie zawodowej transport drogowy, spedycja, logistyka, diagnostyka i naprawa pojazdów, elektromobilność lub przemysł motoryzacyjny, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46c ust. 1 tej ustawy – w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej oraz szkolenia okresowego, w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E, jeżeli branżowe centrum umiejętności spełnia wymagania, o których mowa w art. 39g ust. 2 pkt 2 i 3 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 39i ust. 1. Szkolenie to jest prowadzone w formie pozaszkolnej, o której mowa w art. 117 ust. 1a pkt 5 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe.”,

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Podmiot, o którym mowa w:

- 1) ust. 1 pkt 1 – prowadzi szkolenia w formie stacjonarnej lub w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;
- 2) ust. 1 pkt 2–4 i ust. 1a zdanie pierwsze – prowadzi szkolenia w formie dziennej lub w formie stacjonarnej w rozumieniu art. 4 pkt 29a i 29b ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe.”;

3) w art. 39b po ust. 1b dodaje się ust. 1c w brzmieniu:

„1c. W przypadku osób uczestniczących w szkoleniach, o których mowa w art. 39aa ust. 1a, spełnienie wymogu braku przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, o którym mowa w ust. 1, następuje również na podstawie orzeczenia lekarskiego, o którym mowa w art. 79 ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, oraz na podstawie orzeczenia psychologicznego, o którym mowa w art. 84 ust. 1 tej ustawy.”;

4) w art. 39b¹ w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

- „2) kursu kwalifikacyjnego – w ośrodku szkolenia lub w branżowym centrum umiejętności prowadzącym szkolenie, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a.”;
- 5) w art. 39e ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Kierownik ośrodka szkolenia lub dyrektor branżowego centrum umiejętności prowadzącego szkolenie, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a, wydaje osobie, która ukończyła wymagane zajęcia w ramach szkolenia okresowego, świadectwo kwalifikacji zawodowej potwierdzające ukończenie szkolenia okresowego.”;
- 6) po art. 39ha dodaje się art. 39hb w brzmieniu:
- „Art. 39hb. 1. Wojewoda właściwy ze względu na siedzibę branżowego centrum umiejętności prowadzącego szkolenie, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a, sprawuje nadzór nad prowadzeniem tego szkolenia.
2. Branżowe centrum umiejętności prowadzące szkolenie, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a, informuje wojewodę o rozpoczęciu prowadzenia szkolenia.
3. Przed rozpoczęciem szkolenia oraz w ramach sprawowanego nadzoru wojewoda przeprowadza kontrolę w branżowym centrum umiejętności prowadzącym szkolenie, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a, w zakresie spełniania wymagań, o których mowa w art. 39g ust. 2 pkt 2 i 3 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 39i ust. 1.
4. W przypadku gdy branżowe centrum umiejętności prowadzące szkolenie, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a, nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 39g ust. 2 pkt 2 i 3 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 39i ust. 1, wojewoda wyznacza termin dostosowania się do tych wymagań.
5. Do kontroli, o której mowa w ust. 3, przepisy art. 39h ust. 2a i ust. 3 pkt 1, 3 i 4 stosuje się odpowiednio.
6. Wojewoda wydaje decyzję administracyjną o zakazie prowadzenia przez branżowe centrum umiejętności szkolenia, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a, w przypadku gdy branżowe centrum umiejętności nie dostosowało się do wymagań, o których mowa w art. 39g ust. 2 pkt 2 i 3 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 39i ust. 1, w wyznaczonym przez wojewodę terminie, lub rażąco naruszyło warunki, o których mowa w art. 39h ust. 3 pkt 1, 3 i 4. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.
7. Decyzję, o której mowa w ust. 6, wojewoda przekazuje do organu prowadzącego branżowe centrum umiejętności prowadzące szkolenie, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a, i do kuratora oświaty właściwego ze względu na siedzibę tego centrum.
- ”

8. Branżowe centrum umiejętności może wznowić prowadzenie szkolenia, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a, po upływie 2 lat od dnia wydania decyzji, o której mowa w ust. 7. Przepisy ust. 2–7 stosuje się.”;

7) w art. 39i w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 39g, oraz branżowego centrum umiejętności prowadzącego szkolenie, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a, w zakresie infrastruktury technicznej, warunków lokalowych, wyposażenia dydaktycznego oraz pojazdów używanych w trakcie szkolenia;”.

Art. 4. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 w ust. 3a:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) uzyskania prawa jazdy kategorii D1 lub D w przypadku całkowitego ubytku słuchu lub w przypadku częściowego ubytku słuchu w stopniu uniemożliwiającym rozumienie mowy z odległości jednego metra i mniejszej, w tym przy zastosowaniu aparatów słuchowych lub implantów słuchowych;”;

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) cofnięcia uprawnień w zakresie prawa jazdy kategorii C, C1, D lub D1 osobie, która w wyniku nagłego zdarzenia utraciła słuch w stopniu uniemożliwiającym jej rozumienie mowy z odległości jednego metra i mniejszej, w tym przy zastosowaniu aparatów słuchowych lub implantów słuchowych – przez rok od dnia tego zdarzenia.”;

2) w art. 5b w ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) w dniu uzyskania pozytywnego wyniku egzaminu państwowego, o którym mowa w art. 49 ust. 1 pkt 1, w zakresie kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, B+E lub T, ale nie wcześniej niż po osiągnięciu wymaganego wieku do kierowania, o którym mowa odpowiednio w art. 8;”;

3) w art. 7 w ust. 1:

a) w pkt 2 po wyrazie „B1” dodaje się przecinek i wyraz „B”;

b) w pkt 3 po wyrazie „B1” dodaje się przecinek i wyraz „B”;

4) w art. 8:

a) w ust. 1:

- pkt 3 otrzymuje brzmienie:
 - „3) 17 lat – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii B;”,
 - po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:
 - „3a) 18 lat – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii A2, B+E, C1 i C1+E;”,
 - b) w ust. 2 we wprowadzeniu do wyliczenia po wyrazach „Rzeczypospolitej Polskiej” dodaje się wyrazy „lub pobranymi w ramach świadczeń na rzecz obrony”;
- 5) po art. 8 dodaje się art. 8a w brzmieniu:
- „Art. 8a. 1. Prawo jazdy kategorii B uzyskane po ukończeniu 17 lat a przed ukończeniem 18 lat stwierdza posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami wyłącznie podczas jazdy:
- 1) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – do czasu ukończenia 18 lat;
 - 2) w towarzystwie pasażera siedzącego na przednim siedzeniu, w przypadku pojazdu samochodowego innego niż czterokołowiec – przez okres 6 miesięcy, licząc od dnia uzyskania prawa jazdy, jednak nie dłużej niż do czasu ukończenia 18 lat.
2. Pasażerem, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, może być osoba, która spełnia łącznie następujące warunki:
- 1) ukończyła 25 lat;
 - 2) posiada nieprzerwanie uprawnienia do kierowania pojazdami stwierdzone prawem jazdy kategorii B od co najmniej 5 lat, licząc od dnia, w którym odbywa się jazda;
 - 3) nie podlega zakazowi prowadzenia pojazdów mechanicznych i nie podlegała temu zakazowi w okresie ostatnich 5 lat, licząc od dnia, w którym odbywa się jazda;
 - 4) nie znajduje się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.
3. Wymogi określone w ust. 2 pkt 1 i 2 nie dotyczą instruktora, o którym mowa w art. 33 ust. 1, i egzaminatora, o którym mowa w art. 58 ust. 1.”;
- 6) w art. 9 w ust. 1:
- a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
 - „2) D i D+E wynosi 18 lat, o ile przewóz drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym jest wykonywany na liniach regularnych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, których trasa nie przekracza 50 km;”,
 - b) dodaje się pkt 3–5 w brzmieniu:

- „3) D1 i D1+E wynosi 18 lat, o ile przewóz drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym jest wykonywany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 4) D i D+E wynosi 20 lat, o ile przewóz drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym jest wykonywany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
 - 5) D i D+E wynosi 21 lat.”;
- 7) w art. 11:
- a) w ust. 1 w pkt 5 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„posiada miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przy czym:”,
 - b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a i 1b w brzmieniu:

„1a. Osoba ubiegająca się o wydanie prawa jazdy najpóźniej w dniu osobistego odbioru prawa jazdy we właściwym organie wydającym prawo jazdy, planowanego przekazania prawa jazdy za pośrednictwem operatora pocztowego lub wygenerowania tymczasowego elektronicznego prawa jazdy:

 - 1) spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1 pkt 5 lit. a–d;
 - 2) uprzedzona o odpowiedzialności karnej za zeznanie nieprawdy lub zatajenie prawdy składa oświadczenie pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że posiada miejsce zamieszkania, o którym mowa w ust. 1 pkt 5.

1b. Składający oświadczenie, o którym mowa w ust. 1a pkt 2, jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, wynikającej z art. 233 § 6 Kodeksu karnego, oświadczam, że posiadam na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej miejsce zamieszkania, o którym mowa w art. 11 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.” Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”,
 - c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Osoba, która nie ukończyła 18 lat, może uzyskać prawo jazdy kategorii AM, A1, B1, B lub T za pisemną zgodą rodzica lub opiekuna.”;
- 8) w art. 31 w ust. 1:
- a) w pkt 4 w lit. c skreśla się wyraz „oraz” i dodaje się kropkę,

- b) uchyla się pkt 5;
- 9) w art. 35:
 - a) w ust. 1 w pkt 5 wyrazy „pkt 3–5” zastępuje się wyrazami „pkt 3 i 4”,
 - b) w ust. 6 wyrazy „pkt 3–5” zastępuje się wyrazami „pkt 3 i 4”;
- 10) w art. 52 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Część praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej może zagrażać życiu lub zdrowiu egzaminatora lub innego uczestnika ruchu drogowego lub bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego.”;
- 11) w art. 56 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Minister właściwy do spraw gospodarki wyznacza podmiot właściwy do prowadzenia i aktualizowania internetowej bazy, o której mowa w ust. 5, oraz zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na jej prowadzenie, biorąc pod uwagę doświadczenie tego podmiotu w zakresie prowadzenia badań naukowych lub prac rozwojowych z zakresu motoryzacji lub działalności na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uwzględniając zaplecze techniczne niezbędne do prowadzenia i aktualizowania tej bazy.”;
- 12) w art. 63:
 - a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Egzaminator zatrudniony w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego przed podjęciem dodatkowych zajęć zarobkowych pisemnie powiadamia o tym dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.”,
 - b) uchyla się ust. 5;
- 13) w art. 71:
 - a) w ust. 1 w pkt 4 w lit. c kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) podjęcie przez egzaminatora dodatkowych zajęć zarobkowych bez pisemnego powiadomienia dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub wykonywanie czynności lub zajęć sprzecznych z obowiązkami wynikającymi z przepisów ustawy lub podważających zaufanie do wykonywania zawodu egzaminatora.”,
 - b) w ust. 3 wyrazy „pkt 2–4” zastępuje się wyrazami „pkt 2–5”;
- 14) w art. 72:

- a) w ust. 1:
 - pkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) egzaminowi została poddana osoba, o której mowa w art. 50 ust. 2 lub 3;”;
 - w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu:
 - „3) odbył się w związku z popełnieniem przestępstwa.”;
- b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:
 - „3. Unieważniony egzamin przeprowadza się ponownie na koszt wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub zwraca się opłatę za przeprowadzenie egzaminu państwowego na wniosek osoby egzaminowanej.”;
- c) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:
 - „4. Przepisu ust. 3 nie stosuje się w przypadku unieważnienia egzaminu:
 - 1) do którego przystąpiła osoba, o której mowa w art. 50 ust. 2 lub 3;
 - 2) który odbył się w związku z popełnieniem przestępstwa.”;
- 15) w art. 76 w ust. 3 po wyrazach „zespołem pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” dodaje się wyrazy „lub pobranym w ramach świadczeń na rzecz obrony”;
- 16) art. 78 otrzymuje brzmienie:
 - „Art. 78. 1. Osoba podlegająca badaniu lekarskiemu, a w przypadku niepełnoletniego kandydata, ucznia lub słuchacza, o których mowa w art. 75 ust. 1 pkt 7 i 8 – rodzic w rozumieniu art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, są obowiązani wypełnić oświadczenie dotyczące stanu zdrowia.
 - 2. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 1, składa się w formie ankiety uprawnionemu lekarzowi pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 Kodeksu karnego oświadczam, że dane zawarte w ankiecie są zgodne z prawdą”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”;
- 17) w art. 83 w ust. 3 po wyrazach „zespołem pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” dodaje się wyrazy „lub pobranym w ramach świadczeń na rzecz obrony”;
- 18) rozdział 14 otrzymuje brzmienie:

„Rozdział 14

Okres próbny

Art. 91. 1. Okres próbny dla osoby, która po raz pierwszy uzyskała prawo jazdy kategorii B, trwa:

- 1) 2 lata, w przypadku osoby, która ukończyła 18 lat,
- 2) 3 lata, w przypadku osoby posiadającej prawo jazdy, o którym mowa w art. 8a ust. 1, jednak nie dłużej niż do czasu ukończenia przez nią 20 lat – począwszy od dnia, w którym został jej wydany ten dokument.

2. W przypadku uzyskania tymczasowego elektronicznego prawa jazdy okres próbny trwa począwszy od dnia uzyskania pozytywnego wyniku egzaminu państwowego, o którym mowa w art. 49 ust. 1 pkt 1.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do osób, które uzyskały prawo jazdy lub tymczasowe elektroniczne prawo jazdy w zakresie kategorii B:

- 1) po uprzednim cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami odpowiednio w trybie art. 103 ust. 1 pkt 2, 3 lub 5;
- 2) w trybie określonym w art. 14, w przypadku gdy:
 - a) wydanie polskiego prawa jazdy nastąpiło w okresie krótszym niż określony w ust. 1, od dnia wydania zagranicznego prawa jazdy, począwszy od tego dnia,
 - b) ustalenie dnia wydania zagranicznego prawa jazdy nie jest możliwe, począwszy od dnia wydania polskiego prawa jazdy.

4. W okresie próbnym kierującemu pojazdem samochodowym zabrania się jazdy z przekroczeniem stężenia 0,0‰ alkoholu we krwi lub 0,0 mg w 1 dm³ wydychanego powietrza lub 0,0 ng/ml środka działającego podobnie do alkoholu w organizmie.

5. W okresie próbnym kierującemu, który nie ukończył 18 lat i który kieruje pojazdem samochodowym innym niż czterokołowiec, zabrania się:

- 1) przewożenia osoby, która nie ukończyła 18 lat, bez pasażera spełniającego wymagania określone w art. 8a ust. 2;
- 2) wykonywania transportu drogowego rzeczy, o którym mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, lub wykonywania przewozu osób taksówką lub w ramach przewozu okazjonalnego w rozumieniu art. 4 pkt 11 tej ustawy.

6. Kierujący pojazdem samochodowym, który w okresie próbnym przekroczył liczbę 12 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego, jest obowiązany ukończyć praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, przed upływem 12 miesięcy od dnia popełnienia naruszenia powodującego przekroczenie 12 punktów.

7. W przypadku gdy prawomocne rozstrzygnięcie dotyczące naruszenia, o którym mowa w ust. 6, powodującego przekroczenie 12 punktów zapadło po upływie 9 miesięcy od dnia jego popełnienia, praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym należy ukończyć przed upływem 3 miesięcy od daty uprawomocnienia się tego rozstrzygnięcia.

8. Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców przekazuje niezwłocznie staroście informację o przekroczeniu przez kierującego pojazdem samochodowym 12 punktów za naruszenia przepisów ruchu drogowego stwierdzone prawomocnym rozstrzygnięciem.

9. Informację, o której mowa w ust. 8, przekazuje się z centralnej ewidencji kierowców również użytkownikowi aplikacji mObywatel w rozumieniu art. 2 pkt 16 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel, którego ta informacja dotyczy.

10. Starosta przesyła niezwłocznie osobie, o której mowa w ust. 6, informację o obowiązku ukończenia praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym.

11. W przypadku osób, o których mowa w art. 10 ust. 3, informację, o których mowa w ust. 10, przekazuje marszałek województwa mazowieckiego.

Art. 92. 1. Jeżeli kierowca w okresie próbnym popełnił dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji stwierdzone prawomocnymi rozstrzygnięciami, starosta wydaje decyzję administracyjną o:

- 1) przedłużeniu okresu próbnego o kolejne 2 lata, jeżeli rozstrzygnięcia zostały wydane w okresie próbnym, albo
- 2) nałożeniu uzupełniającego okresu próbnego, trwającego 2 lata, jeżeli chociażby jedno rozstrzygnięcie zostało wydane po okresie próbnym.

2. Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców przekazuje niezwłocznie staroście informację o popełnieniu przez kierowcę dwóch wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji stwierdzonych prawomocnymi rozstrzygnięciami, będących podstawą wydania decyzji, o której mowa w ust. 1.

3. Starosta przesyła niezwłocznie informację o wydaniu decyzji, o której mowa w ust. 1, podając odpowiednio datę zakończenia przedłużonego okresu próbnego albo datę początku i zakończenia uzupełniającego okresu próbnego:

- 1) kierowcy;
- 2) administratorowi danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców.

4. Informację, o której mowa w ust. 2, przekazuje się z centralnej ewidencji kierowców również użytkownikowi aplikacji mObywatel, w rozumieniu art. 2 pkt 16 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel, którego ta informacja dotyczy.

5. Przez wykroczenia, o których mowa w ust. 1, rozumie się czyny popełnione przez kierowcę określone w:

- 1) art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 92a § 2, art. 92b, art. 97a lub art. 98 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2025 r. poz. 734);
- 2) art. 90, art. 92 § 1 lub 2 lub art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, w związku z niestosowaniem się odpowiednio do art. 25 ust. 1–3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym lub znaków drogowych regulujących pierwszeństwo przejazdu, sygnałów świetlnych zakazujących wjazdu za sygnalizator lub poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli.

Art. 93. 1. Okres próbny, o którym mowa w art. 91 ust. 1 i art. 92 ust. 1, z mocy prawa wydłuża się o okres zatrzymania prawa jazdy.

2. Starosta przesyła niezwłocznie informację o jaki czas zostaje wydłużony okres próbny:

- 1) kierowcy;
- 2) administratorowi danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców.

Art. 94. 1. Praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, o którym mowa w art. 91 ust. 6, prowadzi odpłatnie ośrodek doskonalenia techniki jazdy.

2. Opłata, o której mowa w ust. 1, nie może przekroczyć 500 zł. Opłata stanowi przychód ośrodka doskonalenia techniki jazdy.

3. Praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, o którym mowa w art. 91 ust. 6, jest przeprowadzane zgodnie z programem określonym w przepisach

wydanych na podstawie art. 95 ust. 1, w formie ćwiczeń praktycznych trwających 1 godzinę i ma na celu:

- 1) uświadomienie niebezpieczeństw wynikających z nadmiernej i niedostosowanej do warunków ruchu prędkości;
- 2) kształtowanie postawy defensywnej u osoby szkolonej.

4. Kierownik ośrodka doskonalenia techniki jazdy wydaje zaświadczenie, że kierujący pojazdem ukończył praktyczne szkolenie, o którym mowa w art. 91 ust. 6, i niezwłocznie wprowadza dane o wydaniu tego zaświadczenia do centralnej ewidencji kierowców na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

5. Zaświadczenie o ukończeniu praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym zawiera:

- 1) dane kierowcy uczestniczącego w praktycznym szkoleniu w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym:
 - a) imię i nazwisko,
 - b) datę i miejsce urodzenia,
 - c) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument,
 - d) adres zamieszkania;
- 2) dane ośrodka doskonalenia techniki jazdy:
 - a) firmę przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania,
 - b) numer w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodek doskonalenia nauki jazdy;
- 3) imię i nazwisko kierownika ośrodka doskonalenia techniki;
- 4) datę ukończenia praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym;
- 5) datę wystawienia zaświadczenia;
- 6) podpis osoby, o której mowa w pkt 3.

Art. 95. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) program praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym;
- 2) wzór zaświadczenia o ukończeniu praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym;

- 3) wysokość opłaty za praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym.
2. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1, należy uwzględnić:
- 1) okoliczności, przyczyny wypadków drogowych i ich konsekwencje oraz konieczność przeciwdziałania wypadkom drogowym;
 - 2) potrzebę ujednolicenia dokumentów stosowanych w związku z przeprowadzaniem praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym;
 - 3) koszty rzeczowe i osobowe związane z przeprowadzaniem praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym.”;
- 19) w art. 98a w ust. 8 po wyrazach „podobnie do alkoholu” dodaje się wyrazy „,oraz osób, którym posiadane uprawnienia do kierowania pojazdami zostały zawieszone lub cofnięte.”;
- 20) w art. 100 w ust. 1 wyrazy „art. 99 ust. 1 pkt 4 lub 5” zastępuje się wyrazami „art. 98a ust. 1 pkt 2 lub ust. 3”;
- 21) w art. 102:
- a) w ust. 1:
 - po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:
„1a) osoba posiadająca prawo jazdy nie ukończyła praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, o którym mowa w art. 91 ust. 6, w okresie, o którym mowa w art. 91 ust. 6 lub 7;”;
 - pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) osoba posiadająca prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem nie przedstawiła w wymaganym terminie zaświadczenia o ukończeniu kursów reedukacyjnych, o których mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2 lub ust. 3;”;
 - pkt 4 otrzymuje brzmienie:
„4) kierujący pojazdem przekroczył dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym lub na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym;”;
 - uchyla się pkt 6,
 - w pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 8 w brzmieniu:
„8) osoba, której cofnięto świadectwo kwalifikacji zawodowej, nie wymieniła w terminie 60 dni prawa jazdy, w którym unieważniono wpis kodu 95.”;
 - b) ust. 1aa–1c otrzymują brzmienie:

„1aa. Przepisów ust. 1 pkt 4 i 5 nie stosuje się, jeżeli kierujący pojazdem dopuścił się co najmniej jednego z naruszeń, o których mowa w tych przepisach, działając w celu uchylenia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego dobru chronionemu prawem, jeżeli niebezpieczeństwa tego nie można było uniknąć inaczej, a poświęcone dobro w postaci bezpieczeństwa na drodze przedstawiało wartość niższą od dobra ratowanego.

1b. Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców przekazuje staroście informacje w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1a, 2, 4, 5 i 7, będące podstawą wydania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy.

1c. Starosta wydaje decyzję, o której mowa w ust. 1 pkt 4, 5 lub 7, na okres 3 miesięcy, nadając jej rygor natychmiastowej wykonalności.”,

c) uchyla się ust. 1ca,

d) po ust. 1ca dodaje się ust. 1cb w brzmieniu:

„1cb. Starosta, wydając decyzję, o której mowa w ust. 1 pkt 1a, nadaje jej rygor natychmiastowej wykonalności.”,

e) uchyla się ust. 1d,

f) ust. 1e otrzymuje brzmienie:

„1e. Okres, o którym mowa w ust. 1c, oblicza się na zasadach określonych w ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, przy czym dla ustalenia początku okresu jest właściwa data zatrzymania prawa jazdy. Jeżeli w chwili wydawania decyzji, o której mowa w ust. 1 pkt 4, 5 lub 7, prawo jazdy było już w posiadaniu starosty z innego tytułu, okres zatrzymania prawa jazdy liczy się od dnia wydania tej decyzji.”,

g) uchyla się ust. 2a,

h) ust. 2b otrzymuje brzmienie:

„2b. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 4, 5 lub 7, zwrot zatrzymanego prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem następuje automatycznie przez odnotowanie zwrotu przez administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców w systemie teleinformatycznym obsługującym tę ewidencję, po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1c.”,

i) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Jeżeli sprawa o naruszenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, 4, 5 lub 7, została skierowana do rozpoznania przez sąd lub organ orzekający o sprawie w postępowaniu dyscyplinarnym i nie zakończyła się prawomocnym rozstrzygnięciem w okresie 3 miesięcy od dnia zatrzymania prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, dokument ten podlega automatycznemu zwrotowi przez odnotowanie zwrotu przez administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców w systemie teleinformatycznym obsługującym tę ewidencję.”;

22) w art. 102a:

- a) uchyla się ust. 3,
- b) w ust. 4 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W przypadku kierowania pojazdem silnikowym w okresie, o którym mowa w ust. 1 lub 2, prawa jazdy nie wydaje się.”;

23) w art. 103:

- a) w ust. 1:

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) przekroczenia przez kierującego pojazdem w okresie 1 roku od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy liczby 20 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego lub stwierdzenia, na podstawie prawomocnych rozstrzygnięć, że w okresie próbnym, o którym mowa w art. 91 ust. 1 albo art. 92 ust. 1:

- a) popełnił on przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub trzy wykroczenia określone w:

- art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 92a § 2, art. 92b, art. 97a lub art. 98 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń lub
- art. 90, art. 92 § 1 lub 2 lub art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r.
 - Kodeks wykroczeń, w związku z niestosowaniem się odpowiednio do art. 25 ust. 1–3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r.
 - Prawo o ruchu drogowym lub znaków drogowych regulujących pierwszeństwo przejazdu, sygnałów świetlnych zakazujących wjazdu za sygnalizator lub poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli, lub

- b) stwierdzenia, że kierujący pojazdem znajdujący się w okresie próbnym, o którym mowa w art. 91 ust. 1 albo art. 92 ust. 1, naruszył zakaz, o którym mowa w art. 91 ust. 4 lub 5;”,
- pkt 5 otrzymuje brzmienie:
 - „5) kierowania pojazdem silnikowym pomimo wydania decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy w trybie art. 102 ust. 1 pkt 1a, 2, 4, 5 lub 7 lub zatrzymania prawa jazdy na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 lub 2a albo art. 135a ust. 1 pkt 2 lub 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – na okres 5 lat od dnia stwierdzenia tego zdarzenia;”,
- b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
 - „1a. Okres, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, oblicza się na zasadach określonych w ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, przy czym dla ustalenia początku okresu jest właściwa data stwierdzenia kierowania pojazdem silnikowym pomimo wydania decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy w trybie art. 102 ust. 1 pkt 1a, 2, 4, 5 lub 7 lub zatrzymania prawa jazdy na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 lub 2a albo art. 135a ust. 1 pkt 2 lub 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”;
- 24) w art. 103a po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
 - „1a. Starosta z urzędu unieważnia wpis kodu 95 w prawie jazdy po uzyskaniu informacji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego ten wpis został dokonany, oraz:
 - 1) informuje posiadacza prawa jazdy o unieważnieniu wpisu, w szczególności o dacie unieważnienia wpisu kodu i obowiązku wymiany prawa jazdy w terminie 60 dni od dnia unieważnienia wpisu;
 - 2) przekazuje zaktualizowane dane prawa jazdy do centralnej ewidencji kierowców.”;
- 25) w art. 104a ust. 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1. Zawieszeniu ulegają uprawnienia do kierowania pojazdami osoby, której:
 - 1) zatrzymano dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami lub zaistniały przesłanki do zatrzymania tego dokumentu w trybie art. 135 ust. 1 pkt 1 lit. a, c–f i pkt 2–3 oraz art. 135a ust. 1 pkt 1 lit. a, c–f i pkt 2–3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym lub art. 16a ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw lub dokument ten nie może być wydany;

- 2) starosta wydał decyzję administracyjną o zatrzymaniu dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami na podstawie art. 102 ust. 1 pkt 1a, 2, 4, 5 lub 7 oraz art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 541, z późn. zm.³⁾) lub art. 5 ust. 5 ustawy z dnia 7 września 2007 r. o pomocy osobom uprawnionym do alimentów (Dz. U. z 2025 r. poz. 438 i 620).”;
- 26) w art. 105 w ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) wysokość opłaty za kurs, o którym mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć wysokości minimalnego wynagrodzenia ustalonego w trybie art. 2 i art. 4 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2024 r. poz. 1773);”;
- 27) w art. 121 skreśla się wyrazy „i ust. 5 pkt 2”;
- 28) w art. 134 ust. 5 otrzymuje brzmienie:
- „5. Okres posiadania uprawnień do kierowania pojazdami, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 2 lit. b i pkt 3 oraz w art. 58 ust. 1 pkt 2, liczy się od dnia zakończenia okresu próbnego, o którym mowa w art. 91 ust. 1 albo art. 92 ust. 1.”.
- Art. 5.** W ustawie z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 541, z późn. zm.⁴⁾) w art. 7 w ust. 1:
- 1) w pkt 1 wyrazy „w art. 135 ust. 1 pkt 2 ustawy wymienionej w art. 4, lub wydał prawomocne rozstrzygnięcie”, zastępuje się wyrazami „art. 135 ust. 1 pkt 2 i 2a oraz art. 135a ust. 1 pkt 2 i 2a ustawy wymienionej w art. 4, oraz zapadło prawomocne rozstrzygnięcie”;
- 2) w pkt 2 skreśla się wyrazy „ust. 1d i”;
- 3) w pkt 3 skreśla się wyrazy „art. 102 ust. 1d albo”;
- 4) pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:
- „4) starosta niezwłocznie przekazuje do centralnej ewidencji kierowców informację o zaistnieniu okoliczności, o której mowa w art. 103 ust. 1 pkt 5 ustawy wymienionej w art. 5, oraz o wydaniu decyzji o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami na podstawie tego przepisu;

³⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 2183, z 2016 r. poz. 2001, z 2018 r. poz. 957, z 2021 r. poz. 1997 i 2328, z 2022 r. poz. 2659 oraz z 2023 r. poz. 1234.

⁴⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 2183, z 2016 r. poz. 2001, z 2018 r. poz. 957, z 2021 r. poz. 1997 i 2328, z 2022 r. poz. 2659 oraz z 2023 r. poz. 1234.

- 5) starosta wydaje decyzję administracyjną o zatrzymaniu prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem w przypadku przekroczenia liczby 24 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego otrzymanych na podstawie art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2328, z 2022 r. poz. 1002 i 1715 oraz z 2023 r. poz. 1123, 1234 i 1723);”.

Art. 6. W ustawie z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957, z późn. zm.⁵⁾) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 13 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1, w zakresie określonym w komunikacie, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 100b–100e ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.”;

- 2) w art. 14:

- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych na zasadach określonych w art. 100aa–100aq ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, przepisów art. 43 ust. 2 pkt 4, art. 44 ust. 3 pkt 2, art. 67 ust. 2 pkt 2, art. 98, art. 99 ust. 2 pkt 1 lit. b i ust. 3, art. 103 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 w zakresie przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, oraz art. 124 ust. 7 ustawy zmienianej w art. 2 nie stosuje się.”;

- b) w ust. 2 w zdaniu pierwszym po wyrazach „określający termin” dodaje się wyrazy „oraz zakres”.

Art. 7. W ustawie z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1997 oraz z 2022 r. poz. 1002) w art. 4 w pkt 34 w zakresie art. 103a ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji przekazuje staroście dane o cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej, będących podstawą do unieważnienia karty kwalifikacji kierowcy albo unieważnienia wpisu w prawie jazdy kodu 95.”.

⁵⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2019 r. poz. 730, z 2020 r. poz. 1517, z 2021 r. poz. 1997 i 2328, z 2022 r. poz. 1002 oraz z 2023 r. poz. 1123 i 1234.

Art. 8. W ustawie z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2328, z 2022 r. poz. 1002 i 1715 oraz z 2023 r. poz. 1123, 1234 i 1723) w art. 17:

1) ust. 6a otrzymuje brzmienie:

„6a. Osoba wpisana do ewidencji, o której mowa w ust. 1, nie częściej niż raz na 6 miesięcy może na własny koszt uczestniczyć w szkoleniu prowadzonym z wyłączeniem możliwości odbycia szkolenia z wykorzystaniem środków porozumiewania się na odległość, którego odbycie spowoduje zmniejszenie o 6 liczby punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 7 pkt 7. Szkolenia tego nie może odbyć osoba w okresie 1 roku od dnia wydania jej po raz pierwszy prawa jazdy.”;

2) w ust. 7 w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) naruszenia przepisów ruchu drogowego, za które liczba przyznanych punktów podlega zmniejszeniu po odbyciu szkolenia, o którym mowa w ust. 6a.”.

Art. 9. 1. Przepisy art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b, art. 82 ust. 1 pkt 4 lit. c, art. 102 ust. 1 pkt 1a lit. b oraz ust. 1b i ust. 3 oraz art. 103 ust. 1 pkt 3, 5 i 6 oraz przepisy rozdziału 14 ustawy zmienianej w art. 4 stosuje się po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

2. Administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji przekazuje staroście dane w przypadkach, o których mowa w art. 103 ust. 1 pkt 3, 5 i 6 ustawy zmienianej w art. 4, będące podstawą decyzji administracyjnej o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami, o ile dane te są dostępne.

Art. 10. Główny Inspektor Transportu Drogowego wskaże członka Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, o której mowa w art. 140b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, nie później niż w terminie miesiąca od dnia wejścia w życie niniejszego przepisu.

Art. 11. Do postępowań w przedmiocie wydania poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D, o którym mowa w art. 31 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 4, wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy tej ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Art. 12. Do postępowań w przedmiocie zatrzymania prawa jazdy, cofnięcia uprawnienia do kierowania pojazdami oraz spraw z zakresu uprawnień kierowców wszczętych i

niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy ustaw zmienianych w art. 1 oraz art. 3–5 w brzmieniu dotychczasowym.

Art. 13. Do osób, które uzyskały uprawnienia do kierowania pojazdami przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz do osób, które w okresie 6 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy ukończyły z wynikiem pozytywnym kurs dla kandydatów na instruktorów, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 6 ustawy zmienianej w art. 4, albo ukończyły z wynikiem pozytywnym kurs kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 58 ust. 1 pkt 6 tej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe dotyczące obliczania okresu posiadania uprawnienia do kierowania pojazdami, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 2 lit. b i pkt 3 oraz w art. 58 ust. 1 pkt 2 tej ustawy.

Art. 14. Do osób, które uzyskały uprawnienia do kierowania pojazdami przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz do osób, które w okresie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy ukończyły kurs, o którym mowa w art. 23 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 4, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 15. Do osób, które przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy rozpoczęły szkolenie, o którym mowa w art. 17 ust. 6a ustawy zmienianej w art. 8, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Art. 16. Do czasu wydania komunikatu, o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 6, w zakresie, o którym mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 11 i ust. 5 pkt 18 ustawy zmienianej w art. 1, podstawą decyzji administracyjnej w przypadku, o którym mowa w art. 103 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 4, jest także cyfrowe odwzorowanie dokumentu, o którym mowa w art. 182 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny wykonawczy (Dz. U. z 2025 r. poz. 911).

Art. 17. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą i mogą być zmieniane na podstawie tych przepisów, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 18. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 105 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 4 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 105 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 4 w brzmieniu nadanym

niniejszą ustawą i mogą być zmieniane na podstawie tych przepisów, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 19. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy zmienianej w art. 8 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy zmienianej w art. 8 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą i mogą być zmieniane na podstawie tych przepisów, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Art. 20. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 1 pkt 4 i 13 oraz art. 4 pkt 11, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;
- 2) art. 1 pkt 2 i 12, art. 3 pkt 2–7, art. 4 pkt 4 lit. b oraz pkt 15 i 17 oraz art. 10, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;
- 3) art. 1 pkt 3, art. 2, art. 4 pkt 1 i 16 oraz art. 8, które wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia;
- 4) art. 1 pkt 5 i 6, pkt 9 lit. a tiret drugie, pkt 10 lit. a tiret drugie oraz pkt 11, art. 3 pkt 1, art. 4 pkt 6 i pkt 7 lit. a oraz b oraz art. 6, które wchodzi w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw ma na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz mobilności młodych osób, co przyczyni się do zmniejszenia zjawiska wykluczenia komunikacyjnego. Jednocześnie projekt ustawy odpowiada na oczekiwania społeczne, uwzględniając postulaty instruktorów, egzaminatorów, środowiska kierowców zawodowych oraz zatrudniających ich przedsiębiorców wykonujących przewozy drogowe.

Projektowane rozwiązania prawne wpisują się w kompleksowe działania rządu dążące do eliminacji (ograniczenia skali) zachowań kierujących pojazdami stwarzających bardzo duże ryzyko w ruchu drogowym. Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, spadek liczby wypadków drogowych oraz liczby ofiar śmiertelnych i rannych w ich wyniku, wzrost świadomości społecznej w zakresie bezpiecznych zachowań, a także nabywanie przez młodych uczestników ruchu drogowego właściwych nawyków na drodze to priorytety działań rządu.

Projektowana regulacja nowelizuje przede wszystkim obowiązujące przepisy ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210, z późn. zm.), wdrażając do polskiego porządku prawnego rozwiązania mające na celu m.in. walkę z deficytem kierowców zawodowych, przy jednoczesnym zachowaniu harmonizacji przepisów tych ustaw z prawem UE, tj. dyrektywą 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) (Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, str. 18, z późn. zm.). Projektowana ustawa nowelizuje również w ww. celu przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, z późn. zm.) w kwestii obniżenia minimalnego wieku kierowcy prowadzącego pojazd, dla którego wymaga się odpowiednio prawa jazdy kategorii D i D+E lub D1, D1+E, co umożliwia dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 330 z 23.12.2022, str. 46, z późn. zm.).

Podkreślenia wymaga, że przedmiotowe dyrektywy są w całości wdrożone do polskiego prawa, a nowelizowane przepisy ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami i ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym są w pełni zgodne z postanowieniami wymienionych wyżej dyrektyw.

W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wprowadza się następujące główne zmiany:

1. Zwiększono dopuszczalną prędkość ciągników rolniczych z 30 km/h do 40 km/h, uwzględniając rozwój technologiczny tych pojazdów, względy bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz realizując postulaty środowiska rolników.
2. Zwiększono liczbę pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej biorących udział w przejeździe kolumny do więcej niż 10 pojazdów oraz ujednolicono terminologię w zakresie odnoszącym się do pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, uzupełniając dotychczasowe regulacje o pojazdy pobrane w ramach świadczeń na rzecz obrony. Mając na uwadze potrzebę zapewnienia jak największej mobilności i sprawności organizacji działań związanych z obronnością kraju, rozszerzenie uprawnień w ww. zakresie dla Sił Zbrojnych RP wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.
3. Rozszerzono obowiązek używania kasków ochronnych odpowiadających właściwym warunkom technicznym, tj. określonym w europejskich normach dotyczących wymagań dla tych kasków oraz posiadających certyfikat CE (certyfikat zgodności europejskiej), przez kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego w odniesieniu do osób, które nie ukończyły 16 roku życia. Ponadto analogiczny obowiązek będzie dotyczył dziecka w wieku do 7 lat przewożonego na rowerze.

Niezależnie od powyższego obowiązku tego nie będzie stosowało się do kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego, który nie ukończył 16 roku życia, jeżeli jazda tym pojazdem odbywa się pod opieką rodzica lub opiekuna prawnego.

Nieletni w towarzystwie rodzica lub opiekuna prawnego zachowuje się zdecydowanie mniej ryzykownie, zachowuje większą ostrożność oraz korzysta ze wskazówek osoby dorosłej, co uzasadnia wprowadzenie ww. odstępstwa od korzystania z kasku ochronnego. Obowiązek używania kasków ochronnych wejdzie w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy, zapewniając tym samym odpowiednio długi czas umożliwiający kierowcom zaopatrzenie się w kaski odpowiadające właściwym warunkom technicznym.

Warunki techniczne kasków określają następujące europejskie normy prawne:

- a) norma PN-EN 1078, która określa wymagania dotyczące skuteczności ochrony dla kasków oraz ergonomii dotyczące:
 - konstrukcji uwzględniającej pole widzenia,
 - właściwości amortyzujących uderzenie, w tym wytrzymałości na uderzenia,

- właściwości układu mocującego, włącznie z paskiem podbródkowym o regulowanym napięciu i urządzeniem do mocowania oraz stabilności tego mocowania,
 - oznakowania i informacji dostarczanych przez producenta,
 - innych parametrów bezpieczeństwa zapewniających odpowiedni poziom ochrony głowy podczas jazdy,
- b) norma PN-EN 1080, będąca europejskim standardem uwzględniającym specyficzne potrzeby najmłodszych użytkowników, tj. dzieci do 7 roku życia.

Przedmiotowa zmiana wprowadzająca obowiązek używania kasku ochronnego stanowi realizację uchwały nr 2/2025 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 14 lipca 2025 r. przyjmującej rekomendacje dotyczące zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym dzieci będących niechronionymi uczestnikami tego ruchu poprzez podjęcie działań mających na celu wprowadzenie w przepisach prawa obowiązku używania przez dzieci do lat 16 kasku ochronnego podczas jazdy rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego.

W ostatnich latach widoczne jest zjawisko rosnącej popularności hulajnóg elektrycznych i ruchu rowerowego wśród coraz młodszych użytkowników. Podobnie coraz bardziej powszechne jest korzystanie z urządzeń transportu osobistego (dalej: „UTO”). UTO to pojazd napędzany elektrycznie, z wyłączeniem hulajnogi elektrycznej, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującemu się na tym pojeździe (np. deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenie samopoziomujące).

Rozwojowi mobilności i postępowi technologicznemu musi jednak towarzyszyć odpowiednie zabezpieczenie zdrowia i życia użytkowników rowerów i hulajnóg elektrycznych, bo prawo powinno być adekwatne do zmieniającej się rzeczywistości.

Obecnie użytkownicy rowerów, rowerów elektrycznych, hulajnóg elektrycznych czy UTO nie mają obowiązku korzystania z kasków ochronnych, choć jest to zalecane ze względów bezpieczeństwa.

W zderzeniach z udziałem rowerów, hulajnóg elektrycznych oraz UTO powszechne są urazy głowy. To jedna trzecia wszystkich urazów odnoszonych przez użytkowników hulajnóg elektrycznych. Badania pokazują wyraźny związek między niestosowaniem kasku podczas jazdy na hulajnodze elektrycznej a urazowym uszkodzeniem mózgu.

Z badań i raportów międzynarodowych wynika, że stosowanie kasku przez rowerzystów zmniejsza śmiertelne urazy głowy o 71% (na podstawie: „Road safety thematic report – Cyclists”. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport), a przez użytkowników hulajnóg elektrycznych zmniejsza liczbę wszystkich obrażeń głowy o 44% (na podstawie: „Improving the road safety of e-scooters” Pin Flash Report 47 November 2024, ETSC).

Z międzynarodowych badań ofiar wypadków drogowych (na podstawie: „Safer Micromobility”, International Transport Forum Policy Papers, OECD) wynika, że obrażenia głowy występują u:

- 18–41% ofiar wśród użytkowników hulajnóg elektrycznych,
- 20–24% ofiar wśród rowerzystów,
- 35% ofiar wśród użytkowników rowerów elektrycznych.

W przypadku użytkowników hulajnóg elektrycznych dodatkowo 30–60% ofiar wypadków doznaje obrażeń twarzy.

Na uwagę zasługuje również fakt, że z badań E-Survey of Road users’ Attitudes (ESRA3) wynika, że 47,6% uczestników ruchu w Polsce popiera wprowadzenie obowiązku używania kasków przez wszystkich rowerzystów, a aż 79,3% popiera obowiązek taki dla dzieci do 12 roku życia.

W krajach Unii Europejskiej obowiązek używania kasków:

- przez rowerzystów dotyczy tylko dzieci (różna granica wieku) i funkcjonuje w 12 krajach,
- przez użytkowników hulajnóg elektrycznych funkcjonuje w 16 krajach, w tym w 10 krajach dotyczy tylko dzieci (różna granica wieku).

Badania przeprowadzone w Polsce przez Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego na zlecenie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w 2022 roku wykazały, że kaski stosuje:

- 25% użytkowników rowerów,
- 39% użytkowników urządzeń transportu osobistego (UTO),
- 6% użytkowników hulajnóg elektrycznych.

Poniżej przedstawiono dane statystyczne dotyczące wypadków dzieci i nastolatków do 16 roku życia oraz zakres obowiązku korzystania z kasków w krajach członkowskich UE.

Niechronieni – ofiary wypadków w Polsce w latach 2022–2023:

Rower	Rok	Wypadki	Zabici	Ranni	Ciężko ranni
Ogółem	2022	3689	170	3356	1132
	2023	3600	154	3264	1063
	2024	3767	169	3434	1161
	2024/2023	5%	10%	5%	9%
W tym dzieci 0-16 lat	2022	493	9	393	116
	2023	493	8	376	106
	2024	481	6	373	104
	2024/2023	-2%	-25%	-1%	-2%

Hulajnoga elektryczna	Rok	Wypadki	Zabici	Ranni	Ciężko ranni
Ogółem	2022	546	3	442	162
	2023	542	3	451	141
	2024	754	5	661	234
	2024/2023	39%	67%	47%	66%
W tym dzieci 0-16 lat	2022	96	1	76	25
	2023	128	0	97	24
	2024	236	1	215	64
	2024/2023	84%		122%	167%

UTO	Rok	Wypadki	Zabici	Ranni	Ciężko ranni
Ogółem	2022	9	0	6	2
	2023	16	0	12	2
	2024	5	0	5	2
	2024/2023	-69%		-58%	0%
W tym dzieci 0-16	2022	3	0	2	0
	2023	2	0	2	0
	2024	0	0	0	0

Wypadki i ofiary w Polsce w latach 2022–2024

Wszyscy uczestnicy	Rok	Wypadki	Zabici	Ranni	Ciężko ranni
Ogółem	2022	21322	1896	24743	7541
	2023	20936	1893	24124	7594
	2024	21519	1896	24782	7796
	2024/2023	3%	0%	3%	3%

Obowiązek stosowania kasku w krajach Unii Europejskiej 2024

Kraj	obowiązek stosowania kasków przez rowerzystów	obowiązek stosowania kasków przez użytkowników hulajnóg elektrycznych
Austria	do 12 lat	do 12 lat
Belgia	nie, tylko na rowerach elektrycznych	nie
Bulgaria	nie	do 18 lat
Chorwacja	do 16 lat	tak
Cypr	nie	tak
Czechy	do 18 lat	do 18 lat
Dania	nie	tak
Estonia	do 16 lat	do 16 lat
Finlandia	nie	nie są obowiązkowe, ale mocno rekomendowane
Francja	do 12 lat	poza obszarami zabudowanymi, na drogach z limitem prędkości ponad 80 km/h
Grecja	nie, UTO tak	tak
Hiszpania	poza zabudowanym – do 16 lat	wg lokalnego prawa
Irlandia	nie	nie są obowiązkowe, ale mocno rekomendowane
Litwa	do 18 lat	do 18 lat i wszyscy na jezdni
Luksemburg	nie	nie
Łotwa	dla dzieci	do 18 lat
Malta	do 10 lat	nie
Niderlandy/Holandia	nie	zabroniony ruch hulajnóg elektrycznych
Niemcy	nie	nie
Polska	nie	nie
Portugalia	nie	nie
Rumunia	nie	tak

Słowacja	poza zabudowanym do 16 lat	do 15 lat
Słowenia	do 18 lat	do 18 lat
Szwecja	do 15 lat	do 15 lat
Węgry	poza obszarem zabudowanym przy prędkości dopuszczalnej ponad 50 km/h	Tak
Włochy	Nie	do 18 lat

Dane dotyczące obowiązku stosowania kasków przez rowerzystów zostały zebrane przez Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego na podstawie informacji dostępnych na stronie internetowej Komisji Europejskiej: <https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety>.

Dane dotyczące obowiązku stosowania kasków przez użytkowników hulajnóg zostały zebrane przez Polskie Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Instytutu Transportu Samochodowego na podstawie raportu Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (European Transport Safety Council) *IMPROVING THE ROAD SAFETY OF E-SCOOTERS*, dostępnego na stronie internetowej: <https://etsc.eu/improving-the-road-safety-of-e-scooters-pin-flash-47/>.

Ponadto krajowe dane za pierwsze pięć miesięcy 2025 r. w porównaniu do danych z tego samego okresu 2024 r. wskazują na ogromny wzrost liczby wypadków drogowych z udziałem hulajnóg elektrycznych, tj. wzrost o prawie 85% i wzrost liczby osób rannych wskutek tych wypadków aż o 107%.

Ze statystyk prowadzonych przez Komendę Główną Policji wynika, że wzrasta liczba wypadków i kolizji drogowych, w których sprawcami byli użytkownicy hulajnóg elektrycznych. W okresie od stycznia do maja 2025 r. blisko 55% wypadków stanowiły te, których sprawcami były dzieci poniżej 17 roku życia, a wypadki te skutkowały śmiercią jednej osoby i obrażeniami 72 osób. Warto zaznaczyć, że Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji prowadzi również statystyki, w których zauważalna jest bardzo duża liczba wypadków z udziałem osób poruszających się na hulajnogach elektrycznych, w których ponad 60% użytkowników hulajnóg elektrycznych zostaje rannych, a ponad 30% ciężko rannych.

Tymczasem noszenie kasku podczas jazdy na hulajnodze elektrycznej może zmniejszyć ryzyko urazów głowy nawet o 44%. Kaski są bowiem jednym z najskuteczniejszych środków ochrony życia w ruchu drogowym dzieci i młodzieży korzystającej z rowerów, hulajnóg elektrycznych i UTO.

Badania pokazują, że w razie wypadku rowerzyści w kaskach są o 60% mniej narażeni na poważne urazy głowy i mózgu oraz o 70% mniej narażeni na śmiertelne urazy głowy lub mózgu niż rowerzyści bez kasku.

Jak wskazano powyżej prawny obowiązek stosowania kasku funkcjonuje już w wielu krajach Unii Europejskiej, a różnica dotyczy jedynie wieku, do którego młodzi użytkownicy muszą nosić kask.

Należy podkreślić, że przyjęcie 16 lat jako daty granicznej do wyznaczenia proponowanego obowiązku korzystania z kasków ochronnych podczas jazdy rowerem, hulajnogą elektryczną lub UTO pozwala na zachowanie spójności projektowanych rozwiązań prawnych z przepisami dotyczącymi możliwości samodzielnego poruszania się w ruchu drogowym pojazdami kategorii A1. Wprowadzenie ww. obowiązku przyczyni się do budowania bezpiecznych nawyków i świadomości w zakresie potrzeby poprawy bezpieczeństwa dzieci i młodzieży, która po ukończeniu 16 roku życia będzie mogła uzyskać uprawnienia w zakresie prawa jazdy kategorii A1. Powszechne używanie kasków pozwoli także na ograniczenia liczby poważnych urazów głowy, które stanowią najczęstszy rodzaj obrażeń w tej grupie użytkowników.

Jak zostało powyżej wskazane od 16 roku jest możliwe w Polsce uzyskanie prawa jazdy kategorii A1 pozwalającej na kierowanie motocyklem o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm³, mocy nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,1 kW/kg. Powyższe przepisy są zgodne z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. nr 2006/126/WE w sprawie praw jazdy (przekształcenie). Przepisy unijne uznają zatem ukończenie 16 roku życia za naturalną granicę umożliwiającą prowadzenie pewnej kategorii motocykli, tym samym uznając tę grupę za zdolną do samodzielnej i bardziej świadomej aktywności w ruchu drogowym.

Ponadto dane dotyczące bezpiecznych zachowań kierujących pojazdami jednośladowym oraz stosowania przez tych kierujących urządzeń bezpieczeństwa biernego (tj. kaski ochronne) przeprowadzono w ramach projektu pod nazwą „Monitoring zachowań uczestników ruchu drogowego w wybranych województwach” zrealizowanego w Polsce w latach 2021–2022 przez Sekretariat Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zgodnie z Programem

Realizacyjnym 2022–2023 do Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2021–2030.

Przeprowadzone obserwacje motocyklistów i motorowerzystów wykazały, że blisko 100% motocyklistów i motorowerzystów stosowało wówczas kaski. Prawie identyczne wyniki uzyskano już w badaniach z 2015 roku. Oznacza to, że zarówno motocykliści, jak i motorowerzyści spełniają wymogi w zakresie stosowania kasków i są w tym zakresie chronieni przed negatywnymi konsekwencjami zderzenia lub przewrócenia.

W wyniku badań stosowania kasków przez rowerzystów stwierdzono natomiast wzrost udziału rowerzystów stosujących tego typu zabezpieczenia z 14% w 2015 roku do 25% w 2022 roku, jednak wciąż jedynie co czwarty rowerzysta w mieście używał kasku. Jak wynika z wielu badań urazy głowy rowerzystów są najczęstszymi i najgroźniejszymi konsekwencjami wypadków. Kask w dużym stopniu ochrania głowę rowerzysty. Z przeprowadzonych obserwacji wynika, że 78% małych dzieci przewożonych na rowerach jako pasażerowie miało kask. Oznacza to, że osoby dorosłe zdają sobie sprawę jak ważna jest ochrona głowy dziecka, jednak rzadko dbają o ochronę swojej głowy.

Problem ochrony głowy w jeszcze większym stopniu dotyczy użytkowników hulajnóg elektrycznych, spośród których jedynie 6% stosowało wówczas kaski i były to w zdecydowanej większości osoby, które używały własną a nie pożyczoną hulajnogę elektryczną. Niestety mimo umieszczenia w regulaminach miejskich wypożyczalni hulajnóg elektrycznych obowiązku jeżdżenia w kasku niewiele osób nadal stosuje się do tego wymogu.

Ponadto warto także podkreślić, że przyjęcie 16 lat jako daty granicznej do wyznaczenia proponowanego obowiązku korzystania z kasków jest rozwiązaniem funkcjonującym już w krajowym systemie prawnym i zostało ustanowione w odniesieniu do jazdy na stokach narciarskich. Zgodnie z art. 29 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie i ratownictwie w górach i na zorganizowanych terenach narciarskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1154) „Osoba uprawiająca narciarstwo zjazdowe lub snowboarding na zorganizowanym terenie narciarskim, do ukończenia 16 roku życia, obowiązana jest używać w czasie jazdy kasku ochronnego konstrukcyjnie do tego przeznaczonego”.

Propozycja wprowadzenia obowiązku używania kasków ochronnych do 16 roku życia uzyskała także pozytywną rekomendację Instytutu Transportu Samochodowego, w obrębie którego działa Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, przeprowadzającego liczne badania w tym zakresie.

Dodatkowym argumentem przemawiającym za wprowadzaną zmianą pozostaje aspekt kosztów leczenia ofiar wypadków. Urazy głowy należą do najcięższych i najdroższych w leczeniu – wymagają długiej hospitalizacji, kosztownej rehabilitacji, często kończą się trwałym kalectwem. Wprowadzenie obowiązku noszenia kasków mogłoby odciążyć system opieki zdrowotnej i zmniejszyć społeczne koszty związane z wypadkami drogowymi.

Odpowiedzialność za naruszenie ww. obowiązku korzystania z kasku ochronnego przez osobę do ukończenia 16 roku życia podczas jazdy rowerem, hulajnogą elektryczną lub UTO będzie dochodzona na podstawie nowoprojektowanych przepisów art. 89a ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2025 r. poz. 734) i będzie spoczywać na osobie mającej obowiązek opieki lub nadzoru nad osobą do ukończenia 16 roku życia. Obowiązek ten będzie sankcjonowany karą grzywny od 20 zł do 100 zł. Jednocześnie, zgodnie z art. 41 Kodeksu wykroczeń, będzie możliwe zastosowanie środków oddziaływania wychowawczego, czyli poprzestanie na zastosowaniu pouczenia, zwróceniu uwagi lub ostrzeżeniu.

Tej samej karze będzie podlegać ten, kto, mając obowiązek opieki lub nadzoru nad osobą, która nie ukończyła 17 roku życia, dopuszcza do przewożenia przez nią na rowerze dziecka w wieku do lat 7 nieumieszczonego na dodatkowym siodełku zapewniającym bezpieczną jazdę lub bez kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym.

Naruszenie obowiązku przewożenia na rowerze dziecka w wieku do 7 lat, pod warunkiem że jest ono umieszczone na dodatkowym siodełku zapewniającym bezpieczną jazdę i używa w czasie jazdy kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym będzie natomiast sankcjonowane na podstawie art. 97 Kodeksu wykroczeń, tak jak jest obecnie sankcjonowanie obowiązku, o którym mowa w art. 33 ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, w dotychczasowym brzmieniu.

Obecnie, zgodnie z taryfikatorem mandatów określonym w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz. U. z 2013 r. poz. 1624, z późn. zm.), przewożenie dziecka do lat 7 nieumieszczonego na dodatkowym siodełku zagrożone jest grzywną w wysokości 50 zł.

4. Dopuszczono poruszanie się pojazdu zespołu ratownictwa medycznego po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów.

Obecnie pojazdy ratownictwa medycznego, w tym karetki pogotowia, mają ustawowe prawo korzystania z buspasów, gdy używają sygnałów świetlnych i dźwiękowych, czyli gdy są

pojazdami uprzywilejowanymi. Natomiast ostateczna decyzja o dopuszczeniu pojazdów ratownictwa medycznego do jazdy po buspasach zależy od zarządcy drogi, który może indywidualnie określić warunki korzystania z buspasów w danym obszarze. Udostępnienie buspasów dla karetek również bez włączonych sygnałów usprawni niesienie pomocy medycznej, nie zawsze bowiem ambulans jadący do potrzebującego musi mieć włączone sygnały.

Pojazdy ratownictwa medycznego często wykonują przejazdy transportowe z chorymi niewymagającymi pilnego transportu ze względów medycznych, a więc nie mogą być one traktowane jako uczestniczące w akcji związanej z ratowaniem życia. Przejazd buspasem z takimi chorymi pozwoli z jednej strony na szybszy ich transport, z drugiej na efektywniejsze wykorzystanie pojazdu przez ograniczenie czasu, w którym pojazd ten stoi w ulicznym korku w sytuacji, której charakter nie uzasadnia użycia sygnałów właściwych dla pojazdu uprzywilejowanego.

5. Wprowadzono zmiany w zakresie przekazywania i gromadzenia danych w Centralnej Ewidencji Kierowców.

Przewiduje się rozszerzenie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji kierowców oraz nadanie uprawnień kierownikowi ośrodka szkolenia techniki jazdy do przekazywania danych do wyżej wymienionej ewidencji.

Ponadto dane o okresie próbnym i naruszeniu, o którym mowa w art. 98 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, będą przekazywane do systemu teleinformatycznego umożliwiającego realizację zadań organów właściwych do wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, o którym mowa w art. 16a ust. 1 tej ustawy.

Aktualny stan prawny może budzić wątpliwości, czy nowe funkcjonalności ewidencji kierowców mogą być wprowadzane etapami, w miarę rozwoju systemu obsługującego centralną ewidencję kierowców.

Szczegółowy katalog danych gromadzonych w centralnej ewidencji kierowców oraz zasady ich wprowadzenia, przekazywania, gromadzenia i udostępniania określają przepisy art. 100aa–100aq ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z art. 100aa ust. 8 ustawy minister właściwy do spraw informatyzacji określi w drodze rozporządzenia szczegółowy katalog danych gromadzonych w ewidencji.

Na podstawie art. 13 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957, z późn. zm.) do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych, na zasadach określonych w art. 100aa–100aq w brzmieniu nadanym ww. ustawą, stosuje się przepisy art. 100a i art. 100b–100e w brzmieniu obowiązującym do dnia 4 czerwca 2018 r. – przepisy te obejmują również akt wykonawczy – rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 sierpnia 2001 r. w sprawie centralnej ewidencji kierowców (Dz. U. poz. 1028, z późn. zm.).

Jednocześnie zgodnie z art. 14 ust. 2 minister właściwy do spraw informatyzacji ogłosi w swoim dzienniku urzędowym komunikat określający termin oraz zakres wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa powyżej. Taki komunikat nie został jeszcze ogłoszony.

Obecny stan prawny rodzi niepewność, czy minister do spraw informatyzacji może wydać komunikat, w którym wdrożenie rozwiązań, o których mowa w art. 100aa–100aq ustawy – Prawo o ruchu drogowym, następuje częściowo, tj. w pewnym zakresie, oraz czy może wydawać kolejne komunikaty, które będą stopniowo wdrażać kolejne funkcjonalności systemu.

Proponowana zmiana w zakresie art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw umożliwi ministrowi właściwemu do spraw informatyzacji wydanie komunikatu, określającego zarówno termin, jak i zakres wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych na zasadach określonych w art. 100aa–100aq oraz umożliwi w pozostałym zakresie, nieobjętym komunikatem stosowanie art. 100b–100e w odpowiednim zakresie.

Z uwagi na to, że obecny art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym może być interpretowany w ten sposób, że wszystkie nowe funkcjonalności powinny być wprowadzone *en bloc*, zasadnym jest znowelizowanie go przez doprecyzowanie, że przepisy przejściowe art. 100b–100e stosuje się w odpowiednim zakresie, umożliwiającym funkcjonowanie ewidencji kierowców na obecnych zasadach, do czasu wydania kolejnych komunikatów. Wydawanie kolejnych komunikatów, odblokowujących nowe funkcjonalności ewidencji kierowców, będzie skutkowało częściowym wygaszaniem stosowania przepisów art. 100b–100e oraz przepisów ww. rozporządzenia.

Nie ma możliwości podjęcia alternatywnych, w stosunku do projektowanych rozwiązań, działań umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

Zmiana ma charakter legislacyjny i zapewnia realizację zmian wprowadzonych ustawą z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z rozwojem publicznych systemów teleinformatycznych (Dz. U. poz. 1002), na mocy której znowelizowano art. 13 w ten sposób, by móc wydawać komunikaty zakresowe.

Proponowane zmiany wejdą w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy, który to termin byłby zgodny z przepisami wprowadzającymi okres próbny dla kierowcy.

6. Rozszerzono uprawnienia policjanta, w związku z wykonywaniem czynności określonych w art. 129 ust. 2 i art. 129ja ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, tj. w zakresie żądania poddania się przez pasażera „młodego stażem kierowcy”, o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu oraz występowania w uzasadnionym przypadku z wnioskiem o ocenę stanu zdrowia.

Projekt przewiduje również zmianę przepisów uprawniających organ kontroli ruchu drogowego do poddania badaniu: kierującego pojazdem lub inną osobę, w stosunku do której zachodzi uzasadnione podejrzenie, że mogła kierować pojazdem oraz pasażera, o którym mowa w art. 8a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, tj. pasażera, który towarzyszy młodemu kierowcy – w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu. Ponadto projekt umożliwia Policji występowanie w uzasadnionych przypadkach z wnioskiem o ocenę stanu zdrowia kierującego pojazdem lub pasażera, o którym mowa w art. 8a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

7. Dodano nową przesłankę zatrzymania prawa jazdy, tj. kierowanie pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym.

Według danych Komendy Głównej Policji w 2023 roku zdecydowana większość wypadków miała miejsce na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych – zdarzeń tych było 16 692, co stanowi 79,7% wszystkich wypadków drogowych w Polsce oraz 87% wszystkich ofiar śmiertelnych i 79,5% rannych. Mimo, iż większość wypadków wydarzyła się na obszarze zabudowanym, to w wyniku wypadków mających miejsce poza obszarem zabudowanym zginęło więcej osób: w co piątym wypadku zginął człowiek, podczas gdy w obszarze zabudowanym – w co dwudziestym.

Natomiast główną przyczyną wypadków występujących na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych po nieustąpieniu pierwszeństwa przejazdu (3 836 wypadków) było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (3 562 wypadki).

W 2024 roku również zdecydowana większość wypadków miała miejsce na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych – zdarzeń tych było 17 104, co stanowi 79,5%. Zginęło w nich 1 636 osób (86,3% ogółu zabitych), a 19 590 zostało rannych (79,0% ogółu rannych).

Tym samym nowa podstawa zatrzymania prawa jazdy w odniesieniu do wykroczeń związanych z przekroczeniem prędkości poza obszarem zabudowanym powinna dotyczyć w pierwszej kolejności dróg jednojezdniowych dwukierunkowych. Propozycja nowelizacji przepisów w omawianym zakresie była przedmiotem uchwały nr 8/2024 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 5 czerwca 2024 r.

W konsekwencji przewiduje się również zwiększenie uprawnień Policji w zakresie zatrzymywania praw jazdy kierującego pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h. Dotychczas powyższe przekroczenie prędkości skutkowało zatrzymaniem prawa jazdy wyłącznie w przypadku kierowania pojazdem na obszarze zabudowanym.

Zmiana lit. d i f w art. 135 w ust. 1 w pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym stanowi konsekwencje projektowanego wejścia w życie przepisów dotyczących okresu próbnego.

W konsekwencji do dodawanej nowej przesłanki zatrzymania prawa jazdy skorygowano przepis art. 135 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dodając wyrazy „na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym lub”.

8. Uzupełniono skład Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o przedstawiciela Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Uwzględniając, że art. 140d pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym przewiduje uczestnictwo wojewódzkiego inspektora transportu drogowego w pracach Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, za zasadne uznano uzupełnienie składu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o przedstawiciela Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

9. Przedłużono do dnia 31 grudnia 2027 r. możliwość poruszania się pojazdom elektrycznym i napędzanym wodorem po pasach ruchu dedykowanych autobusom.

Przedłużenie obowiązywania przepisu art. 148a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym pozwoli na osiągnięcie synergii między krajową polityką transportową a założeniami UE, mając na celu dalsze promowanie transportu zeroemisyjnego. Podstawa tego przepisu wynika bezpośrednio z założeń ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1289, z późn. zm.), której celem jest m.in. ograniczenie emisji gazów cieplarnianych oraz poprawa jakości powietrza.

Przepis umożliwia zwiększenie atrakcyjności pojazdów zeroemisyjnych przez preferencje w ruchu drogowym, co wpływa na decyzje konsumenckie dotyczące zakupu pojazdów o zerowej emisji. Przedłużenie obowiązywania tego rozwiązania do końca 2027 r. jest zgodne z długoterminowymi celami polityki klimatycznej Polski, jak również przyczynia się do realizacji zobowiązań wynikających z polityki Unii Europejskiej.

Ograniczenie przywileju w postaci możliwości korzystania z buspasów na tym etapie upowszechnienia zeroemisyjnych środków transportu mogłoby wpłynąć negatywnie na rozwój rynku elektromobilności i wodoromobilności, w szczególności wśród użytkowników indywidualnych.

W październiku 2024 r. zarejestrowano 1146 osobowych samochodów elektrycznych, natomiast w listopadzie 2024 r. zarejestrowano 1181 takich pojazdów. Liczba wszystkich nowo zarejestrowanych samochodów osobowych w październiku 2024 r. w Polsce wyniosła 48 097. Powyższe dane wskazują, że rozwój jest stabilny, jednak w skali wszystkich nowych rejestracji pojazdy elektryczne nadal stanowią niewielki odsetek.

Przepis ten, mający na celu promowanie ekologicznych środków transportu, stanowi skuteczne narzędzie wspierające rozwój rynku pojazdów elektrycznych i wodorowych w Polsce (często podawane jako przykład w przestrzeni medialnej). Należy również zwrócić uwagę na fakt, że udział pojazdów zeroemisyjnych w ruchu drogowym w Polsce jest obecnie relatywnie niewielki, a przewidywana dynamika ich wzrostu do końca 2027 r. nie wskazuje na ryzyko znaczącego zwiększenia obciążenia buspasów.

Dlatego też w świetle aktualnych wyzwań związanych z rozwojem infrastruktury ładowania, dostępnością pojazdów elektrycznych oraz koniecznością dalszego promowania zeroemisyjnej mobilności, przedłużenie obowiązywania przepisu do końca 2027 r. jest uzasadnione.

Podstawowe zmiany w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami:

10. Wprowadzenie możliwości uzyskania prawa jazdy kategorii D1 lub D w przypadku całkowitego ubytku słuchu lub w przypadku częściowego ubytku słuchu.

Z uwagi na wskazywany przez środowiska transportowe niedobór kierowców w projekcie przewiduje się ograniczenie przeciwwskazań do:

- uzyskania prawa jazdy kategorii D1 lub D wyłącznie do przypadku całkowitego ubytku słuchu lub w przypadku częściowego ubytku słuchu w stopniu uniemożliwiającym rozumienie mowy z odległości jednego metra i mniejszej, w tym przy zastosowaniu aparatów słuchowych lub implantów słuchowych,
- cofnięcia uprawnień w zakresie prawa jazdy kategorii C, C1, D lub D1 osobie, która w wyniku nagłego zdarzenia utraciła słuch w stopniu uniemożliwiającym jej rozumienie mowy z odległości jednego metra i mniejszej, w tym przy zastosowaniu aparatów słuchowych lub implantów słuchowych – przez rok od dnia tego zdarzenia.

Powyższe regulacje stanowią odpowiedź na niedobór kierowców zawodowych na rynku pracy, który jest problemem nie tylko w Polsce, ale również w pozostałych państwach członkowskich Unii Europejskiej, jak wskazują międzynarodowe organizacje reprezentujące interesy pracodawców i pracobiorców.

11. Możliwość wydawania prawa jazdy kategorii B osobom, które osiągnęły wiek 17 lat i uzyskały pisemną zgodę rodziców lub opiekunów, w powiązaniu m.in. z wdrożeniem regulacji dotyczących okresu próbnego oraz wprowadzeniem systemu jazdy w towarzystwie doświadczonego kierowcy.

Projekt ustawy realizuje rekomendacje Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zawarte w uchwale nr 8/2024 z dnia 5 czerwca 2024 r. w sprawie zmiany przepisów w zakresie zatrzymywania prawa jazdy.

Uwzględniając raport Komendy Głównej Policji Biura Ruchu Drogowego pt. „Wypadki drogowe w Polsce w 2023 r.” oraz Raport Komendy Głównej Policji Biura Ruchu Drogowego pt. „Wypadki drogowe w Polsce w 2024 r.” wskazujący, że grupa tzw. „młodych kierowców” w wieku 18–24 lat charakteryzuje się najwyższym wskaźnikiem liczby wypadków na 10 tys. populacji, przesądzone, iż zasadne jest wprowadzenie rozwiązań, których skutkiem będzie rozwinięcie u takich młodych kierujących poczucia odpowiedzialności za kierownicą oraz uświadomienie im niebezpieczeństw wynikających przede wszystkim z nadmiernej i niedostosowanej prędkości do warunków ruchu panujących na drodze.

Z tego względu projektuje się przywrócenie możliwości wydawania prawa jazdy kategorii B osobom, które osiągnęły wiek 17 lat i uzyskały pisemną zgodę rodziców lub opiekunów, w

powiązaniu m.in. z wdrożeniem regulacji dotyczących okresu próbnego oraz wprowadzeniem systemu jazdy w towarzystwie doświadczonego kierowcy.

Okres próbny dla osoby, która po raz pierwszy uzyskała prawo jazdy kategorii B, wynosić będzie:

- 1) 2 lata w przypadku osoby, która ukończyła 18 lat,
- 2) 3 lata w przypadku osoby posiadającej prawo jazdy, o którym mowa w art. 8a ust. 1, jednak nie dłużej niż do czasu ukończenia przez nią 20 lat.

Starosta będzie w drodze decyzji administracyjnej przedłużał okres próbny o:

- kolejne 2 lata, jeżeli w trakcie jego trwania kierowca popełnił dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji stwierdzone w tym okresie prawomocnym rozstrzygnięciem,
- czas zatrzymania prawa jazdy.

W przypadku, gdy okres próbny miałby zostać przedłużony po raz trzeci starosta będzie wydawał decyzję administracyjną o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami.

W konsekwencji w ustawie z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957, z późn. zm.) w art. 14 w ust. 1 po wyrazach „art. 124 ust. 7” skreślono przecinek oraz wyrazy „oraz przepisów rozdziału 14”. Tym samym rozdział 14 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami wejdzie w życie w terminie określonym w niniejszym projekcie ustawy.

Aktualnie prawa jazdy kategorii B są wydawane 17-latkom m.in. w Austrii, Estonii, Francji, Danii, Luksemburgu, Holandii oraz w Niemczech.

Art. 4 ust. 6 dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) przewiduje, że państwa członkowskie mogą obniżyć dolną granicę wieku, od której wydawane jest prawo jazdy dla kategorii B i BE – do 17 lat.

Takie prawa jazdy są ważne jedynie na terytorium państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy do czasu osiągnięcia przez posiadacza prawa jazdy dolnej granicy wieku określonej przepisami ww. dyrektywy, tj. 18 lat. Państwa członkowskie mogą uznać na swoim terytorium ważność praw jazdy wydanych kierowcom poniżej dolnej granicy wieku określonej w art. 4 ust. 2–4 dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie).

W Finlandii możliwe jest uzyskanie indywidualnego zezwolenia na uzyskanie prawa jazdy w wieku 17 lat. Na Węgrzech możliwe jest podejście do egzaminu teoretycznego w wieku 16 lat i 9 miesięcy, a do egzaminu praktycznego po ukończeniu 17 roku życia. W Irlandii prawo jazdy B i B+E może uzyskać 17-latek. Słowacja także dopuszcza 17-latków do egzaminu na prawo jazdy na kategorię B.

W Austrii również przyjęto model jazdy 17-latka w towarzystwie doświadczonego kierowcy. Podczas jazdy zawartość alkoholu we krwi zarówno kierującego, jak i jego osoby towarzyszącej nie może przekraczać 0,1 g/l (w przeciwieństwie do zwykłego kierującego – 5 g/l). Osoba towarzysząca musi zawsze znajdować się obok na miejscu pasażera. Nie obowiązują żadne szczególne zasady dotyczące przewozu pasażerów. Prawo jazdy L17 umożliwia jazdę wyłącznie w Austrii. Dozwolone jest ciągnięcie przyczepy. Kierowca towarzyszący ma mieć co najmniej 25 lat, musi posiadać prawo jazdy kategorii B od 3 lat oraz nie może naruszyć przepisów ruchu drogowego w ostatnich 3 latach. Dodatkowo winien być powiązany z kandydatem na kierowcę, np. być jego rodzicem.

W Estonii model jazdy w towarzystwie doświadczonego kierowcy jest dostępny już dla 16-latków. Kierowanie pojazdem kategorii B jest możliwe pod warunkiem, że opiekun prawny lub osoba upoważniona przez opiekuna prawnego jedzie jako pasażer nieletniego kierowcy. Taka osoba musi posiadać prawo jazdy kategorii B przez co najmniej dwa lata i nie może znajdować się w stanie nietrzeźwości lub w stanie przekraczającym maksymalny dozwolony poziom alkoholu we krwi.

We Francji model jazdy w towarzystwie doświadczonego kierowcy jest dostępny już dla 15-latków, którzy szkolą się pod okiem członka lub przyjaciela rodziny posiadającego od 5 lat prawo jazdy kategorii B, które w ostatnich 5 latach nie zostało zatrzymane lub cofnięte. Podczas jazdy wymagane jest odrębne ubezpieczenie obejmujące jazdę w ramach modelu wczesnego uzyskiwania prawa jazdy (AAFC).

W Danii model jazdy w towarzystwie doświadczonego kierowcy przewiduje, że 17-latek może jechać wyłącznie w towarzystwie osoby, która ukończyła co najmniej 30 lat oraz ma duńskie prawo jazdy kategorii B od 10 lat, które jest ważne i nie było cofnięte w ciągu ostatnich 10 lat. Wszyscy kandydaci muszą przejść kurs jazdy po specjalnym torze przeszkód obejmującym śliskie nawierzchnie.

W Luksemburgu model jazdy w towarzystwie doświadczonego kierowcy przewiduje jazdę 17-latka w towarzystwie krewnego lub przyjaciela rodziny, który, opierając się na swoim

osobistym doświadczeniu, jest w stanie udzielać pomocy i porady młodemu kierowcy, tak aby pomóc mu rozwinąć poczucie odpowiedzialności za kierownicą.

Model jazdy w towarzystwie doświadczanego kierowcy w Holandii przewiduje jazdę 17-latką w towarzystwie opiekuna (może być do pięciu opiekunów, którzy mogą zarejestrować się, aby towarzyszyć młodemu kierowcy podczas jazdy).

Model jazdy w towarzystwie doświadczanego kierowcy w Niemczech przewiduje jazdę 17-latką z przypisaną mu osobą, która uczestniczyła w praktycznych lekcjach nauki jazdy kandydata i jest imiennie wskazana jako osoba towarzysząca w dokumentach młodego kierowcy. Wymagania dla tej osoby towarzyszącej to: wiek powyżej 30 lat i 5 lat doświadczenia w prowadzeniu pojazdów w zakresie kategorii B, maksymalny limit posiadanych punktów karnych to 3. Młodego kierowcę obejmuje zakaz spożywania alkoholu do 21 lat, a osobę towarzyszącą limit 0,5 promila oraz brak środków odurzających w organizmie.

Doświadczenia systemu prawnego obowiązującego w Szwecji i prowadzone w tym państwie badania naukowe wykazały, że ryzyko uczestniczenia w wypadku drogowym kierowcy, który uczył się jeździć z osobą towarzyszącą i rozpoczął tę naukę w wieku 16 lat jest o 30% niższe niż kierowcy szkolonego tylko metodą tradycyjną.

Według badań Instytutu Transportu Samochodowego problem młodych kierowców posiadających prawo jazdy krócej niż 2 lata jest jednym z głównych problemów zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w większości krajów wysoko zmotoryzowanych.

Szczegółowe analizy wypadków z udziałem młodych kierowców pozwoliły na określenie wspólnych cech tego zjawiska.

Powodem jest nie tyle brak znajomości przepisów czy umiejętności wykonywania manewrów, znajomości technicznej poruszania się pojazdem, ale przede wszystkim brak doświadczenia, nieświadomość istnienia katalogu zagrożeń i brak ich przewidywania, a przy tym nadmierna wiara we własne umiejętności.

System szkolenia kierowców obowiązujący w Polsce ograniczający się do kilkudziesięciu godzin szkolenia teoretycznego i praktycznego nie jest w stanie zapewnić w pełni możliwości realizacji podstawowego celu, jakim jest przygotowanie kandydatów na kierowców do bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym. Zgodnie z zaleceniami ekspertów międzynarodowych system szkolenia kierowców powinien umożliwiać:

- 1) kształtowanie świadomości ryzyka poprzez indywidualne doświadczenie,
- 2) skuteczną naukę bezpiecznych zachowań na drodze,

- 3) kształtowanie indywidualnej motywacji kierowcy i społecznej odpowiedzialności,
- 4) nabycie niezbędnego doświadczenia przed uzyskaniem prawa jazdy,
- 5) nadzór nad młodym, niedoświadczonym kierowcą w czasie dwóch pierwszych lat kierowania pojazdem.

Efektywny model szkolenia kierowców powinien być maksymalnie wydłużony, umożliwiając rozpoczęcie nauki jak najwcześniej i obejmować m.in. system jazdy z osobą towarzyszącą po uzyskaniu prawa jazdy w pierwszym okresie samodzielnych jazd, czy okres próby dla młodych stażem kierowców. Również zalecenia opublikowane w raporcie Komisji Europejskiej (Thematic Report, Young Novice Drivers, EC, 2023) wskazują, że zostało udowodnione, że m.in. następujące środki w przeciwdziałaniu wypadkom drogowym popełnianym przez młodych kierowców mogą okazać się skuteczne:

- 1) jazda w towarzystwie starszego, bardziej doświadczonego kierowcy,
- 2) niższy poziom alkoholu we krwi.

Ponadto wyniki analizy wypadków drogowych w Polsce przeprowadzonej przez Komendę Główną Policji wskazują, że „młodzi kierowcy” w wieku 18–24 lata byli sprawcami 2 898 wypadków w 2023 r. (15,2% wypadków powstałych z winy kierujących), zginęło w nich 275 osób, a 3 664 osoby zostały ranne.

W 2024 r. byli oni sprawcami 2 945 wypadków (15,0% wypadków powstałych z winy kierujących), zginęło w nich 271 osób, a 3 745 zostało rannych. W porównaniu z rokiem ubiegłym jest to: więcej wypadków o 47 (+1,6%), mniej zabitych o 4 (-1,5%) i więcej rannych o 81 (+2,2%).

Analiza przyczyn wypadków, które spowodowali „młodzi kierowcy” wskazuje, że jest to grupa osób, którą cechuje brak doświadczenia i umiejętności w kierowaniu pojazdami i jednocześnie duża skłonność do brawury i ryzyka. Dane te uzasadniają w pełni konieczność podjęcia interwencji w zakresie zmian prawnych, dedykowanych szczególnie tej grupie kierowców i kandydatów na kierowców.

Biorąc pod uwagę powyższe, przewidziano wprowadzenie regulacji dotyczących obniżenia z 18 do 17 lat minimalnego wieku kierowcy w ramach kategorii B prawa jazdy – zmiana w art. 8 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami – przy jednoczesnym ograniczeniu możliwości kierowania pojazdami, przez wzmocnienie mechanizmu nadzoru.

Przewiduje się, że prawo jazdy kategorii B wydane osobie, która nie ukończyła 18 lat będzie uprawniało tą osobę wyłącznie do kierowania:

- 1) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – do czasu ukończenia 18 lat;
- 2) w towarzystwie pasażera znajdującego się na przednim siedzeniu, w przypadku pojazdu samochodowego innego niż czterokołowiec – przez okres 6 miesięcy, licząc od dnia otrzymania prawa jazdy, jednak nie dłużej niż do czasu ukończenia 18 lat.

Przyjąć należy, że okres 6 miesięcy jest wystarczający dla przyjęcia dobrych nawyków w zakresie kierowania pojazdem.

Uwzględniając, że ww. pasażerem omawianego „młodego kierowcy”, tj. kierowcy, który nie ukończył 18 lat, powinna być osoba posiadająca odpowiednie doświadczenie w kierowaniu pojazdem, która będzie w stanie przekazywać wskazówki podczas jazdy i kształtować prawidłowe zachowania bezpiecznego kierowania pojazdem – przesądzono, że osoba towarzysząca musi spełniać łącznie następujące warunki:

- 1) mieć ukończone 25 lat;
- 2) posiadać nieprzerwanie uprawnienia do kierowania pojazdami stwierdzone prawem jazdy kategorii B od co najmniej 5 lat, licząc od dnia, w którym odbywa się jazda;
- 3) nie podlegać zakazowi prowadzenia pojazdów mechanicznych, w tym w ciągu ostatnich 5 lat, licząc od dnia, w którym odbywa się jazda;
- 4) nie znajdować się pod wpływem alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.

Terminologia dotycząca „znajdowania się pod wpływem alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu” opiera się na regulacji zawartej w art. 45 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Wymogi w zakresie dotyczącym wieku i czasu posiadania uprawnień nie będą miały zastosowania do instruktorów i egzaminatorów, którzy uzyskali uprawnienia na podstawie odrębnych przepisów przed ukończeniem 25 lat oraz posiadają prawo jazdy kategorii B przez okres krótszy niż 5 lat.

Przewiduje się, że ww. „młody kierowca”, jako beneficjent nowych regulacji, będzie odpowiedzialny za ich stosowanie. Wydawane mu będzie prawo jazdy opatrzone kodem wskazującym, że jego posiadacz jest obowiązany kierować pojazdem określonym w prawie jazdy kategorii B, innym niż czterokołowiec, wyłącznie w towarzystwie pasażera spełniającego wymogi określone w art. 8a ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami – przez okres 6 miesięcy, licząc od dnia uzyskania prawa jazdy, jednak nie dłużej niż do czasu ukończenia 18 lat oraz do czasu ukończenia 18 lat w przypadku przewozu osób poniżej 18 lat.

Prowadzenie pojazdu bez wymaganego doświadczonego pasażera spełniającego wymogi określone w art. 8a ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami traktowane

będzie jako jazda bez uprawnień. Oznacza to, że kierowca taki popełni wykroczenie, które zgodnie z art. 94 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń podlega karze aresztu, ograniczenia wolności lub grzywny nie mniejszej niż 1500 zł. Wynika to z utrwalonego w orzecznictwie Sądu Najwyższego poglądu, że penalizowany w art. 94 § 1 Kodeksu wykroczeń brak wymaganych uprawnień zachodzi wówczas, gdy dana osoba w ogóle nie uzyskała uprawnień do prowadzenia pojazdu określonej kategorii w sposób wskazany ustawowo, utraciła je w wyniku cofnięcia i musi ponownie ubiegać się o uzyskanie takich uprawnień lub posiadając *de facto* takie uprawnienia nie może w danej chwili ich realizować i z nich korzystać z uwagi np. na ich czasowe zawieszenie, niepowodujące jednak ich definitywnej utraty (sygn. akt I KK 408/24, wyrok z dnia 14 maja 2025 r.). Podkreślenia bowiem wymaga, że korzystanie z uprawnień do kierowania pojazdem przez takiego młodego kierowcę, przed ukończeniem 18 roku życia będzie bowiem obwarowane m.in. warunkiem jazdy w towarzystwie pasażera, spełniającego odpowiednie wymagania ustawowe.

Dodatkowo Policja będzie uprawniona do zatrzymania prawa jazdy kierującego pojazdem, który naruszy obowiązek kierowania w towarzystwie pasażera, o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, lub z naruszeniem warunków, o których mowa w art. 8a ust. 2, lub kierującego pojazdem znajdującego się w okresie próbnym, o którym mowa w art. 91 ust. 1 albo art. 92 ust. 1, który nie przestrzegał zakazu, o którym mowa w art. 91 ust. 3 lub 4 tej ustawy.

Prawo jazdy wydane kierowcy, który ukończył 17 rok życia, będzie zawierało w swej treści kod ograniczający zakres uprawnień. Rodzaj tego kodu zostanie wskazany w przepisach rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu wydanego na podstawie art. 20 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

Powyższe regulacje są ściśle powiązane z przewidzianym projektowaną ustawą wdrożeniem rozwiązań dotyczących okresu próbnego.

Podkreślić należy, że regulacje zawarte w rozdziale 14 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (regulacje dotyczące okresu próbnego) od ponad 12 lat oczekują na wejście w życie. Na podstawie art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw przepisów ww. rozdziału 14 nie stosowało się do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych na zasadach określonych w art. 100aa–100aq ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Aktualnie możliwe jest przyjęcie rozwiązań, które umożliwią wcześniejsze

wejście w życie ww. przepisów (tj. w terminie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia projektowanej ustawy) oraz uniezależnią ich obowiązywanie od dnia ogłoszenia komunikatu określającego termin wdrożenia pozostałych nowych rozwiązań technicznych w Centralnej Ewidencji Kierowców.

W okresie próbnym kierujący pojazdem będą objęci surowszymi regulacjami. Planuje się bowiem wprowadzenie zakazu jazdy z przekroczeniem stężenia 0,0‰ alkoholu we krwi lub w wydychanym powietrzu lub 0,0 ng/ml środka działającego podobnie do alkoholu w organizmie.

Dodatkowo osoby objęte okresem próbnym, które nie ukończyły 18 lat, będą mogły przewozić inne osoby nieletnie wyłącznie w towarzystwie dorosłego doświadczonego kierowcy – pasażera spełniającego wymagania określone w projektowanych przepisach ustawy, jak również nie będą mogły wykonywać transportu drogowego rzeczy, o którym mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, ani wykonywać przewozu osób taksówką, jak również w ramach przewozu okazjonalnego w rozumieniu art. 4 pkt 11 tej ustawy.

Zakłada się, że umożliwienie 17-latkom uzyskania prawa jazdy kategorii B w powiązaniu z wprowadzeniem ograniczeń takich jak: jazda z doświadczonym kierowcą, zerowy poziom alkoholu we krwi oraz okres próbny po uzyskaniu prawa jazdy, przyniesie w dłuższej perspektywie poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach wraz ze zminimalizowaniem ciężkości zdarzeń drogowych. Będzie wspierało kształtowanie prawidłowych postaw i zachowań na drodze wśród „młodych kierowców”.

Ponadto w okresie próbnym kierowca, który przekroczył liczbę 12 punktów przyznawanych za naruszenie przepisów ruchu drogowego, będzie zobowiązany odbyć praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym. Takie szkolenie będzie prowadzone przez Ośrodki Doskonalenia Techniki Jazdy, które informacje o odbyciu szkolenia będą na bieżąco zamieszczały w Centralnej Ewidencji Kierowców, do której mają dostęp starostowie. Szkolenie musi być ukończone przed upływem okresu próbnego. Trwa ono zaledwie godzinę co powoduje, że możliwe jest jego odbycie nawet w ostatnim dniu okresu próbnego.

12. Obniżono minimalny wiek kierowcy zawodowego prowadzącego pojazd na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dla którego wymaga się odpowiednio prawa jazdy kategorii D i D+E lub D1, D1+E.

Wprowadzone rozwiązania prawne są zgodne z przepisami dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14

grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób.

Wskazując dopuszczone prawem unijnym rozwiązania, należy podkreślić, że wykonywanie przez kierowcę przewozu drogowego osób uzależnione jest od:

- posiadania uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie kategorii D1 lub D, o których mowa w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, oraz
- odbycia odpowiedniej kwalifikacji wstępnej albo szkolenia okresowego i uzyskania świadectwa kwalifikacji zawodowej w zakresie bloku programowego D1, D1+E, D, D+E, co określają przepisy rozdziału 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Zgodnie z art. 9 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami dla osób, które uzyskały kwalifikację wstępną albo kwalifikację wstępną przyspieszoną, określoną w przepisach rozdziału 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, minimalny wiek do kierowania pojazdami określonymi w prawie jazdy kategorii D i D+E wynosi 21 lat.

Wymagania w omawianym zakresie określone w ww. ustawie o kierujących pojazdami są adekwatne do art. 4 dyrektywy 2006/126/WE z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie), który określa dolną granicę wieku dla kategorii D i D+E na 24 lata, z tym, że państwa członkowskie mogą obniżyć dolną granicę wieku dla kategorii D — do 21 lat.

Ponadto zgodnie z art. 4 ust. 7 ww. dyrektywy na zasadzie odstępstwa, dolną granicę wieku, od której wydawane jest prawo jazdy ww. kategorii stanowi dolna granica wieku upoważniająca posiadaczy świadectwa kwalifikacji zawodowej do prowadzenia takich pojazdów przewidziana w przepisach dyrektywy (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (ujednolicenie), która zastąpiła dyrektywę 2003/59/WE i jej zmiany.

W przypadku, gdy zgodnie z art. 5 ust. 3 lit. a ppkt (i) akapit drugi lub art. 5 ust. 3 lit. a ppkt (ii) akapit drugi dyrektywy (UE) 2022/2561 państwo członkowskie zezwala na prowadzenie pojazdów na swoim terytorium od wcześniejszego wieku, ważność prawa jazdy jest ograniczona jedynie do terytorium wydającego państwa członkowskiego do czasu, aż jego posiadacz osiągnie odpowiednią dolną granicę wieku, o której mowa w akapicie pierwszym niniejszego ustępu, oraz będzie posiadał SKZ.

Zgodnie z ww. przepisami dyrektywy (UE) 2022/2561 kierowcy pojazdu przeznaczonego do przewozu osób mogą prowadzić:

a) od 21 roku życia:

- pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii D i D + E, w celu przewozu osób w ramach regularnych usług, w przypadku gdy trasa nie przekracza 50 kilometrów, oraz pojazd objęty kategoriami prawa jazdy D1 oraz D1 + E, z zastrzeżeniem, że posiadają świadectwo kwalifikacji zawodowej poświadczające kwalifikację wstępną przyśpieszoną, tj. świadectwo określone w art. 6 ust. 2 dyrektywy 2022/2561.

Jednocześnie państwo członkowskie może zezwolić kierowcom pojazdów objętych jedną z powyższych kategorii na prowadzenie takich pojazdów na swoim terytorium od 18 roku życia z zastrzeżeniem, że posiadają świadectwo kwalifikacji zawodowej poświadczające wstępną kwalifikację, tj. świadectwo określone w art. 6 ust. 1 dyrektywy 2022/2561;

- pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii D i D + E, z zastrzeżeniem, że posiadają świadectwo kwalifikacji zawodowej poświadczające wstępną kwalifikację, tj. świadectwo określone w art. 6 ust. 1 dyrektywy (UE) 2022/2561.

Jednocześnie państwo członkowskie może zezwolić kierowcom pojazdów objętych jedną z ww. kategorii na prowadzenie takich pojazdów na swoim terytorium od 20. roku życia z zastrzeżeniem, że posiadają świadectwo kwalifikacji zawodowej poświadczające wstępną kwalifikację, tj. świadectwo określone w art. 6 ust. 1 dyrektywy (UE) 2022/2561. Wiek ten można obniżyć do 18 roku życia, w przypadku gdy kierowca prowadzi takie pojazdy bez pasażerów;

b) od 23 roku życia pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii D i D + E, z zastrzeżeniem, że posiadają świadectwo kwalifikacji zawodowej poświadczające kwalifikację wstępną przyśpieszoną, tj. świadectwo określone w art. 6 ust. 2 dyrektywy (UE) 2022/2561.

13. Wprowadzono usprawnienie procedury wydawania polskiego prawa jazdy, m.in. na podstawie prawa jazdy zagranicznego, w zakresie wymogu tzw. rezydencji, czyli przebywania na terytorium RP co najmniej przez 185 dni w każdym roku kalendarzowym.

Wprowadzony od dnia 17 czerwca 2023 r. wymóg legitymowania się przez kierowców wykonujących przewóz osób taksówkami lub w ramach przewozów okazjonalnych prawem jazdy wydanym w kraju spowodował wzrost zainteresowania wymianą zagranicznego prawa jazdy na krajowe u kierujących pojazdami niebędących obywatelami Polski.

Zaznaczenia wymaga, że w 2023 r. w porównaniu do 2022 r. odnotowano wzrost liczby wymienianych praw jazdy do 56 345 sztuk z 29 845 sztuk, tj. o 26 500. Najczęściej

wymienionymi dokumentami są wydane uprawnienia do kierowania pojazdami z krajów, takich jak: Wielka Brytania, Ukraina, Białoruś i Rosja. Procedura wymiany prawa jazdy, według strony społecznej, jest długotrwała i powoduje brak dostępności kierowców na rynku pracy.

Aby dokonać wymiany zagranicznego prawa jazdy kierowca musi spełniać wymóg tzw. rezydencji, czyli przebywać na terytorium RP co najmniej 185 dni.

Ponadto postępowanie administracyjne w przedmiocie wydania prawa jazdy jest czasochłonne; starostwa odnotowują zwiększoną liczbę postępowań w tym zakresie, a w ramach tych postępowań należy potwierdzić uprawnienia kierowcy w kraju będącym wystawcą prawa jazdy.

Tym samym, posiadacz zagranicznego prawa jazdy, który wiąże swoją przyszłość z Polską i chciałby podjąć pracę jako kierowca, nie tylko musi czekać 185 dni, aby zgodnie z przepisami złożyć wniosek o wydanie mu polskiego prawa jazdy, ale również oczekuje na wydanie decyzji w przedmiocie wydania mu prawa jazdy.

Z tego względu zasadnym jest usprawnienie procedury wydawania polskiego prawa jazdy na podstawie prawa jazdy zagranicznego. Projektowana zmiana dopuszcza złożenie wniosku o wydanie prawa jazdy przed spełnieniem wymogu rezydencji.

Podkreślić należy, że upływ 185 dni stanowi zdarzenie pewne, zatem za celowe uznać należy prowadzenie postępowania w przedmiocie wydania prawa jazdy, przygotowanie decyzji i jej wydanie po upływie wymaganego okresu rezydencji.

Powyższa zmiana będzie miała pozytywny wpływ na rynek pracy oraz posiadaczy zagranicznych praw jazdy, którzy z powodu więzi osobistych lub zawodowych chcą uzyskać polskie prawo jazdy i na przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą polegającą na pośrednictwie przy przewozach osób.

Przewiduje się, że weryfikacja spełniania przez osobę ubiegającą się o wydanie prawa jazdy wymagań, o których mowa w art. 11 ust. 1 pkt 5 lit. a–d ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, będzie dokonywana najpóźniej w dniu osobistego odbioru prawa jazdy we właściwym organie wydającym prawo jazdy, planowanego przekazania prawa jazdy za pośrednictwem operatora pocztowego lub wygenerowania tymczasowego elektronicznego prawa jazdy.

Osoba ubiegająca się o wydanie prawa jazdy spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1 pkt 5 lit. a–d, najpóźniej w dniu odbioru prawa jazdy i uprzedzona o odpowiedzialności karnej za oświadczenie nieprawdy lub zatajenie prawdy oświadcza, że posiada miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w rozumieniu art. 12 zdanie 1 dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie).

14. Doprecyzowano przesłanki zakończenia egzaminu na prawo jazdy przed wykonaniem wszystkich zadań określonych zakresem egzaminu.

Uwzględniając postulaty środowiska egzaminatorów, przewiduje się doprecyzowanie brzmienia regulacji dotyczącej zakończenia egzaminu na prawo jazdy przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań, w taki sposób, aby jak najpełniej odzwierciedlić regulacje zawarte w pkt 9.1 załącznika nr 2 do dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie).

Podkreślić należy, że przedmiotowa dyrektywa na pierwszym miejscu stawia potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa egzaminatora i to nie tylko przed niebezpiecznym zachowaniem osoby egzaminowanej na drodze, ale również przed agresją osoby egzaminowanej, nieprzestrzeganiem obostrzeń związanych ze stanem zagrożenia epidemicznego albo innym trudnym do przewidzenia zachowaniem osoby egzaminowanej mogącym stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa egzaminatora.

W obecnym brzmieniu art. 52 ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami przewiduje, że przerwanie egzaminu na prawo jazdy jest możliwe jedynie w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego.

Powyższe budzi wątpliwości interpretacyjne oraz nie uwzględnia możliwości przerwania egzaminu na prawo jazdy w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej nie zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego, ale naraża na uszkodzenie pojazd egzaminacyjny lub zagraża bezpieczeństwu egzaminatora lub innych pasażerów pojazdu egzaminacyjnego.

15. Zapewniono ciągłość prowadzenia przez wybrany podmiot internetowej bazy pojazdów szkoleniowych przystosowanym do rodzaju niepełnosprawności.

Dotychczas minister właściwy do spraw gospodarki wyznaczał, spośród jednostek organizacyjnych jemu podległych lub przez niego nadzorowanych, podmiot właściwy do prowadzenia i aktualizowania internetowej bazy, o której mowa w ust. 5, oraz zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na jej prowadzenie. Podmiotem tym jest Przemysłowy Instytut Motoryzacji, który został powołany jako centralna jednostka zaplecza naukowo-badawczego polskiej motoryzacji. Przez wiele lat ten Instytut stanowił główne zaplecze konstrukcyjne i badawcze dla rozwijającego się polskiego przemysłu motoryzacyjnego. Prowadzone w Instytucie prace ukierunkowane są na bezpośrednie zastosowanie w praktyce i mają istotne znaczenie dla rozwoju innowacyjności i konkurencyjności polskiego przemysłu.

W dniu 1 kwietnia 2019 roku Przemysłowy Instytut Motoryzacji stał się częścią Sieci Badawczej Łukasiewicz – trzeciej największej sieci badawczej w Europie, a tym samym przestał być jedną z jednostek organizacyjnych podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw gospodarki.

Sieć Badawcza Łukasiewicz podlega ministrowi właściwemu do spraw szkolnictwa wyższego i nauki, który sprawuje nad nią nadzór pod względem legalności, rzetelności, celowości i gospodarności. Natomiast Prezes Sieci Badawczej Łukasiewicz sprawuje nadzór nad działalnością poszczególnych instytutów wchodzących w skład sieci.

W związku z powyższym, w celu zapewnienia ciągłości prowadzenia internetowej bazy pojazdów szkoleniowych przystosowanym do rodzaju niepełnosprawności, niezbędne jest znowelizowanie art. 56 ust. 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Zgodnie z projektowanym rozwiązaniem minister właściwy do spraw gospodarki wyznacza podmiot właściwy do prowadzenia i aktualizowania internetowej bazy oraz zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na jej prowadzenia. Przy tym wyborze minister będzie mógł kierować się doświadczeniem tego podmiotu w zakresie prowadzenia badań naukowych i prac rozwojowych z zakresu: motoryzacji, doskonalenia pojazdów lub poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uwzględniając kompetencje i posiadane zaplecze techniczne i informatyczne niezbędne do prowadzenia i aktualizowania tej bazy.

16. Usunięto wymóg posiadania akredytacji kuratora oświaty przez ośrodki szkolenia kierowców posiadające lub ubiegające się o poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D oraz przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego.

W myśl art. 31 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców może wystąpić do właściwego starosty z wnioskiem o wydanie poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D, jeżeli posiada akredytację kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2025 r. poz. 1043, z późn. zm.).

Poświadczenie uprawnia Ośrodek Szkolenia Kierowców do prowadzenia kursów dla kandydatów na instruktorów, warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów i wykładowców oraz do wydawania nieodpłatnie kart rowerowych i prowadzenia szkoleń kandydatów na kierowców w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.

Ustawa z dnia 22 listopada 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2245, z późn. zm.) zmieniła w sposób zasadniczy zasady przyznawania akredytacji kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe. Wprowadziła m.in. 5-letni okres ważności akredytacji (dotychczas były one bezterminowe) oraz wymóg uprzedniego prowadzenia kształcenia w formie lub formach pozaszkolnych przez okres co najmniej 3 lat.

Tym samym, na gruncie obowiązujących przepisów nie jest możliwe uzyskanie akredytacji kuratora oświaty w przypadku, gdy Ośrodek Szkolenia Kierowców nie prowadził kształcenia w formie lub formach pozaszkolnych przez okres co najmniej 3 lat, tj. nie legitymuje się stosownym wpisem do Rejestru Szkół i Placówek Oświatowych <https://rspo.gov.pl/>.

Podkreślić należy, że celem akredytacji jest zapewnianie nadzoru kuratora oświaty nad jakością kształcenia ustawicznego prowadzonego w danej formie pozaszkolnej. Przyjąć należy, że Ośrodki Szkolenia Kierowców zgodnie z art. 43 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami są objęte nadzorem starostów, w tym w zakresie dotyczącym szkoleń, kursów oraz jakości kształcenia (analizy statystyczne dotyczące średniej zdawalności osób szkolonych w danym ośrodku).

Zgodnie z danymi zawartymi w Rejestrze Szkół i Placówek Oświatowych zaledwie 20 Ośrodków Szkolenia Kierowców posiada wpis do tego rejestru umożliwiający ubieganie się o ww. akredytację kuratora oświaty. Do ww. rejestru wpisano również szkoły policealne, Centra Kształcenia Zawodowego oraz Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, co umożliwia im ubieganie się o omawianą powyżej akredytację. Takich podmiotów szkolących jest 5.

W Polsce występuje około 5997 Ośrodków Szkolenia Kierowców oraz 43 Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego. Podmioty te na gruncie uprzednio obowiązujących przepisów mogły stosunkowo łatwo uzyskać akredytację kuratora oświaty i ubiegać się o poświadczenia określone w art. 31 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

Aktualnie dostęp do kursów dla kandydatów na instruktorów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów i wykładowców podmiotów szkolących kierowców może być ograniczony, bowiem zaledwie 25 podmiotów może spełnić wymogi niezbędne do uzyskania ww. poświadczenia.

Podkreślić należy, że na mocy art. 43 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami starosta skreśla instruktora lub wykładowcę z ewidencji w przypadku stwierdzenia niezgodności określonej w przepisach ustawy.

Art. 37 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami przewiduje, że instruktor do dnia 7 stycznia każdego roku jest obowiązany przedkładać staroście zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w roku ubiegłym w warsztatach doskonalenia zawodowego, o których mowa w art. 35 ust. 6 ustawy. Natomiast art. 38 ust. 5 pkt 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami przewiduje, że wykładowca do dnia 7 stycznia każdego roku jest obowiązany przedkładać staroście zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego, o których mowa w art. 35 ust. 6 ustawy.

Wskazać należy, że powyższa regulacja dotyczy 22 723 instruktorów.

Zgodnie z dotychczasowymi przepisami przedsiębiorca wnioskujący o wydanie poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D musi legitymować się wydaną mu akredytacją kuratora oświaty.

Natomiast po wejściu w życie projektowanej zmiany przepisów zasadne jest, aby starosta stosował nowe – korzystniejsze – regulacje do wszystkich wniosków o wydanie poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D, tj. nie weryfikował, czy wnioskodawca posiada akredytację kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe.

Ponadto usunięcie pkt 5 z art. 31 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, określającego wymóg posiadania akredytacji kuratora oświaty przez ośrodki szkolenia kierowców, nie wpływa na rozporządzenia wydane z upoważnień zawartych w art. 32 ust. 1 i 3 tej ustawy.

Biorąc pod uwagę powyższe, przewiduje się usunięcie wymogu posiadania omawianej akredytacji kuratora oświaty, a po usunięciu ww. wymogu poziom nadzoru nie ulegnie obniżeniu. Nadzór nad ośrodkami szkolenia kierowców w Polsce sprawuje starosta, właściwy ze względu na miejsce prowadzenia ośrodka. Starosta, zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 44 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, kontroluje ośrodek szkolenia kierowców co najmniej raz w roku lub jeżeli na nieprawidłowy przebieg szkolenia wskazują analiza statystyczna zdawalności osób szkolonych w tym ośrodku lub analiza statystyczna naruszeń przepisów ruchu drogowego popełnionych przez osoby przeszkolone w tym ośrodku, w okresie 2 lat od dnia uzyskania przez te osoby prawa jazdy określonej kategorii, lub złożone na ośrodek skargi.

Ponadto starosta kontroluje ośrodek szkolenia kierowców wpisany do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców w innym powiecie, którego infrastruktura jest zlokalizowana na obszarze działania tego starosty co najmniej raz w roku lub jeżeli na nieprawidłowy przebieg szkolenia wskazują złożone na ośrodek skargi, lub na wniosek starosty, który wpisał ośrodek szkolenia kierowców do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców.

Natomiast w przypadku wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, nad którymi nadzór sprawuje marszałek województwa, kontrole przeprowadzane są co najmniej raz na pół roku lub jeżeli analizy dotyczące kwartalnej średniej zdawalności osób egzaminowanych w danym ośrodku lub bieżące analizy w zakresie skarg złożonych na ośrodek wskazują na jakiegokolwiek nieprawidłowe działanie tego ośrodka.

17. Ujednolicono przesłanki i rozszerzono uprawnienia starosty w zakresie zatrzymywania i cofania uprawnień do prowadzenia pojazdów.

Przewiduje się, że starosta będzie uprawniony do zatrzymania prawa jazdy określonego w art. 8a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, jeżeli jego posiadacz kierował pojazdem samochodowym bez pasażera, o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 2 ustawy, lub z naruszeniem przez niego warunków, o których mowa w art. 8a ust. 2 tej ustawy.

W nawiązaniu do planowanego wdrożenia praktycznych szkoleń w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, o których mowa w art. 91 ust. 5 pkt 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, dodano też uprawnienie do zatrzymania prawa jazdy osoby, która nie odbyła przedmiotowego szkolenia w wymaganym terminie.

Analogiczna sankcja będzie dotyczyła osoby, która nie przedstawiła w wymaganym terminie zaświadczenia o ukończeniu kursów reedukacyjnych, o których mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2 lub ust. 3 ww. ustawy.

W przepisach art. 34 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami projekt ustawy przewiduje, że orzeczenie lekarskie i orzeczenie psychologiczne o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności instruktora będzie wydawane w postaci dokumentu elektronicznego.

Aktualnie na podstawie art. 102 ust. 1d ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami osoba, która kierowała pojazdem silnikowym bez uprawnień (wydano decyzję administracyjną o zatrzymaniu na 3 miesiące jej prawa jazdy albo zatrzymano prawo jazdy na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 lub 2a albo art. 135a ust. 1 pkt 2 lub 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym) ma jedynie przedłużany okres, na który zatrzymano prawo jazdy, do 6 miesięcy – na podstawie decyzji administracyjnej wydawanej przez starostę.

W przypadku zbiegu postępowania w przedmiocie wydania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy na 3 miesiące (decyzja, o której mowa w art. 102 ust. 1c ustawy, nie została jeszcze wydana) starosta wydaje decyzję o zatrzymaniu prawa jazdy na okres 6 miesięcy.

Powyższe stoi w sprzeczności z zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego, które zakładają, że osoby kierujące pojazdem bez stosownych uprawnień winny być surowo karane.

Art. 180a ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383) stanowi, że „Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu, prowadzi pojazd mechaniczny, nie stosując się do decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.”. Tym samym, zasadne jest, aby osoba, o której mowa w art. 102 ust. 1d ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, która kierowała pojazdem, pomimo zatrzymanego prawa jazdy, była karana cofnięciem jej uprawnień.

W konsekwencji zmieniono art. 103 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, nadając staroście uprawnienie do wydania decyzji administracyjnej o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami w przypadku, gdy dana osoba kierowała pojazdem silnikowym pomimo wydania jej decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy w trybie art. 102 ust. 1 pkt 4, 5 lub 7 lub pomimo zatrzymania jej prawa jazdy na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 lub 2a

albo art. 135a ust. 1 pkt 2 lub 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – na okres 5 lat od dnia stwierdzenia tego zdarzenia.

Mając na celu usprawnienie obiegu dokumentów, zmieniono art. 102 ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami tak, aby zapewnić automatyczny zwrot prawa jazdy w sytuacji, gdy sąd w okresie 3 miesięcy od dnia zatrzymania prawa jazdy nie zakończy postępowania wobec osoby, której prawo jazdy zatrzymano.

Zmieniono również art. 102a ww. ustawy, przewidując, że osoba, która kierowała pojazdem silnikowym w okresie 3-miesięcznego zatrzymania tymczasowego elektronicznego prawa jazdy albo w okresie zatrzymania tymczasowego elektronicznego prawa jazdy na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 lub 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – nie otrzyma dokumentu prawa jazdy i będzie traktowana jak osoba, w stosunku do której została wydana decyzja o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami.

Jednocześnie ujednolicono przesłanki zatrzymania i cofnięcia uprawnień z przesłankami zatrzymania prawa jazdy przez Policję.

18. Wprowadzono rozwiązania dotyczące pracy egzaminatorów oraz możliwości podejmowania przez nich pracy zarobkowej.

Zgodnie z art. 63 ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami egzaminator zatrudniony w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego nie może podejmować zajęć zarobkowych bez zgody dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.

Jednocześnie, na mocy art. 63 ust. 3 ww. ustawy egzaminator zatrudniony w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego nie może jednocześnie prowadzić szkoleń dla osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami, co implementuje regulacje zawarte w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/126/WE z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie).

Art. 63 ust. 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami stanowi, że do egzaminatora zatrudnionego w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego stosuje się przepisy art. 4, art. 5 ust. 1 pkt 1, art. 8 ust. 1, art. 10 ust. 1, 3 i 4 oraz art. 14 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne (Dz. U. z 2025 r. poz. 499).

Tym samym egzaminator co do zasady jest pozbawiony możliwości dodatkowego zarobkowania i to nie tylko w zakresie szkolenia kierowców, jak to wskazuje pkt 2.1. lit. e

załącznika nr 4 do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/126/WE z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie).

Projektowana zmiana przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami dotycząca możliwości dodatkowego zarobkowania przez egzaminatorów wychodzi naprzeciw postulatom środowiska egzaminatorów oraz jest podyktowana pozytywnym rozpatrzeniem petycji z dnia 23 marca 2021 r. o zmniejszenie ograniczeń stawianych egzaminatorom prawa jazdy pracującym w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego i umożliwienie im prowadzenie działalności gospodarczej.

Przesądzono, że stosowanie wobec egzaminatorów przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne jest nadmiarowe i z tych względów zaproponowano uchylenie art. 63 ust. 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

Jednakże, aby zachować zgodność przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami z dyrektywą 2006/126/WE zaproponowano pozostawienie bez zmian zakazu wynikającego z art. 63 ust. 4 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

Ponadto, aby zapewnić przeciwdziałanie powstawaniu konfliktu interesów oraz zapewnienie bezstronności i obiektywizmu egzaminatora, przy jednoczesnym nieograniczaniu egzaminatorowi możliwości dodatkowego zarobkowania, zaproponowano zmianę brzmienia art. 63 ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami przewidującą, że egzaminator zatrudniony w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego nie może podejmować dodatkowych zajęć zarobkowych bez pisemnego powiadomienia dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego ani wykonywać czynności lub zajęć sprzecznych z obowiązkami wynikającymi z ustawy lub podważających zaufanie do wykonywania zawodu egzaminatora.

Naruszenie zakazu podejmowania dodatkowego zarobkowania bez pisemnego powiadomienia dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub wykonywanie czynności lub zajęć sprzecznych z obowiązkami wynikającymi z ustawy lub podważających zaufanie do wykonywania zawodu egzaminatora będzie stanowiło przesłankę do skreślenia egzaminatora z ewidencji prowadzonej przez organ nadzoru, czyli marszałka województwa.

Jednocześnie uznano, że należy wprowadzić zmianę w art. 71 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, polegającą na uzupełnieniu katalogu określającego przypadki, w których egzaminator jest skreślany z ewidencji egzaminatorów przez marszałka województwa.

Projekt ustawy przewiduje doprecyzowanie klauzuli zastępującej pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań w treści oświadczenia o stanie zdrowia kandydata na kierowcę.

19. Wprowadzono zmianę treści oświadczenia zawartego w ankiecie składanej lekarzowi podczas badania na okoliczność istnienia bądź nie przeciwwskazań do kierowania pojazdami.

Aktualnie art. 78 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami stanowi, że osoba podlegająca badaniu lekarskiemu, a w przypadku niepełnoletniego kandydata, ucznia i słuchacza, o których mowa w art. 75 ust. 1 pkt 7 i 8 ww. ustawy – rodzic w rozumieniu art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, są obowiązani wypełnić oświadczenie, w formie ankiety, dotyczące stanu zdrowia, pod rygorem odpowiedzialności karnej wynikającej z art. 233 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny. Ankietę składa się uprawnionemu lekarzowi.

Powyższa regulacja znacząco utrudnia pociągnięcie osoby do ww. odpowiedzialności karnej, bowiem warunkiem odpowiedzialności za przestępstwo fałszywych oświadczeń (złożenie fałszywego oświadczenia) jest to, aby przyjmujący oświadczenie, działając w zakresie swoich uprawnień, uprzedził zeznającego o odpowiedzialności karnej za fałszywe oświadczenie lub odebrał od niego przyrzeczenie, którego treść winna być określona w przepisach powszechnie obowiązujących.

Biorąc pod uwagę powyższe, przewiduje się, że oświadczenie, składane w formie ankiety uprawnionemu lekarzowi pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń będzie uzupełnione o klauzulę następującej treści: „Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 Kodeksu karnego oświadczam, że dane zawarte w ankiecie są zgodne z prawdą”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

Przepisy dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) nie określają wymogów w zakresie składania ankiet o stanie zdrowia.

Z uwagi na ww. zmiany potrzebna jest zmiana wzoru oświadczenia dotyczącego stanu zdrowia, o którym mowa w § 3 rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 5 grudnia 2022 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców (Dz. U. poz. 2503).

20. Złagodzone sankcje związane z cofnięciem świadectwa kwalifikacji zawodowej kierowcy.

Uwzględniając zgłaszaną przez środowisko przewoźników drogowych potrzebę złagodzenia sankcji związanych z cofnięciem świadectwa kwalifikacji zawodowej kierowcy, przewiduje się uchylene regulacji zobowiązującej starostę do obligatoryjnego wydawania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, w przypadku gdy uzyskał on informację o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego dokonano w prawie jazdy wpisu, o którym mowa w art. 15 ust. 1 ustawy (potwierdzającego odbycie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej albo szkolenia okresowego, o których mowa w rozdziale 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym).

Za wystarczające należy uznać przewidziane w art. 103a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami unieważnianie przez starostę z urzędu karty kwalifikacji kierowcy po uzyskaniu informacji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego ta karta została wydana.

W konsekwencji projektuje się znowelizowanie ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1997, z późn. zm.), tak aby uwzględnić regulacje dotyczące unieważniania wpisu kodu 95 w prawie jazdy po uzyskaniu informacji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego ten wpis został dokonany przy jednoczesnym zobowiązaniu kierowcy do wymiany prawa jazdy w terminie 60 dni od dnia, w którym unieważniono wpis kodu 95.

21. Zmieniono delegację ustawową do określenia w drodze rozporządzenia szczegółowego programu praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym.

Mając na uwadze, że dotychczasowe rozporządzenie z dnia 16 listopada 2018 r. Ministra Infrastruktury w sprawie kursu kształcącego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, wydane na podstawie art. 95 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, nie weszło nigdy w życie, nie zachodzi potrzeba wprowadzania przepisu przejściowego utrzymującego ww. regulacje w mocy.

Zgodnie z § 6 rozporządzenie to weszłoby w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych, na zasadach określonych w art. 100aa–100aq ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, określonym w komunikacie, o którym

mowa w art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Komunikat ten do chwili obecnej nie został jednak opublikowany.

W nowym rozporządzeniu zostaną uwzględnione:

- 1) okoliczności, przyczyny wypadków drogowych i ich konsekwencje oraz konieczność przeciwdziałania wypadkom drogowym;
- 2) potrzeba ujednolicenia dokumentów stosowanych w związku z przeprowadzaniem praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym;
- 3) koszty rzeczowe i osobowe związane z przeprowadzaniem praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym.

W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wprowadza się następujące zmiany:

- 1) Dostosowanie przepisów do rozwiązań projektowanych w ustawie o kierujących pojazdami obniżających wiek kierowców zawodowych, które umożliwiają przedsiębiorcy lub innemu podmiotowi wykonującemu przewóz drogowy zatrudnienie ww. kierowcy z prawem jazdy kat. D lub D+E, lub D1, lub D1+E.

Według szacunków analityków Transport Intelligence w Polsce brakowało w 2021 r. ok. 124 tys. kierowców. Perspektywy odnośnie do kwestii deficytu kierowców na unijskim rynku pracy, które roztacza przed unijną branżą transportową Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU), są pesymistyczne.

Zgodnie z szacunkami IRU w całej Europie w 2023 r. brakowało 233 tys. kierowców, co stanowiło 7% ogólnej liczby kierowców wykonujących drogowe przewozy rzeczy. W zakresie kierowców wykonujących drogowe przewozy osób to perspektywy są jeszcze gorsze, bowiem w 2023 r. brakowało 105 tys. kierowców, co stanowiło 10% ogólnej liczby kierowców wykonujących ww. przewozy. IRU szacuje, że do 2028 r. w całej Unii Europejskiej ponad 745 tys. stanowisk kierowców wykonujących drogowe przewozy rzeczy będzie nieobsadzonych.

Z kolei w przypadku drogowych przewozów osób, zgodnie z prognozami IRU, liczba ta ma przekroczyć 275 tys. wakatów.

- 2) Umożliwienie prowadzenia szkolenia osób zamierzających wykonywać przewóz drogowy lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy przez branżowe centrum umiejętności.

Projekt ustawy zmienia przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, umożliwiając prowadzenie szkolenia osób zamierzających wykonywać przewóz drogowy lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy przez branżowe centrum umiejętności, o którym mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, prowadzące branżowe szkolenie zawodowe na podstawie art. 117 ust. 1a pkt. 4a tej ustawy w zakresie przygotowania do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej oraz szkolenia okresowego w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C, C+E, D1, D i D+E. Zmiana ta powoduje z kolei konieczność uzupełnienia art. 39e ust. 1 ustawy o transporcie drogowym o dyrektora branżowego centrum umiejętności, jako podmiotu zobowiązanego do wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej osobie, która ukończyła szkolenie okresowe w tym centrum.

Projekt ustawy wprowadza też zmiany w zakresie upoważnienia ustawowego do wydania rozporządzenia z art. 39i ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. W związku z powyższym wydane zostanie nowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy. Przedmiotowe rozporządzenie uwzględnia zmiany wynikające z projektu ustawy w zakresie dodawanego ust. 1a w art. 39aa ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, który wprowadza możliwość prowadzenia szkolenia osób zamierzających wykonywać przewóz drogowy lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy przez branżowe centrum umiejętności, o którym mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, prowadzące działalność w dziedzinie zawodowej transport drogowy, spedycja, logistyka, diagnostyka i naprawa pojazdów, elektromobilność lub przemysł motoryzacyjny, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46c ust. 1 tej ustawy – w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej oraz szkolenia okresowego, w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E, jeżeli branżowe centrum umiejętności spełnia wymagania, o których mowa w art. 39g ust. 2 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 tej ustawy.

Ponadto projektowana ustawa wprowadza także zmiany w ustawie z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych ustaw (art. 7 w ust. 1 tej ustawy), co ma na

celu uporządkowanie obecnego stanu prawnego w zakresie narzędzi dla starostów do dyscyplinowania kierowców wielokrotnie naruszających przepisy ruchu drogowego. Projektowane zmiany usuwają obecny stan, w którym nie ma prawnej możliwości zatrzymania prawa jazdy w momencie przekroczenia liczby 24 punktów karnych przez starostę, a dopiero w przypadku zatrzymania dokumentu przy kontroli drogowej lub w związku z niepoddaniem się badaniu psychologicznego.

Projekt ustawy wprowadza także zmiany porządkowe do ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, w zakresie doprecyzowania, które rozwiązania prawne wejdą w życie w terminie określonym w niniejszym projekcie ustawy, a które z dniem ogłoszenia przez ministra właściwego do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikatu określającego termin wdrożenia rozwiązań technicznych związanych z rozbudową Centralnej Ewidencji Kierowców (zgodnie z art. 14 ust. 2 ww. ustawy).

Zmiany w ustawie z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw stanowią konsekwencję zmian związanych z unieważnianiem wpisu kodu 95 w prawie jazdy, tak aby uwzględnić regulacje dotyczące unieważniania tego wpisu po uzyskaniu informacji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego ten wpis został dokonany.

Ważną zmianę stanowi nowelizacja art. 17 w ustawie z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Projektowana zmiana ma na celu usunięcie możliwości redukcji punktów karnych za najcięższe naruszenia popełnione w ruchu drogowym. Katalog naruszeń, za które będzie możliwa redukcja punktów karnych zostanie określony w rozporządzeniu z dnia 14 września 2023 r. Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego, które zostanie znowelizowane.

W związku z powyższą zmianą przewidziano utrzymanie w mocy przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Ponadto utrzymuje się w mocy dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 17 ust. 7 ww. ustawy, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej regulacji.

Zgodnie z delegacją do wydania ww. rozporządzenia minister właściwy do spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz Ministrem Sprawiedliwości, mając na uwadze dyscyplinowanie i wdrażanie kierujących pojazdami silnikowymi oraz motorowerami do przestrzegania przepisów ustawy oraz zapobieganie wielokrotnemu naruszaniu przepisów ruchu drogowego, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) warunki i sposób prowadzenia ewidencji szkolenia, którego odbycie spowoduje zmniejszenie liczby punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego;
- 2) sposób punktowania i liczbę punktów odpowiadających naruszeniu przepisów ruchu drogowego popełnionemu przez osobę uprawnioną do kierowania pojazdem silnikowym lub motorowerem;
- 3) tryb występowania z wnioskami o kontrolne sprawdzenie kwalifikacji;
- 4) sposób i tryb udzielania osobie wpisanej do ewidencji informacji i wydawania zaświadczeń o dotyczących tej osoby naruszeniach wpisanych do ewidencji i przypisanych im punktach;
- 5) warunki i sposób oraz program szkolenia;
- 6) wzór zaświadczenia o odbyciu szkolenia.

Projektowana regulacja wprowadza także zmiany o charakterze porządkującym, korygującym właściwe odesłania i redakcyjnym.

Art. 4 pkt 30 ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw nadał nowe brzmienie art. 99 ust. 1–3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

Regulacje dotyczące kursu reedukacyjnego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, które dotychczas znajdowały się w art. 99 ust. 1 pkt 4 lit. a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, przeniesiono do dodawanego w tej ustawie art. 98a. W konsekwencji należało zaktualizować odesłania do art. 99 ust. 1 pkt 4 lit. a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami znajdujące się w art. 135 w ust. 1 w pkt 1 w lit. c oraz w art. 135a ust. 1 pkt 1 lit. g ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Również art. 100 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami odsyła do art. 99 ust. 1 pkt 4 lub 5 tej ustawy.

Zauważyć należy, że na mocy ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw zmieniono odesłania znajdujące się w art. 102 i 105 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

Wyrazy „art. 99 ust. 1 pkt 4 lub 5” zastąpiono wyrazami „art. 98a ust. 1 pkt 2 lub ust. 3”, wyrazy „art. 99 ust. 1 pkt 4” zastąpiono wyrazami „art. 98a ust. 3”, a wyrazy „art. 99 ust. 1 pkt 5” zastąpiono wyrazami „art. 98a ust. 1 pkt 2”.

Uwzględniając powyższe, zasadne wydaje się skorygowanie odesłań do punktów 4 i 5 w art. 99 w ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami znajdujących się w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

W pozostałym zakresie nowelizacja stanowi konsekwencję projektowanych zmian.

Projektuje się, że do postępowań w przedmiocie zatrzymania prawa jazdy, cofnięcia uprawnienia do kierowania pojazdami oraz spraw z zakresu uprawnień kierowców wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy stosuje się odpowiednio przepisy ustaw zmienianych w art. 1–3, w brzmieniu dotychczasowym.

Projektuje się, że do osób, które uzyskały uprawnienia do kierowania pojazdami przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy oraz do osób, które w okresie 6 lat od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy ukończyły z wynikiem pozytywnym kurs dla kandydatów na instruktorów, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 6 ustawy zmienianej w art. 2, albo ukończyły z wynikiem pozytywnym kurs kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 58 ust. 1 pkt 6 ustawy zmienianej w art. 2, stosuje się przepisy dotychczasowe dotyczące obliczania okresu posiadania uprawnienia do kierowania pojazdami, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 2 lit. b i pkt 3 oraz w art. 58 ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 2.

Projektuje się, że do osób, które przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy rozpoczęły szkolenie redukujące punkty karne, o którym mowa w art. 17 ust. 6a ustawy zmienianej w art. 7, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Przewiduje się, że projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyłączeniem regulacji dotyczących:

- 1) użytkowania buspasów przez pojazdy zespołu ratownictwa medycznego, elektryczne i zasilane wodorem oraz w zakresie wyboru podmiotu prowadzącego i aktualizującego internetową bazę pojazdów szkoleniowych przystosowanym do rodzaju

niepełnosprawności, w przypadku których proponuje się, aby weszły w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia;

- 2) pojazdów Sił Zbrojnych RP, składu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, branżowego centrum umiejętności, w przypadku których proponuje się, aby weszły w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia;
- 3) rozszerzenia możliwości uzyskania prawa jazdy kategorii D1 lub D w przypadku całkowitego ubytku słuchu lub w przypadku częściowego ubytku słuchu, w przypadku których proponuje się, aby weszły w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia;
- 4) rozwiązań związanych z okresem próbnym i próbnym przedłużonym wymagających prowadzenie zmian w Centralnej Ewidencji Kierowców, w przypadku których proponuje się, aby weszły w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Proponuje się również, aby przepisy wprowadzające obowiązek używania przez kierujących rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego poniżej 16 roku życia oraz przez dziecko w wieku do 7 lat przewożone na rowerze w sposób, o którym mowa w art. 33 ust. 2 ustawy, w czasie jazdy kasków ochronnych odpowiadających właściwym warunkom technicznym oraz sankcje za niedopełnienie tego obowiązku wchodziły w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia. Taki termin wejścia w życie ww. przepisów zapewni adresatom tych norm odpowiedni czas na dostosowanie się do nowych regulacji.

Zgodnie z powyższym:

- 1) z dniem następującym po dniu ogłoszenia wejdą w życie przepisy:
 - a) art. 1 pkt 4 (dopuszczenie poruszania się pojazdów ratownictwa medycznego po buspasach),
 - b) art. 1 pkt 13 (przedłużenie dopuszczenia poruszania się pojazdów elektrycznych i zasilanych wodorem po buspasach),
 - c) art. 4 pkt 11 (zapewnienie ciągłości prowadzenia internetowej bazy pojazdów szkoleniowych przystosowanym do rodzaju niepełnosprawności);
- 2) po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia wejdą w życie przepisy:
 - a) art. 1 pkt 2 i art. 4 pkt 4 lit. b oraz pkt 15 i 17 (rozwiązania dotyczące Sił Zbrojnych RP),
 - b) art. 1 pkt 12 oraz art. 10 (rozszerzenie składu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o GITD),
 - c) art. 3 pkt 2–7 (szkolenia w zakresie kwalifikacji kierowców zawodowych prowadzonych przez branżowe centra umiejętności);

- 3) po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia wejdą w życie przepisy art. 1 pkt 5 i 6, pkt 9 lit. a tiret drugie i trzecie, pkt 10 lit. a tiret drugie i trzecie oraz pkt 11, art. 3 pkt 1 oraz art. 4 pkt 6 i pkt 7 lit. a oraz b, dotyczące wymagające wprowadzenia nowych funkcjonalności teleinformatycznych w Centralnej Ewidencji Kierowców;
- 4) po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia wejdą w życie przepisy:
 - a) art. 1 pkt 3 oraz art. 2 (obowiązek korzystania z kasku ochronnego przez kierującego do czasu ukończenia 16 roku życia podczas jazdy rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego oraz odpowiedzialność za naruszenie tego obowiązku, która będzie dochodzona na podstawie nowoprojektowanych przepisów art. 89a ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń),
 - b) art. 4 pkt 1 i 16 (dostosowanie zakresu badań lekarskich kierowców zawodowych i kandydatów na tych kierowców),
 - c) art. 8 (szkolenie redukujące punkty karne).

Projekt nie wywiera wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt ustawy nie podlega przedstawieniu organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowana ustawa nie zawiera norm technicznych, w związku z czym nie podlega procedurze notyfikacji, zgodnie z trybem określonym w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.) projekt został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji.

W trybie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa żaden z podmiotów nie wyraził zainteresowania pracami nad projektem.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Stanisław Bukowiec – Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Olga Tworek – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego sekretariatDTD@mi.gov.pl, Olga.Tworek@mi.gov.pl +48 22 630 12 40	Data sporządzenia 21.08.2025 r. Źródło: Prawo UE (dyrektywa) 1. Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) (Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, str. 18, z późn. zm.); 2. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 330 z 23.12.2022, str. 46, z późn. zm.); 3. Uchwała KRBRD nr 8/2024 z dnia 5 czerwca 2024 r.; 4. Uchwała KRBRD nr 2/2025 z dnia 14 lipca 2025 r. Inicjatywa własna Nr w wykazie prac UC76
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Uwzględniając raport Komendy Głównej Policji Biura Ruchu Drogowego pt. „Wypadki drogowe w Polsce w 2023 r.”, wskazujący, że grupa tzw. „młodych kierowców” w wieku 18–24 lat charakteryzuje się najwyższym wskaźnikiem liczby wypadków na 10 tys. populacji, przesądzone, że zasadne jest wprowadzenie rozwiązań, których skutkiem będzie rozwinięcie u takich młodych kierujących poczucia odpowiedzialności za kierownicą oraz uświadomienie niebezpieczeństw wynikających przede wszystkim. z nadmiernej i niedostosowanej do warunków ruchu panujących na drodze prędkości.

Z tego względu projektuje się przywrócenie możliwości wydawania prawa jazdy kategorii B osobom, które osiągnęły wiek 17 lat i uzyskały pisemną zgodę rodziców lub opiekunów, w powiązaniu m.in. z wdrożeniem regulacji dotyczących okresu próbnego oraz wprowadzeniem systemu jazdy w towarzystwie doświadczonego kierowcy.

Regulacje zawarte w rozdziale 14 ustawy o kierujących pojazdami (regulacje dotyczące okresu próbnego) od ponad 12 lat oczekują na wejście w życie. Na podstawie art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957, z późn. zm.) przepisów ww. rozdziału 14 nie stosuje się do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych na zasadach określonych w art. 100aa–100aq ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Aktualnie nie jest znana data ogłoszenia komunikatu określającego termin wdrożenia omawianych rozwiązań technicznych.

Dotychczasowe przepisy przewidują 2-letni okres próbny dla osoby, która po raz pierwszy uzyskała prawo jazdy kategorii B, począwszy od dnia, w którym został jej wydany ten dokument, jak również dla osób, które uzyskały to prawo jazdy po uprzednim cofnięciu uprawnienia albo w trybie określonym w art. 14 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

Projektowana ustawa powieli ww. rozwiązania oraz dodaje 3-letni okres próbny dla „młodego kierowcy”, o którym mowa w projektowanym art. 8a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Okres próbny takiego młodego kierowcy nie może trwać dłużej niż do czasu ukończenia przez niego 20 lat.

Uwzględniając potrzebę podniesienia poziomu bezpieczeństwa na drogach dodano nowe ograniczenie dotyczące kierowców znajdujących się w okresie próbnym – zakaz jazdy z przekroczeniem stężenia 0,0‰ alkoholu we krwi lub 0,0 mg/dm³ w wydychanym powietrzu lub 0,0 ng/ml środka działającego podobnie do alkoholu w organizmie.

Powyższe ma na celu wyrobienie w młodych kierowcach prawidłowych nawyków w zakresie powstrzymywania się od kierowania pojazdem po spożyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.

Dodatkowo osoby objęte okresem próbnym, które nie ukończyły 18 lat, będą mogły przewozić inne osoby nieletnie wyłącznie w towarzystwie doświadczonego kierowcy, a także nie będą mogły wykonywać transportu drogowego rzeczy, o którym mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, lub wykonywać przewozu osób taksówką lub w ramach przewozu okazjonalnego w rozumieniu art. 4 pkt 11 tej ustawy.

Analizy danych na temat wypadków drogowych w latach 2021–2023 wskazują, że najczęściej ofiarami śmiertelnymi oraz rannymi w wypadkach spowodowanych przez młodych kierowców są osoby z tej samej grupy wiekowej, ich rówieśnicy.

Dotychczasowe przepisy przewidują przedłużanie o kolejne 2 lata okresu próbnego w przypadku popełnienia dwóch wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji oraz o czas zatrzymania prawa jazdy. Projektowana ustawa powieli ww. rozwiązanie, a dodatkowo przesądza, że przypadku, gdy okres próbny miałby zostać przedłużony po raz drugi, starosta wydaje decyzję administracyjną o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami.

Aktualnie prawa jazdy kategorii B są wydawane 17-latkom m.in. w Austrii, Estonii, Francji, Danii, Luksemburgu, Holandii oraz w Niemczech.

Według badań Instytutu Transportu Samochodowego problem młodych kierowców posiadających prawo jazdy krócej niż 2 lata jest jednym z głównych problemów zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w większości krajów wysoko zmotoryzowanych. Szczegółowe analizy wypadków z udziałem młodych kierowców pozwoliły na określenie wspólnych cech tego zjawiska. Powodem jest nie tyle brak znajomości przepisów, czy umiejętności wykonywania manewrów, ale bardziej brak doświadczenia, nieświadomość zagrożeń i brak umiejętności ich przewidywania, a przy tym nadmierna wiara w siebie. System szkolenia kierowców obowiązujący w Polsce ograniczający się do kilkudziesięciu godzin szkolenia teoretycznego i praktycznego nie jest w stanie zapewnić w pełni możliwości realizacji podstawowego celu, jakim jest przygotowanie kandydatów na kierowców do bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym. Zgodnie z zaleceniami ekspertów międzynarodowych system szkolenia kierowców powinien umożliwiać:

- 1) kształtowanie świadomości ryzyka poprzez indywidualne doświadczenie;
- 2) skuteczną naukę bezpiecznych zachowań na drodze;
- 3) kształtowanie indywidualnej motywacji kierowcy i społecznej odpowiedzialności;
- 4) nabycie niezbędnego doświadczenia przed uzyskaniem prawa jazdy;
- 5) nadzór nad młodym, niedoświadczonym kierowcą w czasie dwóch pierwszych lat kierowania pojazdem.

Skuteczny model szkolenia kierowców powinien być maksymalnie wydłużony, umożliwiać rozpoczęcie nauki jak najwcześniej i obejmować m.in. system jazdy z osobą towarzyszącą po uzyskaniu prawa jazdy w pierwszym okresie samodzielnych jazd, okres próby dla młodych stażem kierowców czy dodatkowe szkolenie po upływie 4–6 miesięcy posiadania prawa jazdy. Również zalecenia opublikowane w raporcie Komisji Europejskiej (Thematic Report, Young Novice Drivers, EC, 2023) wskazują, że zostało udowodnione, że m.in. następujące środki w przeciwdziałaniu wypadkom drogowym popełnianym przez młodych kierowców mogą okazać się skuteczne:

- 1) jazda w towarzystwie starszego, bardziej doświadczonego kierowcy;
- 2) niższy poziom alkoholu we krwi.

Ponadto wyniki analizy wypadków drogowych w 2023 r. w Polsce, przeprowadzonej przez Komendę Główną Policji wskazują, że „młodzi kierowcy” w wieku 18–24 lat charakteryzują się najwyższym wskaźnikiem liczby wypadków na 10 tys. populacji.

W 2023 r. byli oni sprawcami 2 898 wypadków (15,2% wypadków powstałych z winy kierujących), zginęło w nich 275 osób, a 3 664 zostały ranne. Liczby są niższe od danych ubiegłorocznych: wypadki mniej o 161 (-5,3%), zabici mniej o 6 (-2,1%) i rannych mniej o 246 (-6,3%).

Przyczyną 35,8% wypadków, które spowodowali młodzi kierowcy było „niedostosowanie prędkości do warunków ruchu”, a o ich ciężkości świadczy 61,1% zabitych w wypadkach przez nich spowodowanych. Jest to grupa osób, którą

cechuje brak doświadczenia i umiejętności w kierowaniu pojazdami i jednocześnie duża skłonność do brawury i ryzyka. Dane te uzasadniają konieczność podjęcia interwencji w zakresie zmian prawnych, dedykowanych szczególnie tej grupie kierowców i kandydatów na kierowców.

Wprowadzenie regulacji dotyczących obniżenia minimalnego wieku kierowcy w ramach kategorii B prawa jazdy do 17 roku życia, przy jednoczesnym ograniczeniu możliwości kierowania pojazdami, poprzez wzmocnienie mechanizmu nadzoru, takie jak: jazda z doświadczonym kierowcą, zerowy poziom alkoholu we krwi, oraz okres próbny po uzyskaniu prawa jazdy ma na celu poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach, minimalizowanie skutków wypadków drogowych oraz kształtowanie wzorców bezpiecznych zachowań na drodze wśród „młodych kierowców”.

Wskazać należy, że projekt zakłada również wprowadzenie regulacji dotyczących przedłużenia okresu próbnego oraz szkoleń i kursów, które należy odbyć w okresie próbnym.

Przesądzone, że zasadne jest wskazanie, że odbycie praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym jest konieczne w przypadku przekroczenia liczby 12 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego. Takie szkolenie będzie przeprowadzane w ośrodku doskonalenia techniki jazdy odpłatnie, a informacja o odbyciu szkolenia będzie przekazywana do Centralnej Ewidencji Kierowców, na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Funkcjonalności systemu obsługującego centralną ewidencję kierowców wymagają stopniowego wdrażania w życie. Aktualny stan prawny budzi wątpliwości, czy minister właściwy do spraw informatyzacji posiada narzędzie prawne do częściowego odblokowywania funkcjonalności systemu, czy wdrożenie systemu powinno nastąpić w jednym czasie w całości. Przedłożony projekt ma na celu przecięcie dyskusji wokół podstaw prawnych do wydawania częściowych komunikatów i doprecyzowanie przepisów, które umożliwiłyby częściowe odblokowywanie systemu w miarę jego rozwoju i pozyskaniu odpowiednich rozwiązań technicznych. Projekt jest kontynuacją zmian zapoczątkowanych ustawą z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z rozwojem publicznych systemów teleinformatycznych (Dz. U. poz. 1002), która przewidywała możliwość zakresowego wdrażania kolejnych funkcjonalności ewidencji kierowców.

Obniżenie minimalnego wieku do uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii B do lat 17 wpłynie korzystnie na kształcenie uczniów szkół branżowych i słuchaczy kwalifikacyjnych kursów zawodowych, w ramach których realizowane jest przygotowanie do uzyskania ww. uprawnienia.

Obecnie często zdarza się, że uczniowie szkół branżowych i słuchacze kwalifikacyjnych kursów zawodowych nie mogą przystąpić do egzaminów na prawo jazdy kategorii B, chociaż ukończyli wymagane przygotowanie do kierowania tymi pojazdami w placówkach oświaty. Przeszkodę w tym względzie stanowi konieczność ukończenia 18 lat.

Należy również wskazać, że dzięki obniżeniu minimalnego wieku do uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii, w dobie niedoboru kierowców zawodowych, z którym obecnie mierzy się branża transportu drogowego, przedmiotowa zmiana niewątpliwie pozytywnie wpłynie na krajowy rynek pracy, zasilając go potencjalnymi przyszłymi kierowcami zawodowymi.

W kontekście wpływu regulacji na uczniów szkół ponadpodstawowych i słuchaczy kwalifikacyjnych kursów zawodowych kształcących się w systemie oświaty w zawodach, w ramach których realizowane jest przygotowanie do uzyskania prawa jazdy, należy też wskazać, że zgodnie z informacją przekazaną przez Ministerstwo Edukacji Narodowej, obecnie kształcenie w zawodzie kierowca mechanik (branżowa szkoła I stopnia) oraz w zawodzie technik transportu drogowego (technikum) odbywa się w 238 szkołach, w których uczy się łącznie 3331 uczniów. Jeżeli zaś chodzi o kształcenie w ramach kwalifikacyjnego kursu zawodowego w zakresie zawodu kierowca mechanik to odbywa się ono w 2 placówkach, w których uczy się łącznie 191 kursantów.

Według danych Komendy Głównej Policji w 2023 roku zdecydowana większość wypadków miała miejsce na drogach jedno jezdniowych dwukierunkowych – zdarzeń tych było 16 692, co stanowi 79,7% wszystkich wypadków drogowych w Polsce oraz 87% wszystkich ofiar śmiertelnych i 79,5% rannych. Mimo, iż większość wypadków wydarzyła się na obszarze zabudowanym, to w wyniku wypadków mających miejsce poza obszarem zabudowanym zginęło więcej osób, w co piątym wypadku zginął człowiek, podczas gdy w obszarze zabudowanym w co dwudziestym. Natomiast główną przyczyną wypadków występujących na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych po nieustąpieniu pierwszeństwa przejazdu (3 836 wypadków) było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (3 562 wypadki) przesądzone, że

zasadne zatem jest dodanie nowej przesłanki zatrzymania prawa jazdy, tj. kierowanie pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h – na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym obok istniejącej przesłanki zatrzymania prawa jazdy w przypadku kierowania pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym.

Tym samym nowa podstawa zatrzymania prawa jazdy w odniesieniu do wykroczeń związanych z przekroczeniem prędkości poza obszarem zabudowanym powinna dotyczyć w pierwszej kolejności dróg jednojezdniowych, dwukierunkowych. Propozycja nowelizacji przepisów w omawianym zakresie była przedmiotem uchwały Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

W konsekwencji przewiduje się również zwiększenie uprawnień Policji w zakresie zatrzymywania prawa jazdy kierującego pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h. Dotychczas powyższe przekroczenie prędkości skutkowało zatrzymaniem prawa jazdy wyłącznie w przypadku kierowania pojazdem na obszarze zabudowanym.

Ustawa zwiększa poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego (UTO) do lat 16, w szczególności przez wprowadzenie regulacji mających na celu zmniejszenie ciężkości urazów głowy podczas upadku.

Obecnie użytkownicy rowerów, rowerów elektrycznych, hulajnóg elektrycznych czy urządzeń transportu osobistego nie mają obowiązku korzystania z kasków ochronnych, choć jest to zalecane ze względów bezpieczeństwa.

W zderzeniach z udziałem rowerów, hulajnóg elektrycznych oraz UTO powszechne są urazy głowy. To jedna trzecia wszystkich urazów odnoszonych przez użytkowników hulajnóg elektrycznych. Badania pokazują wyraźny związek między niestosowaniem kasku podczas jazdy na hulajnodze elektrycznej a urazowym uszkodzeniem mózgu.

Z badań i raportów międzynarodowych wynika, że stosowanie kasku przez rowerzystów zmniejsza śmiertelne urazy głowy o 71% (na podstawie: „Road safety thematic report – Cyclists”. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport), a przez użytkowników hulajnóg elektrycznych zmniejsza liczbę wszystkich obrażeń głowy o 44% (na podstawie: „Improving the road safety of e-scooters” Pin Flash Report 47 November 2024, ETSC).

Z międzynarodowych badań ofiar wypadków drogowych (na podstawie: „Safer Micromobility”, International Transport Forum Policy Papers, OECD) wynika, że obrażenia głowy występują u:

- 18–41% ofiar wśród użytkowników hulajnóg elektrycznych,
- 20–24% ofiar wśród rowerzystów,
- 35% ofiar wśród użytkowników rowerów elektrycznych.

W przypadku użytkowników hulajnóg elektrycznych dodatkowo 30–60% ofiar wypadków doznaje obrażeń twarzy.

Ze statystyk prowadzonych przez Komendę Główną Policji wynika, że wzrasta liczba wypadków i kolizji drogowych, w których sprawcami byli użytkownicy hulajnóg elektrycznych. W okresie od stycznia do maja 2025 r. blisko 55% wypadków stanowiły te, których sprawcami były dzieci poniżej 17 roku życia, a wypadki te skutkowały śmiercią jednej osoby i obrażeniami 72 osób. Warto zaznaczyć, że Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji prowadzi również statystyki, w których zauważalna jest bardzo duża liczba wypadków z udziałem osób poruszających się na hulajnogach elektrycznych, w których ponad 60% użytkowników hulajnóg elektrycznych zostaje rannych, a ponad 30% ciężko rannych.

Tymczasem noszenie kasku podczas jazdy na hulajnodze elektrycznej może zmniejszyć ryzyko urazów głowy nawet o 44%. Kaski są bowiem jednym z najskuteczniejszych środków ochrony życia w ruchu drogowym dzieci i młodzieży korzystającej z rowerów, hulajnóg elektrycznych i UTO.

Badania pokazują, że w razie wypadku rowerzyści w kaskach są o 60% mniej narażeni na poważne urazy głowy i mózgu oraz o 70% mniej narażeni na śmiertelne urazy głowy lub mózgu niż rowerzyści bez kasku.

Wprowadzony od dnia 17 czerwca 2023 r. wymóg legitymowania się przez kierowców wykonujących przewóz osób taksówkami lub w ramach przewozów okazjonalnych prawem jazdy wydanym w kraju spowodował wzrost zainteresowania wymianą zagranicznego prawa jazdy na krajowe u kierujących pojazdami niebędących obywatelami

Polski. Zaznaczenia wymaga, że w 2023 r. w porównaniu do 2022 r. odnotowano wzrost liczby wymienianych praw jazdy do 56 345 sztuk z 29 845 sztuk, tj. o 26 500. Najczęściej wymienionymi dokumentami są wydane uprawnienia do kierowania pojazdami z krajów, takich jak: Wielka Brytania, Ukraina, Białoruś i Rosja. Procedura wymiany prawa jazdy, według strony społecznej, jest długotrwała i powoduje brak dostępności kierowców na rynku pracy.

Aby dokonać wymiany zagranicznego prawa jazdy kierowca musi spełniać wymóg tzw. rezydencji, czyli przebywać na terytorium RP co najmniej 185 dni. Ponadto postępowanie administracyjne w przedmiocie wydania prawa jazdy jest czasochłonne; starostwa odnotowują zwiększoną liczbę postępowań w tym zakresie, a w ramach tych postępowań należy potwierdzić uprawnienia kierowcy w kraju będącym wystawcą prawa jazdy. Tym samym, posiadacz zagranicznego prawa jazdy, który wiąże swoją przyszłość z Polską i chciałby podjąć pracę jako kierowca nie tylko musi czekać 185 dni, aby zgodnie z przepisami złożyć wniosek o wydanie mu polskiego prawa jazdy, ale również musi czekać niejednokrotnie kilka miesięcy na wydanie decyzji w przedmiocie wydania mu prawa jazdy.

Z tego względu zasadnym jest usprawnienie procedury wydawania polskiego prawa jazdy na podstawie prawa jazdy zagranicznego. Projektowana zmiana dopuszcza złożenie wniosku o wydanie prawa jazdy przed spełnieniem wymogu rezydencji.

Powyższa zmiana będzie miała pozytywny wpływ na rynek pracy oraz posiadaczy zagranicznych praw jazdy, którzy z powodu więzi osobistych lub zawodowych chcą uzyskać polskie prawo jazdy, a także na przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą polegającą na pośrednictwie przy przewozach osób.

Projektowane przepisy nie tyle przewidują skrócenie czasu wymiany zagranicznego prawa jazdy na polskie, ale pozwalają na złożenie wniosku o taką wymianę w chwili uzyskania miejsca zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i podjęcia decyzji o planowanym pobycie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przez co najmniej 185 dni w każdym roku kalendarzowym. Tym samym posiadacz zagranicznego prawa jazdy, na mocy art. 5 ust. 4 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami korzysta z posiadanych uprawnień do kierowania odpowiednim pojazdem silnikowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w okresie 6 miesięcy od dnia rozpoczęcia stałego lub czasowego pobytu. Następnie, odbierając polskie prawo jazdy, składa oświadczenie, że posiada miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w rozumieniu art. 12 zdanie 1 dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie). Powyższe spowoduje, że cudzoziemiec, który odpowiednio wcześniej złoży wniosek o wymianę prawa jazdy nie będzie pozbawiony po upływie okresu 6 miesięcy możliwości kierowania pojazdem w oczekiwaniu na wydanie polskiego prawa jazdy.

W myśl art. 31 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców może wystąpić do właściwego starosty z wnioskiem o wydanie poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D, jeżeli posiada akredytację kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe.

Poświadczenie uprawnia Ośrodek Szkolenia Kierowców do prowadzenia kursów dla kandydatów na instruktorów, warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów i wykładowców oraz do wydawania nieodpłatnie kart rowerowych i prowadzenia szkoleń kandydatów na kierowców w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. Ustawa z dnia 22 listopada 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2245, z późn. zm.) zmieniła w sposób zasadniczy zasady przyznawania akredytacji kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe. Wprowadziła m.in. 5-letni okres ważności akredytacji (dotychczas były one bezterminowe) oraz wymóg uprzedniego prowadzenia kształcenia w formie lub formach pozaszkolnych przez okres co najmniej 3 lat.

Tym samym na gruncie obowiązujących przepisów nie jest możliwe uzyskanie akredytacji kuratora oświaty w przypadku, gdy Ośrodek Szkolenia Kierowców nie prowadził kształcenia w formie lub formach pozaszkolnych przez okres co najmniej 3 lat, tj. nie legitymuje się stosownym wpisem do Rejestru Szkół i Placówek Oświatowych <https://rspo.gov.pl/>.

Podkreślić należy, że celem akredytacji jest zapewnianie nadzoru kuratora oświaty nad jakością kształcenia ustawicznego prowadzonego w danej formie pozaszkolnej. Przyjąć należy, że Ośrodki Szkolenia Kierowców zgodnie z art. 43 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami są objęte nadzorem starostów, w tym w zakresie dotyczącym szkoleń, kursów oraz jakości kształcenia (analizy statystyczne dotyczące średniej zdawalności osób szkolonych w danym ośrodku).

Zgodnie z danymi zawartymi w Rejestrze Szkół i Placówek Oświatowych zaledwie 20 Ośrodków Szkolenia Kierowców posiada wpis do tego rejestru umożliwiający ubieganie się o akredytację kuratora oświaty wydaną na podstawie art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe. Dodatkowo 5 podmiotów funkcjonuje jako szkoły policealne, Centra Kształcenia Zawodowego i Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, które również są wpisane do ww. rejestru, co umożliwia im ubieganie się o omawianą powyżej akredytację i uzyskanie uprawnień do prowadzenia kursów dla kandydatów na instruktorów, warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów i wykładowców.

W Polsce występuje około 5997 Ośrodków Szkolenia Kierowców oraz 43 Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego. Podmioty te na gruncie uprzednio obowiązujących przepisów mogły stosunkowo łatwo uzyskać akredytację kuratora oświaty i ubiegać się o poświadczenia określone w art. 31 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

Aktualnie dostęp do kursów dla kandydatów na instruktorów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów i wykładowców podmiotów szkolących kierowców może być ograniczony, bowiem zaledwie 25 podmiotów może spełnić wymogi niezbędne do uzyskania ww. poświadczenia.

Wskazać należy, że powyższa regulacja dotyczy 22 723 instruktorów. Art. 37 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami przewiduje, że instruktor do dnia 7 stycznia każdego roku jest obowiązany przedkładać staroście zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w roku ubiegłym w warsztatach doskonalenia zawodowego, o których mowa w art. 35 ust. 6 ustawy. Natomiast art. 38 ust. 5 pkt 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami przewiduje, że wykładowca do dnia 7 stycznia każdego roku jest obowiązany przedkładać staroście zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego, o których mowa w art. 35 ust. 6 ustawy.

Dodatkowo zgodnie z art. 23a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami kandydat na kierowcę może się sam przygotować do egzaminu teoretycznego. W takiej sytuacji przed przystąpieniem do kursu na prawo jazdy można zdać egzamin teoretyczny w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego (WORD) i w ten sposób od razu zacząć praktyczną naukę jazdy z pominięciem kursu teoretycznego.

Tym samym, to praktyczne szkolenie w ruchu drogowym stanowi podstawową działalność ośrodka szkolenia kierowców, nadzorowaną przez starostę.

Biorąc pod uwagę powyższe, przewiduje się usunięcie wymogu posiadania omawianej akredytacji kuratora oświaty, a po usunięciu ww. wymogu poziom nadzoru nie ulegnie obniżeniu. Nadzór nad ośrodkami szkolenia kierowców w Polsce sprawuje starosta, właściwy ze względu na miejsce prowadzenia ośrodka. Starosta, zgodnie z obowiązującymi przepisami art. 44 ustawy o kierujących pojazdami, kontroluje ośrodek szkolenia kierowców co najmniej raz w roku lub jeżeli na nieprawidłowy przebieg szkolenia wskazują analiza statystyczna zdawalności osób szkolonych w tym ośrodku lub analiza statystyczna naruszeń przepisów ruchu drogowego popełnionych przez osoby przeszkolone w tym ośrodku, w okresie 2 lat od dnia uzyskania przez te osoby prawa jazdy określonej kategorii, lub złożone na ośrodek skargi.

Ponadto starosta kontroluje ośrodek szkolenia kierowców wpisany do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców w innym powiecie, którego infrastruktura jest zlokalizowana na obszarze działania tego starosty co najmniej raz w roku lub jeżeli na nieprawidłowy przebieg szkolenia wskazują złożone na ośrodek skargi, lub na wniosek starosty, który wpisał ośrodek szkolenia kierowców do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców.

Natomiast w przypadku wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, nad którymi nadzór sprawuje marszałek województwa, kontrole przeprowadzane są co najmniej raz na pół roku lub jeżeli analizy dotyczące kwartalnej średniej zdawalności osób egzaminowanych w danym ośrodku lub bieżące analizy w zakresie skarg złożonych na ośrodek wskazują na jakiegokolwiek nieprawidłowe działanie tego ośrodka.

Uwzględniając potrzebę zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, przewidziano dodanie nowej przesłanki odmowy wydania prawa jazdy i cofnięcia uprawnień – kierowanie pojazdem silnikowym bez uprawnień (w okresie zatrzymania tymczasowego elektronicznego prawa jazdy albo w okresie odsunięcia w czasie o 3 miesiące wydania prawa jazdy w związku z ujawnieniem czynu, o którym mowa w art. 135 ust. 1 pkt 2 lub 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, popełnionego po upływie okresu ważności tymczasowego elektronicznego prawa jazdy, a przed wydaniem prawa jazdy). Aktualnie na podstawie art. 102 ust. 1d ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami osoba, która kierowała pojazdem silnikowym bez uprawnień (wydano decyzję administracyjną o zatrzymaniu na 3 miesiące jej prawa jazdy albo zatrzymano prawo jazdy na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 lub 2a albo art. 135a ust. 1

pkt 2 lub 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym) ma jedynie przedłużany okres, na który zatrzymano prawo jazdy, do 6 miesięcy – na podstawie decyzji administracyjnej wydawanej przez starostę.

W przypadku zbiegu postępowania w przedmiocie wydania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy na 3 miesiące (decyzja, o której mowa w art. 102 ust. 1c ustawy, nie została jeszcze wydana) starosta wydaje decyzję o zatrzymaniu prawa jazdy na okres 6 miesięcy.

Powyższe stoi w sprzeczności z zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego, które zakładają, że osoby kierujące pojazdem bez stosownych uprawnień winny być surowo karane.

Art. 180a ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny stanowi, że „Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu, prowadzi pojazd mechaniczny, nie stosując się do decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.”.

Tym samym zasadne jest, aby osoba, o której mowa w art. 102 ust. 1d ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, która kierowała pojazdem, pomimo zatrzymanego prawa jazdy, była karana czasowym cofnięciem jej uprawnień.

W konsekwencji zmieniono również art. 102a ustawy, przewidując, że osoba, która kierowała pojazdem silnikowym w okresie 3 miesięcznego zatrzymania tymczasowego elektronicznego prawa jazdy albo w okresie zatrzymania tymczasowego elektronicznego prawa jazdy na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 lub 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – nie otrzyma dokumentu prawa jazdy i będzie traktowana jak osoba, w stosunku do której została wydana decyzja o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami.

W obecnym brzmieniu art. 52 ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami przerwanie egzaminu na prawo jazdy jest możliwe jedynie w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego. Powyższe budzi wątpliwości interpretacyjne oraz nie uwzględnia możliwości przerwania egzaminu na prawo jazdy w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej nie zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego, ale naraża na uszkodzenie pojazd egzaminacyjny lub zagraża bezpieczeństwu egzaminatora lub innych pasażerów pojazdu egzaminacyjnego.

Zgodnie z art. 63 ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami egzaminator zatrudniony w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego nie może podejmować zajęć zarobkowych bez zgody dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego. Jednocześnie, na mocy art. 63 ust. 3 ww. ustawy egzaminator zatrudniony w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego nie może jednocześnie prowadzić szkoleń dla osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami, co implementuje regulacje zawarte w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/126/WE z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie).

Art. 63 ust. 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami stanowi, że do egzaminatora zatrudnionego w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego stosuje się przepisy art. 4, art. 5 ust. 1 pkt 1, art. 8 ust. 1, art. 10 ust. 1, 3 i 4 oraz art. 14 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne. Tym samym egzaminator co do zasady jest pozbawiony możliwości dodatkowego zarobkowania i to nie tylko w zakresie szkolenia kierowców, jak to wskazuje pkt 2.1. lit. e załącznika nr 4 do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/126/WE z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie).

Projektowana zmiana przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami dotycząca możliwości dodatkowego zarobkowania przez egzaminatorów wychodzi naprzeciw postulatowi środowiska egzaminatorów oraz jest podyktowana pozytywnym rozpatrzeniem petycji z dnia 23 marca 2021 r. o zmniejszenie ograniczeń stawianych egzaminatorom prawa jazdy pracującym w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego i umożliwienie im prowadzenia działalności gospodarczej.

Przesądzone, że stosowanie wobec egzaminatorów przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne jest nadmiarowe i z tych względów zaproponowano uchylenie art. 63 ust. 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

Jednakże, aby zachować zgodność przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami z dyrektywą 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy, tj. z pkt 2 ppkt 2.1 lit. e i pkt 2.2 lit. e załącznika IV do dyrektywy, które stanowią, że osoba przeprowadzająca egzamin na prawo jazdy nie

może równocześnie wykonywać działalności zarobkowej jako instruktor nauki jazdy w szkole nauki jazdy, zaproponowano pozostawienie bez zmian zakazu wynikającego z art. 63 ust. 4 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

Ponadto, aby zapewnić przeciwdziałanie powstawaniu konfliktu interesów oraz zapewnienie bezstronności i obiektywizmu egzaminatora, przy jednoczesnym nieograniczaniu egzaminatorowi możliwości dodatkowego zarabkowania, zaproponowano zmianę brzmienia art. 63 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami przewidującą, że egzaminator zatrudniony w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego nie może podejmować dodatkowych zajęć zarobkowych bez pisemnego powiadomienia dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.

W konsekwencji wprowadzono zmianę w art. 71 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, polegającą na uzupełnieniu katalogu określającego przypadki, w których egzaminator jest skreślany z ewidencji egzaminatorów przez marszałka województwa.

Projekt ustawy przewiduje doprecyzowanie klauzuli zastępującej pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań w treści oświadczenia o stanie zdrowia kandydata na kierowcę. Aktualnie art. 78 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami stanowi, że osoba podlegająca badaniu lekarskiemu, a w przypadku niepełnoletniego kandydata, ucznia i słuchacza, o których mowa w art. 75 ust. 1 pkt 7 i 8 ustawy – rodzic w rozumieniu art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, są obowiązani wypełnić oświadczenie, w formie ankiety, dotyczące stanu zdrowia, pod rygorem odpowiedzialności karnej wynikającej z art. 233 § 6 ustawy z dnia – Kodeks karny. Ankietę składa się uprawnionemu lekarzowi.

Powyższa regulacja znacząco utrudnia pociągnięcie osoby do ww. odpowiedzialności karnej, bowiem warunkiem odpowiedzialności za przestępstwo fałszywych zeznań (złożenie fałszywego oświadczenia) jest to, aby przyjmujący zeznanie (oświadczenie), działając w zakresie swoich uprawnień, uprzedził zeznającego o odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznanie lub odebrał od niego przyrzeczenie, którego treść winna być określona w przepisach powszechnie obowiązujących.

Biorąc pod uwagę powyższe, przewiduje się, że oświadczenie składane, w formie ankiety, uprawnionemu lekarzowi pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań będzie uzupełnione o klauzulę następującej treści: „Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 Kodeksu karnego oświadczam, że dane zawarte we wniosku są zgodne z prawdą”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.”.

Przepisy dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) nie określają wymogów w zakresie składania ankiet o stanie zdrowia. Z uwagi na potrzebę zmiany wzoru oświadczenia dotyczącego stanu zdrowia, o którym mowa w § 3 rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 5 grudnia 2022 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców (Dz. U. poz. 2503), proponuje się uzgodnić termin wejścia w życie przedmiotowej zmiany z ministrem właściwym do spraw zdrowia.

Jednocześnie przewiduje się, że wprowadzane zmiany nie wpływają na ważność dotychczasowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 81 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, które zostaną do ww. przepisów dostosowane.

Uwzględniając, że art. 140i pkt 4 lit. a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym przewiduje uczestnictwo wojewódzkiego inspektora transportu drogowego w pracach Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, za zasadne uznano uzupełnienie składu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o przedstawiciela Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

Uwzględniając zgłaszaną przez środowisko przewoźników drogowych potrzebę złagodzenia sankcji związanych z cofnięciem świadectwa kwalifikacji zawodowej kierowcy, przewiduje się uchylenie regulacji zobowiązującej starostę do obligatoryjnego wydawania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, w przypadku gdy uzyskał on informację o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego dokonano w prawie jazdy wpisu (potwierdzającego odbycie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej albo szkolenia okresowego, o których mowa w rozdziale 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym).

Za wystarczające należy uznać przewidziane w art. 103a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami unieważnianie przez starostę z urzędu karty kwalifikacji kierowcy po uzyskaniu informacji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego ta karta została wydana.

W konsekwencji projektuje się znówelizowanie ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1997, z późn. zm.), tak aby uwzględnić regulacje dotyczące unieważnienia wpisu kodu 95 w prawie jazdy po uzyskaniu informacji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego ten wpis został dokonany.

Względy bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ryzyko wypadków drogowych spowodowanych przez najechanie pojazdem samochodowym na ciągnik rolniczy oraz oczekiwania rolników w zakresie zwiększenia dopuszczalnej prędkości ciągników rolniczych z 30 km/h do 40 km/h, przemawia za zwiększeniem dopuszczalnej prędkości poruszania się tych pojazdów.

Projektowana regulacja dopuszcza poruszanie się pojazdu zespołu ratownictwa medycznego po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów oraz przedłuża się do 31 grudnia 2027 r. możliwość poruszania się pojazdom elektrycznym i napędzanym wodorem po tych pasach ruchu dedykowanych autobusom.

Ponadto zapewniono ciągłość prowadzenia przez wybrany przez ministra właściwego do spraw gospodarki podmiot internetowej bazy pojazdów szkoleniowych przystosowanym do rodzaju niepełnosprawności.

Wprowadzono rozwiązania prawne umożliwiające uzyskanie prawa jazdy kategorii D przez osoby z niedosłuchem. Za zasadne uznano niewykluczanie osób z niedosłuchem z możliwości wykonywania zawodu kierowcy, w tym możliwości wykonywania przez te osoby przewozów osób, zwłaszcza wobec rozwoju technologii kompensujących deficyt słuchu.

Tworzenie norm prawnych prowadzących do aktywizacji zawodowej i rozwoju osobistego tych osób jest z jednej strony szczególnie ważne dla nich samych i ich rodzin, jednocześnie ma znaczenie w sytuacji niedoboru kierowców na rynku pracy, z którym obecnie mierzy się branża transportu drogowego. Powyższa zmiana może wymagać zmiany zasad wykonywania badań lekarskich kierowców.

Projekt przewiduje wprowadzenie automatycznego zwrotu prawa jazdy w sytuacji, gdy sąd w okresie 3 miesięcy od dnia zatrzymania prawa jazdy nie zakończy postępowania prowadzonego wobec osoby, której prawo jazdy podlegało zatrzymaniu.

Zmienia się z 5 na 10 liczbę pojazdów, o której mowa w art. 32 ust. 6a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, tj. kolumny pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, których przejazd jest dozwolony pod warunkiem uzyskania zezwolenia wojskowego na przejazd drogowy, wydawanego przez właściwy organ wojskowy. Wprowadzenie proponowanej zmiany pozwoli dostosować przepisy do międzynarodowych zobowiązań i podpisanych porozumień w zakresie poprawy mobilności wojskowej oraz zaproponowanych rozwiązań w ramach podpisanego listu intencyjnego przez Ministra Obrony Narodowej w zakresie ujednolicenia i poprawy przemieszczania wojsk w polsko-niemiecko-holenderskim korytarzu mobilności wojskowej. W 2017 roku na podstawie wniosków i obserwacji w zakresie przemieszczania wojsk zidentyfikowano bariery, które znacznie ograniczają mobilność wojskową. Zapewnienie szybkiego przemieszczania wojsk w Europie jest podstawą do zwiększenia bezpieczeństwa granic UE i NATO oraz zwiększenia bezpieczeństwa mieszkańców Europy. W tym celu UE wspólnie z krajami członkowskimi podjęła intensywne działania mające na celu zidentyfikowanie barier, które ograniczają w znaczny sposób szybkość przemieszczania wojsk. Jednym z zidentyfikowanych ograniczeń jest nadmiar dokumentacji oraz biurokracji, jaką należy wykonać w celu uzyskania zgody na przejazd wojskowy. Na podstawie opracowanego i uzgodnionego Planu Działania na rzecz Mobilności Wojskowej kraje zobowiązały się do podjęcia kroków mających na celu między innymi uproszczenie oraz likwidację tych ograniczeń, które istotnie wpływają na mobilność wojskową. Jednym z zadań postawionych w Planie Działania na rzecz Mobilności Wojskowej było wypracowanie przez Europejską Agencję Obrony zoptymalizowanych rozwiązań w zakresie przekraczania granic państwowych, w tym wydawania rocznych zgód na przekraczania granic dla przejazdów spełniających określone kryteria. Zgodnie z sekcją II pkt 2 podpisanego przez Ministra Obrony Narodowej Porozumienia Technicznego CBMP TA No. CAP672.S w 2021 roku, kraje zgodziły się na wydanie między innymi rocznej zgody na przekraczanie granic dla przejazdów wojskowych składających się z 10 lub mniej normatywnych pojazdów kołowych. Ponadto w ramach Listu Intencyjnego ustanawiającego zharmonizowany korytarz Mobilności Wojskowej pomiędzy Holandią, Niemcami i Polską, kraje zobowiązały się do podjęcia wysiłków zmierzających do ujednolicenia procedur transgranicznych, w tym zasad poruszania się kolumn pojazdów i ich oznakowania oraz

przedziału liczby pojazdów, które mogą poruszać się w jednej grupie pojazdów, w tym liczby pojazdów, na które wymagane jest uzyskanie zezwolenia wojskowego. W ramach prac grupy roboczej polsko-niemiecko-holenderskiego korytarza zidentyfikowano, że strona Polska jako jedyny kraj wymaga wydania zezwolenia na przejazd kolumny pojazdów składającej się z 5 i więcej pojazdów w porównaniu do strony niemieckiej czy holenderskiej, gdzie takie zezwolenie wymagane jest od 10 pojazdów. Zwiększenie liczby pojazdów, na które wymagane będzie zezwolenie wojskowe, nie przyczyni się do zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, ponieważ brak przedmiotowego zezwolenia będzie dotyczył pojazdów normatywnych oraz przejazdów pojazdów nienormatywnych, na które (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 8 listopada 2023 r. w sprawie pilotowania pojazdów nienormatywnych, Dz. U. poz. 2487) nie jest wymagane pilotowanie. Pozostałe przejazdy pojazdów nienormatywnych lub kolumn pojazdów, w skład których wchodzi pojazdy, na które wymagane jest uzyskanie zezwolenia wojskowego, w tym przejazdy przewożące towary niebezpieczne, oraz ich pilotowanie, pozostaną na dotychczas obowiązujących zasadach.

Mając na uwadze liczbę przemieszczających się wojsk po terytorium kraju, należy zauważyć, że większość poruszających się kolumn wojskowych, mieszczących się w granicach skrajni, porusza się samodzielnie po polskich drogach. Kolumny te są właściwie oznakowane, co też powoduje, że są one widoczne na drogach. Wydawane na potrzeby ich przejazdu zezwolenia nie zwiększają bezpieczeństwa ruchu, a jedynie powodują opóźnienia w wydawaniu zgód oraz nadmiarową pracę w przypadku realizacji dużej liczby przejazdów. Zmiana przepisu przyczyni się do lepszej organizacji pracy oraz poprawy mobilności wojskowej, ujednolicenia procedur pomiędzy krajami UE w tym obszarze oraz wywiązania się z zobowiązań międzynarodowych.

W następstwie dokonania zmiany w art. 32 ust. 6a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zostaną wprowadzone odpowiednie zmiany w aktach wykonawczych Ministra Obrony Narodowej, odnoszących się do zasad poruszania kolumn wojskowych i wydawania zgód wojskowych.

Nowelizacja przewiduje dodanie branżowego centrum umiejętności, o którym mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, prowadzącego działalność w dziedzinie zawodowej *transport drogowy*, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46c ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, jako podmiotu uprawnionego w zakresie przygotowania do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy zawodowego.

Branżowe centra umiejętności uzyskały status jednostek systemu oświaty w 2023 r. i mogą prowadzić szkolenia osób zamierzających wykonywać przewozy drogowe w ramach branżowych szkoleń zawodowych. Szkolenia te to forma pozaszkolnego kształcenia ustawicznego, która obok dotychczasowych kwalifikacyjnych kursów zawodowych i kursów umiejętności zawodowych mogłaby służyć przygotowaniu do zawodu kierowcy. Szkolenie kandydatów na kierowców zawodowych, w tym kształcenie kierowców zawodowych posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami, w branżowych centrach umiejętności wydaje się wpisywać w misję tych placówek oświatowych realizujących ideę uczenia się przez całe życie oraz reagowanie na potrzeby rynku pracy związane z niedoborem kierowców.

W związku z powyższą zmianą zmienione zostało upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia z art. 39i ust. 1 ustawy o transporcie drogowym. Na jego podstawie wydane zostanie nowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy.

W pozostałym zakresie nowelizacja stanowi konsekwencję projektowanych zmian.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Nie jest możliwe osiągnięcie celu przez działania pozalegisłacyjne.

1. Przewiduje się przywrócenie możliwości wydawania prawa jazdy kategorii B osobom, które osiągnęły wiek 17 lat i uzyskały pisemną zgodę rodziców lub opiekunów, w powiązaniu z wdrożeniem regulacji dotyczących okresu próbnego, oraz wprowadzeniem systemu jazdy w towarzystwie doświadczonego kierowcy.

Projektowana zmiana powinna mieć pozytywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, bowiem doświadczony kierowca-pasażer będzie nadzorował nieletniego kierującego, udzielał mu pomocy i doradzał.

Powyższe powinno skutkować rozwinięciem u młodego kierującego poczucia odpowiedzialności za kierownicą uświadomieniem mu niebezpieczeństw wynikających z nadmiernej i niedostosowanej do warunków ruchu prędkości.

Wcześniejsze uzyskanie uprawnień do kierowania pojazdem stanowi prawo a nie obowiązek, zatem to osoba, które osiągnęły wiek 17 lat, za zgodą rodziców lub opiekunów, decyduje o tym, czy chce uzyskać prawo jazdy kategorii B wcześniej pod warunkiem korzystania z tych uprawnień w towarzystwie doświadczonego kierowcy.

Intencją projektodawcy jest, aby „młody kierowca” jeździł z osobą, którą zna i która będzie w stanie przekazywać mu dobre wzorce w ruchu drogowym. Przywrócenie możliwości wydawania prawa jazdy kat. B od 17 r.ż. wynika z potrzeby zwiększenia mobilności młodych ludzi, co przyczyni się do ograniczenia zjawiska wykluczenia komunikacyjnego, ale z nastawieniem na zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym i nabywanie przez nich właściwych nawyków. Wprowadzenie jazdy z osobą towarzyszącą, spełniającą odpowiednie kryteria, daje rękojmię przekazywania właściwych wzorców zachowania za kierownicą. Jednocześnie dozwolone będzie przewożenie nieletnich tylko w towarzystwie ww. doświadczonego kierowcy.

Natomiast informacja o wieku kierowcy, jego uprawnieniach do prowadzenia pojazdów, w tym o zatrzymaniu prawa jazdy jest widoczna w aplikacji mObywatel, podobnie jak informacja o zarejestrowanych punktach karnych, która jest łatwo dostępna na urządzeniach mobilnych.

Ponadto od dnia 7 kwietnia 2025 r. wprowadzono do aplikacji mObywatel kolejną usługę, która umożliwia jej użytkownikom jeszcze szerszy, szybki i bezpośredni dostęp do informacji pochodzących z rejestrów państwowych. Wprowadzona możliwość sprawdzenia uprawnień innego kierowcy do prowadzenia pojazdu wymaga tylko podania imienia, nazwiska tego kierowcy oraz numeru blankietu prawa jazdy weryfikowanego uprawnienia.

Dane, które są widoczne na ekranie urządzenia mobilnego to m.in.: status prawa jazdy, data jego ważności, informacje o organie, który wydał dokument, kategoria uprawnień kierowcy oraz data ważności uprawnień. Widoczne jest także powiadomienie m.in. w przypadku, gdy uprawnienia do kierowania pojazdami zostało cofnięte, wydano na nie zakaz w zakresie co najmniej jednej kategorii uprawnień lub upłynął termin ważności dokumentu.

Tym samym, weryfikacja warunków określonych w projektowanym art. 8a ust. 1 pkt 2 i ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami będzie możliwa zarówno za pomocą nowych funkcjonalności aplikacji mObywatel, jak również ogólnodostępnej e-usługi na portalu Gov.pl: „Sprawdź uprawnienia kierowcy”.

Kierując się potrzebą zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, wprowadza się okres próbny dla osób, które po raz pierwszy uzyskają prawo jazdy kategorii B. Dodaje się też nową przesłankę zatrzymania prawa jazdy – kierowanie pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym.

2. Ustawa rozszerza obowiązek używania kasków ochronnych przez kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego – o ile osoby te nie ukończyły 16 roku życia. Przyjęcie 16 lat jako daty granicznej do wyznaczenia proponowanego obowiązku korzystania z kasków ochronnych podczas jazdy rowerem, hulajnogą elektryczną lub UTO pozwala na zachowanie spójności projektowanych rozwiązań prawnych z przepisami dotyczącymi możliwości samodzielnego poruszania się w ruchu drogowym pojazdami kategorii A1. Wprowadzenie ww. obowiązku przyczyni się do budowania bezpiecznych nawyków i świadomości w zakresie potrzeby poprawy bezpieczeństwa dzieci i młodzieży, która po ukończeniu 16 roku życia będzie mogła uzyskać uprawnienia w zakresie prawa jazdy kategorii A1, pozwalającej na kierowanie motocyklem o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm³, mocy nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,1 kW/kg. Powyższe przepisy są zgodne z przepisami dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. nr 2006/126/WE w sprawie praw jazdy (przekształcenie). Przepisy unijne uznają zatem ukończenie 16 roku życia za naturalną granicę umożliwiającą prowadzenie pewnej kategorii motocykli, tym samym uznając tę grupę za zdolną do samodzielnej i bardziej świadomej aktywności w ruchu drogowym. Powyższe potwierdzają przeprowadzone przez KRBRD w latach 2021–2022 obserwacje motocyklistów i motorowerzystów, które wykazały, że blisko 100% motocyklistów i motorowerzystów stosowało wówczas kaski. Prawie identyczne wyniki uzyskano już w badaniach z 2015 roku. Oznacza to, że zarówno motocykliści, jak i motorowerzyści spełniają wymogi w zakresie stosowania kasków i są w tym zakresie chronieni przed negatywnymi konsekwencjami zderzenia lub przewrócenia. Powszechne używanie kasków w grupie wiekowej do 16 lat pozwoli zatem na propagowanie bezpiecznych nawyków, a także na ograniczenia liczby poważnych urazów głowy, które stanowią najczęstszy rodzaj obrażeń w tej grupie użytkowników.

Ponadto warto także podkreślić, że przyjęcie 16 lat jako daty granicznej do wyznaczenia proponowanego obowiązku korzystania z kasków jest rozwiązaniem funkcjonującym już w krajowym systemie prawnym i zostało ustanowione w

odniesieniu do obowiązku jazdy na stokach narciarskich w kasku (art. 29 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie i ratownictwie w górach i na zorganizowanych terenach narciarskich (Dz. U. z 2023 r. poz. 1154).

Obowiązek używania kasków ochronnych będzie dotyczył dziecka w wieku do 7 lat przewożonego na rowerze. Obecnie sankcjonowane jest tylko przewożenie dziecka do lat 7 nieumieszczonego na dodatkowym siodelku, które zgodnie z taryfikatorem mandatów określonym w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 listopada 2003 r. w sprawie wysokości grzywien nakładanych w drodze mandatów karnych za wybrane rodzaje wykroczeń (Dz. U. z 2013 r. poz. 1624, z późn. zm.) zagrożone jest grzywną w wysokości 50 zł. Mając na uwadze potrzebę zwiększenia bezpieczeństwa w tej grupie wiekowej oraz zachowania spójności przepisów dotyczących osób kierujących rowerami i przewożonych na rowerze, w pełni jest uzasadnione wprowadzenie obowiązku używania kasków ochronnych także wobec dziecka w wieku do 7 lat przewożonego na rowerze.

Niezależnie od powyższego ww. obowiązek nie będzie stosowany do kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego, który nie ukończył 16 roku życia, jeżeli jazda tym pojazdem będzie odbywać się pod opieką rodzica lub opiekuna prawnego. Kolejna zmiana dotycząca nowej przesłanki zatrzymywania prawa jazdy powinna zmniejszyć liczbę wypadków, w tym wypadków ze skutkiem śmiertelnym na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych poza obszarem zabudowanym. Co więcej ogranicza się możliwość redukcji punktów przyznawanych za naruszenie przepisów ruchu drogowego, tak aby te punkty mogły być usuwane tylko w przypadku naruszeń przepisów ruchu drogowego o mniejszej wadze. Przewiduje się, że powyższa zmiana będzie miała pozytywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, bowiem zwiększy prewencyjny charakter ww. punktów, zwanych dalej „punktami karnymi”. Aktualnie osoba wpisana do ewidencji kierujących pojazdami może raz na 6 miesięcy na własny koszt uczestniczyć w szkoleniu, którego odbycie powoduje zmniejszenie liczby punktów karnych.

Przedmiotowego szkolenia nie może odbyć jedynie kierowca, który dopiero uzyskał uprawnienia, tj. nie upłynął rok od dnia wydania mu po raz pierwszy prawa jazdy. Pozostali kierowcy mogą co 6 miesięcy zmniejszać o 6 liczbę punktów karnych, co osłabia funkcję prewencyjną tego środka karnego i wpływa negatywnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Przewiduje się surowsze traktowanie osoby, która kierowała pojazdem pomimo zatrzymania jej prawa jazdy lub elektronicznego prawa jazdy – będzie ona karana cofnięciem jej uprawnień. Przedmiotowa zmiana będzie miała pozytywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, bowiem kierowanie bez prawa jazdy stanowi jedno z najpoważniejszych naruszeń przepisów ruchu drogowego.

3. Odpowiadając na potrzeby branży transportowej – umożliwi się osobie posiadającej prawo jazdy wydane w kraju trzecim złożenie wniosku o wydanie polskiego prawa jazdy oraz prowadzenie przez organ wydający prawa jazdy postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania polskiego prawa jazdy, przed upływem wymaganych 185 dni pobytu w Polsce wnioskodawcy.

Przewiduje się, że powyższa zmiana będzie miała pozytywny wpływ na rynek pracy oraz posiadaczy zagranicznych praw jazdy, którzy z powodu więzi osobistych lub zawodowych chcą uzyskać polskie prawo jazdy oraz na przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą polegającą na pośrednictwie w przekazywaniu zleceń przewozu osób, bowiem przyspieszy procedurę uzyskiwania polskiego prawa jazdy.

Wprowadza się także rozwiązania prawne umożliwiające uzyskanie prawa jazdy kategorii D przez osoby z niedosłuchem. Przewiduje się też złagodzenie sankcji związanej z cofnięciem świadectwa kwalifikacji zawodowej kierowcy – usuwany będzie kod 95, a uprawnienia do kierowania pojazdami pozostaną ważne.

4. Realizując postulaty deregulacji przepisów – usuwa się wymóg posiadania akredytacji kuratora oświaty, zawarty w art. 31 ust. 1 pkt 5 ustawy o kierujących pojazdami, jako dublujący kompetencje nadzorcze starosty w zakresie dotyczącym jakości kształcenia oferowanego przez Ośrodki Szkolenia Kierowców posiadające poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D. Powyższa zmiana będzie miała pozytywny wpływ nie tylko na przedsiębiorców prowadzących Ośrodki Szkolenia Kierowców (zmniejszenie obciążeń), ale również na kandydatów na instruktorów i instruktorów oraz kandydatów na wykładowców i wykładowców szkolących kierowców, bowiem przy tak nielicznej grupie podmiotów uprawnionych do prowadzenia im szkoleń uzyskanie lub utrzymanie uprawnień może być bardzo utrudnione. Wprowadza się uelastycznienie regulacji dotyczących podejmowania przez egzaminatorów zajęć zarobkowych – co może zwiększyć atrakcyjność zawodu egzaminatora oraz zwiększa się z 5 do 10 liczbę pojazdów uprawnionych do poruszania się w ramach przejazdu kolumny pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej – z uwagi na potrzebę realizacji umów międzynarodowych dotyczących przemieszczania się wojsk sojusznicych.

Przewiduje się też uregulowanie sytuacji mechaników samochodowych, którzy będą uprawnieni do kierowania pojazdem poddawany testom drogowym w celu naprawy lub konserwacji określonym w prawie jazdy C w wieku 18 lat, a pojazdem określonym w prawie jazdy kategorii D w wieku 21 lat.

5. Uwzględnia się postęp technologiczny – zwiększa się dopuszczalną prędkość ciągników rolniczych z 30 km/h do 40 km/h, wprowadza rozwiązania ułatwiające elektroniczny obieg informacji, w tym w zakresie zwrotu prawa jazdy w sytuacji, gdy sąd w okresie 3 miesięcy od dnia zatrzymania prawa jazdy nie zakończy postępowania wobec osoby, której prawo jazdy zatrzymano.

6. Przewiduje się doprecyzowanie brzmienia regulacji dotyczącej zakończenia egzaminu na prawo jazdy przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań, w taki sposób, aby jak najpełniej oddać ducha regulacji zawartej w pkt 9.1 załącznika nr 2 do dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie).

Zmiana będzie miała pozytywny wpływ na przebieg egzaminu na prawo jazdy, podnosząc poczucie bezpieczeństwa egzaminatora. Jednocześnie doprecyzowuje się treść oświadczenia o stanie zdrowia kandydata na kierowcę oraz ujednoliciła terminologię odnoszącą się do pojazdów Sił Zbrojnych RP zawartą w ustawie o kierujących pojazdami.

Jednocześnie doprecyzowuje się brzmienie klauzuli zastępującej pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń w treści oświadczenia o stanie zdrowia kandydata na kierowcę, co ułatwi pociągnięcie do odpowiedzialności karnej osoby, która złożyła fałszywe oświadczenie.

7. Przewiduje się uzupełnienie składu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o przedstawiciela Głównego Inspektora Transportu Drogowego. Zakłada się, że przedmiotowa zmiana wpłynie korzystnie na prace Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

8. Nowelizacja dodaje branżowe centrum umiejętności jako podmiot uprawniony w zakresie przygotowania do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy zawodowego oraz do szkolenia kandydatów na kierowców i osób posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami. Przedmiotowa zmiana wynika ze zmiany regulacji dotyczących podmiotów uprawnionych do prowadzenia szkoleń zgodnie z art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2025 r. poz. 1043, z późn. zm.), a jednocześnie ma na celu przeciwdziałanie niedoborom kierowców w transporcie drogowym.

9. W zakresie wprowadzenia nowych funkcjonalności systemu obsługującego centralną ewidencję kierowców rekomendowanym rozwiązaniem jest znówelizowanie ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Projektowane rozwiązania są regulowane w przepisach krajowych przyjmowanych przez poszczególne państwa członkowskie UE, przy projektowaniu których państwa członkowskie są obowiązane kierować się przepisami dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) (Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, str. 18, z późn. zm.) oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 330 z 23.12.2022, str. 46, z późn. zm.).

W zakresie zawieszania uprawnień do kierowania pojazdami (prawa jazdy) w przypadku, gdy prędkość kierowcy zostanie zarejestrowana jako przekraczająca dozwoloną o ponad 50 km/h, w przykładowych państwach członkowskich UE obowiązują następujące rozwiązania:

1. Włochy: zgodnie z art. 142 ust. 9 Kodeksu drogowego, kto przekroczy maksymalną prędkość o więcej niż 40 km/h, ale nie więcej niż 60 km/h, podlega karze pieniężnej od 530 do 2.130 euro, a ponadto sankcji administracyjnej w postaci zawieszenia prawa jazdy na okres od 1 do 3 miesięcy. Ponadto, jeśli to naruszenie zostanie popełnione ponownie w okresie dwóch lat, przewidziane jest zawieszenie prawa jazdy na okres od 8 do 18 miesięcy.
2. Niemcy: zgodnie z § 25 ust. 1 StVG orzeczenie zakazu prowadzenia pojazdów mechanicznych zasadniczo zależy od uznania właściwego organu lub sądu. Jednakże w prawnie unormowanych przypadkach zgodnie z § 4 BKatV i § 25 (1) zdanie 2 StVG uznaniowość jest ograniczona.

Zgodnie z § 4 (1) BKatV niektóre naruszenia są tak poważne, że muszą być karane zakazem prowadzenia pojazdów. Regulacja posługuje się pojęciem znacznego przekroczenia ograniczenia prędkości. Zgodnie z tabelą nr 11.1 zakaz prowadzenia pojazdów może zostać nałożony już za przekroczenie prędkości 26–30 km/h na obszarach miejskich. W przypadku nałożenia zakazu prowadzenia pojazdów w przypadkach, o których mowa w § 4 ust. 1 BKatV, okres obowiązywania zakazu prowadzenia pojazdów waha się on od jednego miesiąca do trzech miesięcy, w zależności od tego, jak niebezpieczne było wykroczenie.

Ponadto, § 4 (2) zdanie 2 BKatV standaryzuje przypadek wielokrotnego przekroczenia prędkości o co najmniej 26 km/h w okresie jednego roku od dnia, w którym poprzednia decyzja stała się ostateczna, jako standardowy przypadek uporczywego naruszania przepisów.

3. Rumunia: przekroczenie prędkości dozwolonej o więcej niż 50 km/h stanowi wykroczenie, podlega karze grzywny oraz stosowana jest uzupełniająca sankcja w postaci zawieszenia prawa jazdy na okres 90 dni. Ponadto w przypadku przekroczenia dozwolonej prędkości o więcej niż 70 km/h stosuje się uzupełniającą sankcję w postaci zawieszenia prawa jazdy na okres 120 dni.
4. Słowacja: prawo jazdy może zostać zatrzymane na drodze, ale nie musi (nakładana jest kara pieniężna).
5. Estonia: przekroczenie dozwolonej prędkości o więcej niż 50 km/h może skutkować grzywną, aresztowaniem lub cofnięciem prawa jazdy. Konkretna kara nałożona przez sąd lub funkcjonariusza państwowego zależy od okoliczności naruszenia.

W zakresie możliwości złożenie wniosku o wymianę prawa jazdy wydanego przez państwo trzecie na krajowe prawo jazdy przed upływem okresu 185 dni pobytu w przykładowych państwach członkowskich UE obowiązują następujące rozwiązania:

1. Włochy: pierwszym krokiem do wnioskowania o wymianę prawa jazdy wydanego przez państwo trzecie na krajowe prawo jazdy jest uzyskanie włoskiego miejsca zamieszkania. Ponadto rozpatrzenie wniosku nastąpi tylko wtedy, gdy zezwalają na to konkretne umowy dwustronne, a zagraniczne prawo jazdy jest ważne i zostało uzyskane przed uzyskaniem włoskiego miejsca zamieszkania. Włoskie prawo jazdy zostanie wydane po sprawdzeniu, czy wnioskodawca spełnia wymagania fizyczne i psychiczne.
2. Niemcy: zgodnie z § 29 Rozporządzenia o prawie jazdy (FeV) wymiana prawa jazdy w Niemczech jest możliwa nawet przed upływem 185 dni, przy zachowaniu obowiązujących wymogów, po zamieszkaniu w miejscu stałego zamieszkania zgodnie z § 7 FeV.
3. Rumunia: W przypadku praw jazdy wydanych przez państwa trzecie konieczne jest spełnienie warunku posiadania miejsca zamieszkania w Rumunii.
4. Dowód spełnienia tego warunku stanowi złożone przez wnioskodawcę oświadczenie, że ze względu na powiązania osobiste albo powiązania osobiste i zawodowe, które wymagają przebywania pod danym adresem lub adresami, zwykle zamieszkuje on przez co najmniej 185 dni w roku kalendarzowym pod adresem lub adresami w Rumunii, z których co najmniej jeden znajduje się w jurysdykcji organu, do którego złożono wniosek.

Słowacja: Posiadacz prawa jazdy wydanego w kraju Europejskiego Obszaru Gospodarczego, który zamieszkuje na terytorium Republiki Słowackiej, może złożyć wniosek o wymianę prawa jazdy po upływie 185 dni od daty wydania lub zarejestrowania pobytu. Posiadacz prawa jazdy wydanego w państwie konwencji innym niż państwo Europejskiego Obszaru Gospodarczego, który ma miejsce zamieszkania na terytorium Republiki Słowackiej i chce prowadzić pojazd mechaniczny, jest zobowiązany w ciągu 60 dni po upływie 185 dni od wydania lub zarejestrowania pobytu zwrócić się do właściwego organu Policji według miejsca zamieszkania o wymianę prawa jazdy.

5. Estonia: Prawo jazdy państwa trzeciego można wymienić przed upływem 185 dni. W takich przypadkach osoba musi dodatkowo potwierdzić, że zamierza mieszkać w Estonii przez co najmniej 185 dni.

Prawny obowiązek stosowania kasku funkcjonuje już w wielu krajach Unii Europejskiej (co przedstawiono w poniższej tabeli), a różnica dotyczy jedynie wieku, do którego dzieci muszą nosić kask:

Kraj	obowiązek stosowania kasków przez rowerzystów	obowiązek stosowania kasków przez użytkowników hulajnóg elektrycznych
Austria	do 12 lat	do 12 lat

Belgia	nie, tylko na rowerach elektrycznych	Nie
Bulgaria	nie	do 18 lat
Chorwacja	do 16 lat	Tak
Cypr	nie	Tak
Czechy	do 18 lat	do 18 lat
Dania	nie	Tak
Estonia	do 16 lat	do 16 lat
Finlandia	nie	nie są obowiązkowe, ale mocno rekomendowane
Francja	do 12 lat	poza obszarami zabudowanymi, na drogach z limitem prędkości ponad 80 km/h
Grecja	nie, UTO tak	Tak
Hiszpania	poza zabudowanym – do 16 lat	wg lokalnego prawa
Irlandia	nie	nie są obowiązkowe, ale mocno rekomendowane
Litwa	do 18 lat	do 18 lat i wszyscy na jezdni
Luksemburg	nie	Nie
Łotwa	dla dzieci	do 18 lat
Malta	do 10 lat	Nie
Niderlandy/Holandia	nie	zabroniony ruch hulajnog elektrycznych
Niemcy	nie	Nie
Polska	nie	Nie
Portugalia	nie	Nie
Rumunia	nie	Tak
Słowacja	poza zabudowanym do 16 lat	do 15 lat
Słowenia	do 18 lat	do 18 lat
Szwecja	do 15 lat	do 15 lat

Węgry	poza obszarem zabudowanym przy prędkości dopuszczalnej ponad 50 km/h	Tak
Włochy	Nie	do 18 lat

W zakresie wprowadzenia nowych funkcjonalności systemu obsługującego centralną ewidencję kierowców ze względu na specyfikę zagadnienia porównanie z rozwiązaniami przyjętymi w innych krajach jest niecelowe.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Minister Cyfryzacji	1	Informacja ogólnodostępna	Minister Cyfryzacji jest organem prowadzącym centralną ewidencję kierowców.
Podmioty wprowadzające dane do centralnej ewidencji kierowców wymienione w art. 100ac ust. 1 oraz korzystające z tych danych	Brak danych	-	Stopniowe korzystanie z nowych rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie danych do centralnej ewidencji kierowców.
Kierujący ciągnikami rolniczymi	Brak danych	-	Korzystanie ze zwiększenia dopuszczalnej prędkości poruszania się ciągnikami rolniczymi.
Policjanci	Okolo 100 000 osób	Dane podawane przez KGP	Egzekwowanie projektowanych przepisów, w szczególności poszerzenie zakresu uprawnień dotyczących zatrzymywania praw jazdy.
Dzieci do 16 roku życia (posiadające kartę rowerową)	853 036	Dane z Systemu Informacji Oświatowej	Bezpośredni wpływ przepisów o obowiązku stosowania kasków ochronnych podczas jazdy rowerem, hulajnogą elektryczną lub UTO na podniesienie bezpieczeństwa tych użytkowników w ruchu drogowym oraz zmniejszenie liczby poważnych urazów i śmierci.
Niepełnoletni kandydaci na kierowców	Brak danych	-	Możliwość uzyskania uprawnień do

			kierowania pojazdem określonym dla prawa jazdy kategorii B po ukończeniu 17 roku życia. Dostosowanie się do warunków korzystania z uprawnień do kierowania pojazdem określonym dla prawa jazdy kategorii B przed osiągnięciem pełnoletniości.
Kierowcy, którzy po raz pierwszy uzyskali uprawnienia do kierowania pojazdem określonym dla prawa jazdy kategorii B, objęci okresem próbnym	Liczba wydanych praw jazdy kategorii B w 2024 r. wyniosła 1162214 sztuk	Dane od wytwórcy	Dostosowanie się do wymagań określonych w przedmiotowej ustawie w celu przyswajania prawidłowych nawyków bezpiecznego kierowania pojazdem.
Kierowcy stanowiący towarzystwo nieletniego kierowcy, który uzyskał uprawnienia do kierowania pojazdem określonym dla prawa jazdy kategorii B	Brak danych	-	Spełnienie wymagań określonych przepisami przedmiotowej ustawy.
Kierowcy naruszający przepisy ruchu drogowego	Brak danych	-	Możliwa utrata uprawnień do kierowania pojazdem mechanicznym z uwagi na zgromadzoną liczbę punktów określonych przepisami rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	Informacja ogólnodostępna	Wyznaczanie przedstawiciela do Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz egzekwowanie projektowanych przepisów.
Egzaminatorzy	Okolo 1200	Dane przekazane przez Marszałków województw	Poprawa warunków pracy.

Posiadacze zagranicznych praw jazdy ubiegający się o polskie prawo jazdy	W 2024 r. ponad 50 tys. posiadaczy zagranicznych praw jazdy ubiegało się o polskie prawo jazdy	Dane od wytwórcy	Pozytywny wpływ Możliwość złożenia wniosku o wymianę prawa jazdy przed upływem 185 dnia zamieszkiwania na terytorium RP.
Kierowcy, którym cofnięto świadectwa kwalifikacji zawodowej	Brak danych	-	Brak automatycznej utraty uprawnień do kierowania pojazdem w przypadku cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej.
Ośrodki Szkolenia Kierowców	Okolo 6 000	Informacja ogólnodostępna	Zmniejszenie wymagań do uzyskania poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D.
Ośrodki Doskonalenia Techniki Jazdy	18 podmiotów	Informacja ogólnodostępna	Prowadzenie szkoleń dla kierowców i kierowców zawodowych, którzy w okresie próbnym przekroczyli liczbę 12 punktów przyznawanych za naruszenia przepisów ruchu drogowego.
Kuratoria oświaty	16 podmiotów	Informacja ogólnodostępna	Nieznaczne zmniejszenie liczby zadań realizowanych przez kuratorów oświaty, bowiem zgodnie z danymi zawartymi w Rejestrze Szkół i Placówek Oświatowych zaledwie 20 Ośrodków Szkolenia Kierowców posiada wpis do tego rejestru umożliwiający ubieganie się o akredytację kuratora oświaty.
Przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą polegającą na pośrednictwie przy przewozach osób	Brak danych	-	Pozytywny wpływ z uwagi na projektowane ułatwienie uzyskania polskiego prawa jazdy przez posiadaczy

			zagranicznych praw jazdy, którzy chcą podjąć pracę w przewozach osób.
Wojewodowie	16	Informacja ogólnodostępna	Nadzór na prowadzeniem szkoleń dla kandydatów na kierowców zawodowych przez branżowe centra umiejętności.
Branżowe centra umiejętności prowadzące szkolenia dla kandydatów na kierowców zawodowych i kierowców	Brak danych	-	Prowadzenie szkoleń dla kandydatów na kierowców zawodowych.
Starostowie Miasta na prawach powiatu	314 podmiotów 66 podmiotów	Informacja statystyczna	Dostosowanie się do wymagań określonych w przedmiotowej ustawie. Spodziewane zwiększenie liczby postępowań w sprawie wydania praw jazdy w związku z dopuszczeniem osób niepełnoletnich do uzyskiwania prawa jazdy kategorii B nie wpływa na wydatki budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego, bowiem koszt uzyskania uprawnień oraz wydania prawa jazdy ponosi wnioskodawca.
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego	43	Informacja ogólnodostępna	Zwiększenie liczby przeprowadzanych egzaminów na prawo jazdy oraz prowadzenie kursów i szkoleń dedykowanych kierowcom znajdującym się w okresie próbnym. Ograniczenie liczby szkoleń, których odbycie powoduje zmniejszenie liczby punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego. Zmniejszenie wymagań do

			uzyskania poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D.
--	--	--	---

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Konsultacje poprzedzające przygotowanie projektu zmiany ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw dotyczące zwiększenia oddziaływania punktów karnych przyznawanych za naruszenie przepisów ruchu drogowego na kierujących oraz wprowadzenie regulacji dotyczących do zatrzymania prawa jazdy za przekroczenie prędkości o więcej niż 50km/h poza terenem zabudowanym prowadzono z Sekretariatem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Pierwotnie planowano usunięcie możliwości odbycia szkolenia skutkującego zmniejszeniem liczby punktów karnych, w przypadku poważnych naruszeń przepisów ruchu drogowego. Proponowane regulacje zakładały zmianę delegacji ustawowej do określenia w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw wewnętrznych wydanego w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz Ministrem Sprawiedliwości katalogu wykroczeń w ruchu drogowym, za które przyznane punkty karne nie będą podlegały obniżeniu po odbytych szkoleniu organizowanym przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego.

Katalog powyższych naruszeń miał zawierać wykroczenia, których popełnienie charakteryzuje się wysokim wpływem na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Katalog ten został omówiony na posiedzeniu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, na które zaproszono przedstawicieli Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministerstwa Sprawiedliwości oraz przedstawicieli organów Policji. W związku z jego obszernością i trudnościami związanymi z zapewnieniem czytelności regulacji dla jej odbiorców przesądzono, że uzasadnione jest stworzenie katalogu pozytywnego, tj. wskazującego wykroczenia, których popełnienie nie charakteryzuje się wysokim wpływem na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Przewiduje się, że powyższa zmiana będzie miała pozytywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, bowiem usunięcie możliwości redukcji punktów przyznawanych za poważne naruszenia przepisów ruchu drogowego wzmocni prewencyjny charakter tego środka karnego, co powinno skutkować zwiększeniem ostrożności i uważności kierowców.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projektowana ustawa została przekazana przedstawicielom następujących instytucji i organizacji:

- 1) Rady Dialogu Społecznego;
- 2) Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- 3) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 4) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 5) Forum Związków Zawodowych;
- 6) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 7) Konfederacja Lewiatan;
- 8) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 9) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 10) Federacja Przedsiębiorców Polskich;
- 11) Polskie Towarzystwo Gospodarcze;
- 12) Instytut Transportu Samochodowego;
- 13) Liga Obrony Kraju;
- 14) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
- 15) Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.;
- 16) Związek Powiatów Polskich;
- 17) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
- 18) Polskiej Federacji Szkół Szkolenia Kierowców;

- 19) Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego;
- 20) Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców;
- 21) Marszałków Województw;
- 22) Niezależnego Związku Zawodowego Kierowców;
- 23) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców;
- 24) Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Instruktorów Techniki Jazdy;
- 25) Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych, Kierowców Zawodowych i Ośrodków Szkolących Kierowców „Kierowca.PL”;
- 26) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego;
- 27) Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Pracowników Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego;
- 28) Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców;
- 29) Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców;
- 30) Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 31) Stowarzyszenia OSK i Instruktorów Regionu Piotrkowskiego;
- 32) Stowarzyszenia Polski Związek Szkoleniowy;
- 33) Polskiego Związku Motorowego – Zarząd Główny;
- 34) Wielkopolskiego Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców i Instruktorów;
- 35) Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- 36) Związku Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców;
- 37) Związku Powiatów Polskich;
- 38) Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- 39) Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym;
- 40) Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- 41) Polska Izba Ubezpieczeń;
- 42) Zespół Doradców Gospodarczych TOR.

Czas trwania konsultacji i opiniowania określono na 30 dni. Omówienie wyników konsultacji i opiniowania zostało zawarte w raporcie z konsultacji.

Projekt został przekazany do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego i uzyskał pozytywną opinię.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0–10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sektor finansów publicznych. Zakłada się, że obowiązki nakładane przepisami projektowanej ustawy będą realizowane w ramach dotychczasowych środków budżetowych, zatem nie przewiduje się zwiększenia limitów poszczególnych części budżetowych, których dysponentami są ministrowie nadzorujący organy i służby objęte regulacją. W zakresie wprowadzenia nowych funkcjonalności systemu obsługującego centralną ewidencję kierowców projektowane rozwiązania nie będą generowały wydatków po stronie budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego i pozostają bez wpływu na sektor finansów publicznych. Projektowane przepisy wprowadzą jedynie podstawy prawne do wydawania komunikatów, w których wdrożenie rozwiązań w zakresie art. 100aa–100aq ustawy – Prawo o ruchu drogowym następuje częściowo, tj. w pewnym zakresie.
--	---

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze

Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Projektowane zmiany wychodzą naprzeciw zgłaszanym przez branżę transportową brakom kierowców zawodowych.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projektowane zmiany wychodzą naprzeciw zgłaszanym przez branżę transportową brakom kierowców zawodowych.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Brak wpływu.						
Niemierzalne								

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców (w tym mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców), jak również na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, w szczególności na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☒ nie ☐ nie dotyczy
☒ zmniejszenie liczby dokumentów ☒ zmniejszenie liczby procedur ☒ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektroniczacji.		☒ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy
Komentarz: Wprowadzane zmiany w zakresie usunięcia wymogu posiadania akredytacji kuratora oświaty przez ośrodki szkolenia kierowców posiadające lub ubiegające się o poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D oraz przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego zmniejszają obciążenia dla przedsiębiorców oraz WORD. Proponuje się również, aby obowiązek używania przez kierujących rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, którzy nie ukończyli 16 roku życia, oraz dziecko w wieku do 7 lat przewożone na rowerze w sposób, o którym mowa w art. 33 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w czasie jazdy kasków ochronnych odpowiadających właściwym warunkom technicznym, jak również sankcje za niedopełnienie tego obowiązku, wchodziły w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia. Taki termin wejścia w życie ww. przepisów zapewni adresatom tych norm odpowiedni czas na dostosowanie się do nowych regulacji, np. zakup kasku ochronnego.		
9. Wpływ na rynek pracy		
Wejście w życie projektowanej ustawy nie wpłynie bezpośrednio na rynek pracy, jednak obniżenie wieku kierowców wykonujących krajowe przewozy osób przy jednoczesnym zachowaniu harmonizacji przepisów ustawowych z prawem UE oraz umożliwienie prowadzenia szkolenia osób zamierzających wykonywać przewóz drogowy lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy przez branżowe centrum umiejętności pozytywnie wpłynie na promocję zawodu kierowcy samochodu ciężarowego i autobusu, a tym samym wpisuje się w działania rządu związane z walką z deficytem kierowców zawodowych.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☒ inne: bezpieczeństwo ruchu drogowego	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Wejście w życie projektowanych zmian będzie miało pozytywny wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, przede wszystkim w wyniku bardziej skutecznego bezpośredniego lub pośredniego wpływu na kierujących pojazdami rażąco przekraczających prędkość o ponad 50 km/h poza obszarem zabudowanym na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych. Skutkiem rozwiązań odnoszących się do młodych wiekiem lub stażem kierowców będzie zmniejszenie liczby rannych i zabitych w wypadkach drogowych, w szczególności w grupie „młodych kierowców” w przedziale wiekowym 18–24 lata. Projektowana regulacja ma także na celu usunięcie możliwości redukcji punktów karnych za najcięższe naruszenia popełnione w ruchu drogowym. Pozytywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego będzie miało również wprowadzenie obowiązku używania przez kierujących rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, poniżej 16 roku życia oraz dziecko w wieku do 7 lat przewożone na rowerze w sposób, o którym mowa w art. 33 ust. 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w czasie jazdy kasków ochronnych odpowiadających właściwym warunkom technicznym.	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem wskazanych przepisów, którym określono odrębny termin wejścia w życie lub stosowania.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Projektowane rozwiązania, w szczególności dotyczące wprowadzenia nowych przesłanek zatrzymywania prawa jazdy, okresu próbnego dla młodych stażem kierowców oraz wprowadzenia obowiązku używania kasków ochronnych przez kierujących rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, poniżej 16 roku życia oraz dziecko w wieku do 7 lat przewożone na rowerze, zostaną poddane dwuletniemu (uwzględniającemu dwa lata kalendarzowe, następujące po wejściu w życie proponowanych zmian) okresowi ewaluacji.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak załączników.		
Ocena skutków regulacji projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC76) została przygotowana na podstawie danych i informacji dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w		

poszczególnych państwach członkowskich UE oraz używania kasków ochronnych przez kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną i urządzeniem transportu osobistego, a w szczególności:

1. Raportu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego: „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2024 r.”, dostępnego na stronie internetowej:
<https://www.krbrd.gov.pl/wp-content/uploads/2025/07/Sprawozdanie.pdf>
2. Raportu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego: „Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie w 2023 r.”, dostępnego na stronie internetowej:
<https://www.krbrd.gov.pl/wp-content/uploads/2024/05/Stan-bezpieczenstwa-ruchu-drogowego-oraz-dzialania-realizowane-w-tym-zakresie-w-2023-r.pdf>
3. Raportu Komendy Głównej Policji Biura Ruchu Drogowego pt. „Wypadki drogowe w Polsce w 2023 r.”, dostępnego na stronie internetowej:
<https://dlakierowcow.policja.pl/download/20/423450/Wypadkidrogowe2023.pdf>
4. Raportu Komendy Głównej Policji Biura Ruchu Drogowego pt. „Wypadki drogowe w Polsce w 2024 r.”
<https://dlakierowcow.policja.pl/download/20/447022/Wypadkidrogowe2024.pdf>
5. Raportu Komisji Europejskiej: European Commission (2024). Road safety thematic report – Cyclists. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport
https://transport.ec.europa.eu/document/download/6a98d1f0-e6c1-40f1-8b6a-d48cef787fa7_en?filename=ERSO-TR-Cyclists-20240305.pdf
6. Raportu Europejskiej Rady Bezpieczeństwa Transportu (European Transport Safety Council): „IMPROVING THE ROAD SAFETY OF E-SCOOTERS” PIN Flash Report 47 November 2024, ETSC Brussels
<https://etsc.eu/improving-the-road-safety-of-e-scooters-pin-flash-47/>
7. Raportu International Transport Forum (ITF) (2024), „Safer Micromobility”, International Transport Forum Policy Papers, No. 129, OECD Publishing, Paris
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safer-micromobility.pdf>
8. Opracowania: Stelling, A., Schmidt, F. A. & Van der Kint, S. H. (2024). Support for policy measures and enforcement. ESRA3 Thematic report Nr. 9. ESRA project (E-Survey of Road users’ Attitudes). (2024-R-30-EN). SWOV Institute for Road Safety Research
<https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2023thematicreportno9supportforpolicymeasuresandenforcement.pdf>
9. Danych i informacji dostępnych na stronie internetowej Komisji Europejskiej:
<https://europa.eu/youreurope/citizens/travel/driving-abroad/road-rules-and-safety>

**Raport z konsultacji publicznych i opiniowania
projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw
(UC76)**

Stosownie do § 51 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. Regulamin pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2024 r. poz. 806 oraz z 2025 r. poz. 408) przedstawia się raport z konsultacji publicznych.

1. Omówienie wyników przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania

Informacja o skierowaniu projektu do konsultacji publicznych została przekazana do następujących organizacji i instytucji:

- 1) Rady Dialogu Społecznego;
- 2) Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- 3) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 4) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 5) Forum Związków Zawodowych;
- 6) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 7) Konfederacja Lewiatan;
- 8) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 9) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 10) Federacja Przedsiębiorców Polskich;
- 11) Polskie Towarzystwo Gospodarcze;
- 12) Instytut Transportu Samochodowego;
- 13) Liga Obrony Kraju;
- 14) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
- 15) Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.;
- 16) Związek Powiatów Polskich;
- 17) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
- 18) Polskiej Federacji Szkół Szkolenia Kierowców;
- 19) Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego;
- 20) Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców;
- 21) Konwent Marszałków Województw;
- 22) Niezależnego Związku Zawodowego Kierowców;
- 23) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców;
- 24) Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Instruktorów Techniki Jazdy;
- 25) Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych, Kierowców Zawodowych i Ośrodków Szkolących Kierowców „Kierowca.PL”;
- 26) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego;
- 27) Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Pracowników Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego;
- 28) Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców;
- 29) Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców;
- 30) Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 31) Stowarzyszenia OSK i Instruktorów Regionu Piotrkowskiego;
- 32) Stowarzyszenia Polski Związek Szkoleniowy;
- 33) Polskiego Związku Motorowego - Zarząd Główny;
- 34) Wielkopolskiego Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców i Instruktorów;
- 35) Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- 36) Związku Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców;
- 37) Związku Powiatów Polskich;
- 38) Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;

- 39) Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym;
- 40) Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- 41) Polska Izba Ubezpieczeń;
- 42) Zespół Doradców Gospodarczych TOR.

Czas trwania konsultacji i opiniowania określono na 30 dni.

Projekt przekazano do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego i uzyskano pozytywną opinię.

Stosownie do postanowień § 52 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* projekt wraz z uzasadnieniem i OSR został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji publicznych i opiniowania uwagi do projektu zgłosili:

1. Pracodawcy RP;
2. Konfederacja Lewiatan;
3. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
4. Federacja Przedsiębiorców Polskich;
5. Instytut Transportu Samochodowego;
6. Liga Obrony Kraju;
7. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
8. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.;
9. Związek Powiatów Polskich;
10. Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska;
11. Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców z/s w Warszawie oraz Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Piastowie oraz Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Koszalinie;
12. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa, Związku Zawodowego Pracowników Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, Ośrodków Szkolenia Kandydatów na Kierowców i Innych Podmiotów z siedzibą przy Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Łodzi;
13. Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD;
14. Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców;
15. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Instruktorów Techniki Jazdy;
16. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.PL;
17. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
18. Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników WORD;
19. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
20. Polski Związek Szkoleniowy;
21. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych;
22. Związek Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców;
23. Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym;
24. Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
25. Polska Izba Ubezpieczeń;
26. Porozumienie Rolników Opolszczyzny;
27. Uber Polska sp. z o.o.;
28. Fundacja Blind&Proud;
29. Jednostka Strzelecka 4051 Włocławek imienia generała broni Władysława Andersa;
30. Organizacja Międzyzakładowa nr 60 NSZZ „Solidarność” – 80 w WORD i OSK;
31. Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia „Porozumienie Zielonogórskie”;
32. Obywatel RPW/3160/2025;
33. Obywatel RPW/4159/2025;
34. Obywatel RPW/5620/2025;

- 35. Obywatel RPW/7197/2025;
- 36. Obywatel RPW/9634/2025;
- 37. Obywatel RPW/4760/2025;
- 38. Obywatele RPW/10602/2025.

Omówienie wyników konsultacji i opiniowania oraz zgłoszone do projektu ustawy uwagi wraz ze stanowiskiem projektodawcy przedstawia załączona do niniejszego raportu tabela.

Żaden z podmiotów, który otrzymał projekt ustawy w ramach konsultacji i opiniowania, nie poinformował o braku uwag do projektu ustawy.

Pozostali uczestnicy konsultacji nie przekazali żadnej informacji, co należy uznać za brak uwag do przedmiotowego projektu.

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

Projekt ustawy nie wymaga przedłożenia instytucjom i organom Unii Europejskiej oraz Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji lub uzgodnienia, o której mowa w § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów*.

3. Podmioty, które zgłosiły zainteresowanie pracami nad projektem w trybie przepisów o działalności lobbینگowej w procesie stanowienia prawa.

Stosownie do art. 5 *ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbینگowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) oraz stosownie do postanowień § 52 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów* projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji. Żaden podmiot nie zgłosił zainteresowania pracami nad projektem w trybie wyżej wymienionej ustawy.

Tabela uwag zgłoszonych do projektu ustawy zmieniającej ustawę – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC 76)

Lp.	PODMIOT ZGŁASZAJACY UWAGĘ	TREŚĆ UWAGI	STANOWISKO PROJEKTODAWCY
1.	Obywatel RPW/3160/2025	Wnoszę o dopisanie do art. 94 ustawy o kierujących pojazdami , iż szkolenie praktyczne z zagrożeń w ruchu drogowym prowadzone jest wyłącznie przez instruktorów techniki jazdy posiadających aktualne uprawnienia. Uzasadnienie Proszę uwzględnić, że to instruktorzy techniki jazdy posiadają niezbędne kwalifikacje do szkolenia w przedmiotowym zakresie.	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.
2.	Obywatel RPW/3160/2025	Ponadto w zakresie art. 93 ust.2 i art. 94 ustawy o kierujących pojazdami wnoszę o zmianę czasu trwania szkolenia teoretycznego z 2 godzin na 1 godzinę natomiast wydłużenie szkolenia praktycznego z 1 na 2 godziny. Uzasadnienie Jako instruktor techniki jazdy ciągle doświadczam zapytań, dlaczego nie uczy się takich rzeczy (hamowanie, prawidłowa pozycja za kierownicą itp.) na kursie. Dlatego jeśli ustawodawcy naprawdę zależy na podniesieniu świadomości kierujących którzy powinni opanować chociażby prawidłowe hamowanie, pozycję za kierownicą i zwiększyć świadomość wpływu prędkości na zachowanie pojazdu, powinien zmienić zapisy w ustawie aby to główny nacisk położony był na praktyczne aspekty i czas takiego szkolenia powinien trwać minimum 2 godziny. Sucha dwugodzinna teoria będzie w moim odczuciu nic nie wnoszącą materią, którą uczony zapomni po wyjściu z sali.	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.
3.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.PL	Proponuje się obowiązywanie przepisów dotyczących zatrzymywania prawa jazdy za przekroczenie prędkości na wszystkie kategoriach dróg, nie tylko na wybranych. Uzasadnienie 1. Bezpieczeństwo ruchu drogowego: o Przekraczanie prędkości wpływa na wydłużenie drogi hamowania i czasu reakcji kierowcy niezależnie od kategorii drogi o Zwiększona energia kinetyczna pojazdu przy wyższych prędkościach przekłada się na poważniejsze skutki ewentualnych zdarzeń drogowych o Ostatnie wypadki na drogach kategorii A i S potwierdzają konieczność wprowadzenia jednolitych zasad 2. Aspekty praktyczne: o Jednolite zasady na wszystkich kategoriach dróg ułatwią interpretację przepisów przez służby kontrolne	Uwaga nie może być uwzględniona, bowiem przeprowadzone analizy uzasadniają objęcie surowszymi regulacjami jedynie kierowców poruszających się po drogach jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym.

		- o Uproszczenie systemu kar i konsekwencji za przekroczenie prędkości - o Zwiększenie skuteczności prewencyjnego oddziaływania przepisów	
4.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.PL	Proponuje się skrócenie okresu wymaganego pobytu na terytorium RP przed wymianą prawa jazdy, poprzez: - o umożliwienie wymiany prawa jazdy po uzyskaniu statusu rezydenta, bez konieczności oczekiwania 185 dni - o wprowadzenie możliwości korzystania z zagranicznego prawa jazdy w okresie oczekiwania na wymianę. Uzasadnienie 1. Problemy obecnego systemu: - o Długotrwałe oczekiwanie na możliwość wymiany prawa jazdy (185 dni) utrudnia podjęcie legalnej pracy - o Brak możliwości korzystania z zagranicznego prawa jazdy w okresie oczekiwania naraża kierowców na wysokie mandaty - o Szczególnie dotkliwe konsekwencje dla kierowców zawodowych 2. Korzyści proponowanych zmian: - o Przyspieszenie integracji zawodowej osób przyjeżdżających do Polski - o Zmniejszenie ryzyka wykonywania przewozów bez wymaganych uprawnień - o Usprawnienie procesu odnawiania uprawnień dla kierowców zawodowych	Uwaga nieuwzględniona, bowiem zgodnie z art. 12 dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) miejsce zamieszkania oznacza miejsce, w którym osoba fizyczna mieszka zwykle, to znaczy przez co najmniej 185 dni w każdym roku kalendarzowym. Na mocy art. 11 ww. dyrektywy wtórnik prawa jazdy może zostać wydany jedynie przez właściwe organy państwa członkowskiego, w którym posiadacz prawa jazdy ma miejsce zamieszkania. Dodatkowo art. 5 ust. 4 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami stanowi, że prawo jazdy, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 2 lit. a i b ustawy, stwierdza posiadanie uprawnienia do kierowania odpowiednim pojazdem silnikowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w okresie 6 miesięcy od dnia rozpoczęcia stałego lub czasowego pobytu.
5.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.PL	Dla kierowców zawodowych proponuje się: - o wprowadzenie tymczasowego prawa jazdy na okres 30 dni po ukończeniu szkolenia okresowego (kod 95) - o umożliwienie realizacji zadań przewozowych w okresie oczekiwania na nowy blankiet prawa jazdy przy spełnieniu wszystkich innych wymagań (badania lekarskie, psychologiczne, świadectwo kwalifikacji)	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.

		Uzasadnienie - Problemy obecnego systemu: - Długotrwałe oczekiwanie na możliwość wymiany prawa jazdy (185 dni) utrudnia podjęcie legalnej pracy - Brak możliwości korzystania z zagranicznego prawa jazdy w okresie oczekiwania naraża kierowców na wysokie mandaty - Szczególnie dotkliwe konsekwencje dla kierowców zawodowych - Korzyści proponowanych zmian: - Przyspieszenie integracji zawodowej osób przyjeżdżających do Polski - Zmniejszenie ryzyka wykonywania przewozów bez wymaganych uprawnień - Usprawnienie procesu odnawiania uprawnień dla kierowców zawodowych	
6.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.PL	Proponuje się zliberalizowanie przepisów dotyczących prowadzenia szkoleń online poprzez: - Zniesienie ograniczeń w zakresie prowadzenia szkoleń z wykorzystaniem technik komputerowych i internetu i umożliwienie wszystkim ośrodkom szkolenia kierowców prowadzenia zajęć w formie e-learningu przy spełnieniu podstawowych wymogów technicznych - Wprowadzenie jednolitych standardów dla platform e-learningowych wykorzystywanych w szkoleniu. Uzasadnienie - Niespójność obecnych regulacji: - Kandydaci na kierowców mogą przystąpić do egzaminu państwowego bez obowiązku uczestnictwa w kursie teoretycznym w OSK, przy czym badania ITS wykazują wyższą zdawalność wśród osób uczących się samodzielnie - Paradoksalnie, OSK nie może udostępnić kursantom materiałów do nauki zdalnej pod nadzorem wykwalifikowanego instruktora, podczas gdy ci sami kursanci mogą korzystać z dowolnych materiałów w ramach samodzielnej nauki - Obecny system tworzy sztuczną barierę w dostępie do profesjonalnie przygotowanych materiałów szkoleniowych - Brak logicznego związku między wymogami a prowadzeniem szkoleń online: - Ośrodki prowadzące szkolenia zdalne muszą spełniać wymogi dotyczące infrastruktury stacjonarnej (place manewrowe, nowe pojazdy), która nie jest wykorzystywana w procesie e-learningu - Generuje to nieuzasadnione koszty i ogranicza dostęp do prowadzenia szkoleń online dla ośrodków, które mogłyby zapewnić wysoką jakość szkolenia teoretycznego - Dostosowanie do współczesnych standardów: - Powszechna cyfryzacja i rozwój technologii e-learningowych - w dobie powszechnej cyfryzacji i rozwoju technologii e-learningowych, takie ograniczenie sztucznie hamuje	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.

		wykorzystanie nowoczesnych, efektywnych metod nauczania. Podczas gdy niemal każda dziedzina edukacji korzysta z dobrodziejstw technologii informatycznych, szkolenie kierowców pozostaje w tym zakresie bez powodu limitowane. - o Oczekiwanie młodego pokolenia kursantów - szczególnie istotne jest to w kontekście oczekiwań młodego pokolenia, które wychowane w środowisku cyfrowym, naturalnie oczekuje dostępu do materiałów edukacyjnych online. Dla osób w wieku 18-25 lat, stanowiących główną grupę kursantów, nauka z wykorzystaniem smartfonów, tabletów czy platform e-learningowych jest czymś oczywistym i preferowanym. Obecne ograniczenia stoją w sprzeczności z ich nawykami edukacyjnymi i oczekiwaniami co do formy przekazywania wiedzy. - o Zwiększenie dostępności szkoleń - obecna sytuacja stawia w niekorzystnej pozycji mniejsze ośrodki szkolenia, które są w większości i mimo posiadania kompetencji oraz możliwości technicznych do prowadzenia zajęć online, nie mogą z nich korzystać 4. Korzyści ekonomiczne i organizacyjne: - o Obniżenie kosztów prowadzenia szkoleń - o Większa elastyczność czasowa dla kursantów - o Możliwość wielokrotnego powtarzania materiału 5. Jakość szkolenia: - o Możliwość standaryzacji materiałów szkoleniowych - o Łatwiejszy monitoring postępów nauki - o Automatyczna weryfikacja wiedzy	
7.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.PL	Proponuje się weryfikację zapisu dotyczącego 12-godzinnego praktycznego szkolenia w art. 94 ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami i jednoznaczne określenie wymaganego czasu trwania szkolenia praktycznego.	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.
8.	Obywatel RPW/4159/2025	Uważam, że w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym powinna zostać wprowadzona następująca poprawka: "Art. 39a. 1. Przedsiębiorca lub inny podmiot wykonujący przewóz drogowy może zatrudnić kierowcę, jeżeli osoba ta: 1) ukończyła: a) 18 lat – w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii: – C lub C+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną, – C1 lub C1+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną, – D lub D+E, o ile przewóz jest wykonywany na liniach regularnych, których trasa nie przekracza 50 km i o ile kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną, – D1 lub D1+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną,	Uwaga uwzględniona poprzez obniżenie wieku kierowców zawodowych posiadających świadectwo kwalifikacji.

	b) 21 lat – w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii: – C lub C+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną, – D lub D+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną. c) skreślony" W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami powinna zostać wprowadzona następująca poprawka: "Art. 9. 1. Dla osób, które uzyskały kwalifikację wstępną określoną w przepisach rozdziału 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, minimalny wiek do kierowania pojazdami określonymi w prawie jazdy kategorii: 1) C, C+E, D i D+E wynosi 18 lat. 2) skreślony" UZASADNIENIE Polska od dłuższego czasu mierzy się z ogromnym problemem braków kierowców zawodowych w branży transportu drogowego. Doprowadza to do sytuacji gdzie organizatorzy transportu mają problem z utrzymaniem dotychczasowej oferty przewozowej. Skutkuje to niestety dalszym rozwojem problemu takiego jak wykluczenie transportowe, gdzie mieszkańcy wsi bez samochodu mają ogromny problem z dostaniem się do pracy lub szkoły. W związku z tym już kilka miesięcy temu pojawił się moim zdaniem dobry pomysł obniżenia minimalnego wieku do uzyskania prawa jazdy kategorii D. Pierwszy taki sygnał wyszedł od Polskiego Związku Pracodawców Transportu Publicznego. Taki postulat pojawił się w sierpniu 2023 roku. W zeszłym roku interpelację poselską wysłała Pani Paulina Matysiak, ale odpowiedź brzmiała, że nie bo prawo unijne na to nie zezwala. To w takim razie jak w dziewięciu krajach Unii Europejskiej można, a w Polsce nie można? Warto tutaj przytoczyć przykład z Niemiec, gdzie takie rozwiązanie funkcjonuje już od wielu lat. Dziewięć państw członkowskich UE stosuje takie rozwiązanie, a więc jest to zgodne z Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. Chciałbym również dodać, że IRU przeprowadziło badania na ten temat. Badania wykazały, że kierowcy autobusów w wieku 18-20 lat są tak samo bezpiecznymi kierowcami, jak starsi koledzy, co oczywiście nie dotyczy młodych kierowców samochodów osobowych. Obniżenie wieku mogłoby pomóc w zmniejszeniu bezrobocia wśród osób poniżej 25 roku życia, które na ten moment wynosi około 10%. Jest wielu młodych miłośników komunikacji, którzy z przyjemnością podjęli by się takiej pracy. Jednakże pozwoliłoby na obniżenie średniego wieku w zawodzie kierowcy autobusu, gdzie w Gdańsku wynosi on 46 lat, a w	
--	---	--

		Gdyni aż 49 lat. Uważam, że jest to ważny problem w branży transportu drogowego, który można w jakimś stopniu zaspokoić właśnie w taki sposób. Przewoźnicy autobusowi oczekują na taką zmianę, a przykład choćby z Niemiec pokazują, że nie wpłynie to negatywnie na bezpieczeństwo na drogach. Takie rozwiązanie jest również stosowane m.in.: w Belgii, Finlandii, na Litwie, ale także w Szwecji.	
9.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	W art. 2 dotyczącym zmiany ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami: 1) w pkt 2 dotyczącym zmiany w art. 8 w ust. 1 dokonywana jest zmiana brzmienia pkt 3 oraz dokonywany jest pkt 3a - proponujemy, aby dodać nowy pkt 3b oraz pkt 4a w brzmieniu: „3b) 18 lat - dla pojazdów określonych w prawie jazdy kat. D1 i D1+E na krajowych liniach komunikacyjnych do 50 km, jeżeli kierowca uzyskał kwalifikację wstępną; 4a) 20 lat - dla pojazdów określonych w prawie jazdy kat. D i D+E na krajowych przewozach drogowych osób, jeżeli kierowca uzyskał kwalifikację wstępną; Pierwsza nowa zmiana dotyczy umożliwienia osobom, które ukończyły 18 lat uzyskania prawa do posiadania prawa jazdy kat. D1 i D1+E oraz uzyskania kwalifikacji wstępnej, aby w następstwie takich uprawnień mieli także prawo wykonywania zawodu kierowcy przy kierowaniu autobusami do 17 miejsc łącznie z kierowcą podczas wykonywania przewozów regularnych i regularnych specjalnych na krajowych liniach komunikacyjnych do 50 km. Natomiast druga zmiana dotyczy umożliwienia osobom, które ukończyły 20 lat uzyskania prawa do posiadania prawa jazdy kat. D i D+E oraz uzyskania kwalifikacji wstępnej, aby w następstwie takich uprawnień mieli także prawo wykonywania zawodu kierowcy przy kierowaniu wszystkimi autobusami podczas wykonywania krajowych przewozów drogowych. O taką zmianę wnioskowaliśmy w naszym piśmie PIGTSiS-5 I/P/2023 z 30 stycznia 2023 r. (kserokopia w załączeniu). Na taką zmianę prawa pozwalają przepisy Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy i osób (ujednolicenie) [Dz. U UE L 330/46 z 23.12.2022 r.] i nie widzimy powodów, aby przy takich ogromnych brakach w zatrudnieniu kierowców autobusowych, krajowe przepisy były bardziej rygorystyczne niż wynika to z przepisów UE, które to przepisy pozwalają podczas wykonywania w/w przewozów osób wyłącznie na obszarze Polski na takie obniżenie wieku kierowców. Po raz kolejny podkreślamy, że kierowców autobusowych brakuje ok. 30% ich stanu zatrudnienia, a przewozy regularne do 50 km i przewozy regularne specjalne w zasadzie funkcjonują poprzez zatrudnianie emerytów na umowy zlecenia lub na część etatu, czyli w zdecydowanej większości realizują je kierowcy posiadający często powyżej 70 lat. Naszym zdaniem, jeżeli takie przewozy zaczną realizować nowi kierowcy posiadający 18 lub 20 lat, to stan bezpieczeństwa nie powinien w niczym zostać pogorszony.	Uwaga uwzględniona poprzez obniżenie wieku kierowców zawodowych posiadających świadectwo kwalifikacji.

10.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	W art. 3 dotyczącym zmiany ustawy o transporcie drogowym {tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 728] proponujemy dokonać jeszcze kolejnej zmiany odnoszącej się do art. 39a ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie (nowe zmiany są napisane grubą czcionką): „Art. 39a. 1. Przedsiębiorca lub inny podmiot wykonujący przewóz drogowy może zatrudnić kierowcę, jeżeli osoba ta: 1) ukończyła: a) 18 lat - w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii: - C lub C+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną, - C1 lub C1+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną, - D1 lub D1+E, o ile przewóz jest wykonywany na krajowych liniach regularnych, których trasa nie przekracza 50 km i o ile kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną, al) 20 lat - w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii: - D lub D+E, o ile przewóz jest wykonywany na krajowych przewozach drogowych osób, o ile kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną, b) 21 lat - w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii: - C lub C+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną, - D lub D+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną, - D lub D+E, o ile przewóz jest wykonywany na liniach regularnych, których trasa nie przekracza 50 km i o ile kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną, - D1 lub D1+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną, c) 23 lata - w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii D lub D+E.” Taki stan rzeczy jest spowodowany tym, że po transformacji ustrojowej, kolejne Rządy nie dostrzegały potrzeby kształcenia zawodowego młodzieży w zawodzie kierowcy-mechanika. Nieznacznie zmieniło się to kilka lat temu poprzez uruchamianie takich klas w szkołach zawodowych i technikach. Jednak te działania, nie dają jeszcze zauważalnych wymiernych efektów we wzroście ilości zawodowych kierowców, w tym kierowców autobusów, ponieważ taki absolwent szkoły zawodowej obecnie musi jeszcze czekać ok. 3 lat, aby być kierowcą zawodowym, a w tym czasie znajdzie inne zatrudnienie i zapomina o zawodzie kierowcy.	Uwaga uwzględniona poprzez obniżenie wieku kierowców zawodowych posiadających świadectwo kwalifikacji.
-----	---	---	--

		Po proponowanej przez nas zmianie tych przepisów, takie osoby po ukończeniu 18 lat życia mogłyby rozpocząć prace w zawodzie kierowcy, więc prawdopodobnie zostaliby w tym zawodzie do emerytury. Natomiast obecnie obowiązujące przepisy powodują, że po osiągnięciu 24 lat, takie osoby, jeżeli zaczną prace w innych zawodach, to już raczej nie chcą tego zmieniać, co powoduje narastający brak kierowców zawodowych.	
11.	Jednostka Strzelecka 4051 Włocławek imienia generała broni Władysława Andersa	Proponujemy następującą zmianę w projekcie ustawy, polegającą na dodaniu artykułu (proponowane oznaczenie: art. 3a) korygującego odwołanie w normie uprawniającej starostę do zatrzymania prawa jazdy: Art. 3a. W ustawie z dnia 20 marca 2015 roku o zmianie ustawy - Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2015 poz. 541, z 2016 r. poz. 2001, z 2018 r. poz. 957, z 2021 r. poz. 1997, 2328, z 2022 r. poz. 2659, z 2023 r. poz. 1234) w art. 7 ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie: „5) starosta wydaje decyzję administracyjną o zatrzymaniu prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem w przypadku przekroczenia liczby 24 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego otrzymanych na podstawie art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 02 grudnia 2021 roku o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 2328, z 2022 r. poz. 1002, 1715, z 2023 r. poz. 1123, 1234, 1723);”. Mamy nadzieję, że proponowana zmiana porządkująca obecny stan prawny przyczyni się do odzyskania przez starostów narzędzi do dyscyplinowania kierowców wielokrotnie naruszających przepisy ruchu drogowego i usunie obecny stan faktyczny, w którym nie ma prawnej możliwości zatrzymania prawa jazdy w momencie przekroczenia liczby 24 punktów karnych przez starostę, a dopiero w przypadku zatrzymania dokumentu przy kontroli drogowej lub w związku z niepoddaniem się badaniu psychologicznego.	Uwaga uwzględniona w zaproponowanym brzmieniu.
12.	Obywatel RPW/5620/2025	Postuluję wprowadzenie przepisów wprost określających, że nieprawidłowe oznakowanie obszaru zabudowanego jest przestępstwem określonym w art. 231 KK. Alternatywnie należy rozważyć wprowadzenie przepisów nakładających kary na zarządców dróg oraz na kierowników jednostek odpowiedzialnych za oznakowanie dróg. Kary takie powinny dotyczyć w szczególności, ale nie wyłącznie wyznaczania i oznakowania obszaru zabudowanego niezgodnie z punktem 5.2.48 rozporządzenia. Analogiczne przepisy powinny dotyczyć również: - wyznaczanie strefy zamieszkania niezgodnie z pkt. 5.2.46 rozporządzenia, a w szczególności w miejscach niezamieszkałych i nie zabytkowych (np. kładka przez Wisłę) - wyznaczanie miejsc parkingowych i przystanków komunikacji miejskiej, powodujące niezgodnie z art. 49.1 PoRD zatrzymywanie pojazdów – a w szczególności w odległości mniejszej niż 10 metrów od przejścia dla pieszych.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.

		Kary takie powinny być dotkliwe i mogą być wzorowane np. na karach w projekcie ustawy o Krajowym Systemie Cyberbezpieczeństwa: - Kara dla podmiotu zarządzającego drogą określona procentowo w zależności od przychodów podmiotu, ale w kwocie nie mniejszej niż 20.000 zł. Możliwość nakładania wysokich kar na podmiot zarządzający drogą jest szczególnie istotna w kontekście postulowanego przez niektóre gminy przywrócenia możliwości instalacji fotoradarów i czerpania dochodów z mandatów. - Kara dla osób odpowiedzialnych za wyznaczanie i granic obszaru zabudowanego i strefy zamieszkania wzorowana na art. 73a projektu ustawy o KSC, tj. „kwocie nie większej niż 600% otrzymywanego przez ukaranego wynagrodzenia obliczanego według zasad obowiązujących przy ustalaniu ekwiwalentu pieniężnego za urlop.” - Kara zakaz pełnienia funkcji kierowniczych w jednostkach związanych z zarządzaniem ruchem drogowym dla kierowników jednostek, które dopuściły się nieprawidłowego wyznaczenia lub oznakowania obszarów zabudowanych lub stref zamieszkania. Uzasadnienie W opiniowanym projekcie zmian w ustawie Prawo o Ruchu Drogowym w art. 1 ust. 3 znalazła się propozycja zmiany art. 135 pkt 2 lit. a, poprzez dodanie po wyrazie „lub” wyrazów „na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym lub”. Zmiana ma na celu zrównanie odpowiedzialności kierowców przekraczających prędkość o ponad 50 km/h na terenie zabudowanym i poza tym terenem na drogach jednojezdniowych. Prawdopodobnie niezamierzoną konsekwencją zmiany, jest depenalizacja lub istotne utrudnienie ścigania osób odpowiedzialnych za niezgodne z przepisami wyznaczenie granic obszaru zabudowanego lub nieprawidłowe jego oznakowanie. W chwili obecnej, przy zróżnicowanej odpowiedzialności kierowców za przekroczenie prędkości w obszarze zabudowanym oraz poza takim obszarem, istnieje możliwość pociągnięcia do odpowiedzialności zarządcy drogi za niedopełnienie obowiązków z art. 231 KK. Do zaistnienia tego przestępstwa istotnie jest działanie na szkodę interesu publicznego lub prywatnego. W aktualnym stanie prawnym, jeśli zatrzymywane jest prawo jazdy kierowcy (co powoduje np. utratę możliwości wykonywania zawodu), w wyniku niezgodnego z przepisami wyznaczenia granic obszaru zabudowanego, to takie niezgodnie z przepisami oznakowanie wypełnia kryteria zaistnienia przestępstwa opisanego w art. 231 KK. Proponowana zmiana, choć kierunkowo słuszna, powoduje, że zarządcy dróg nie będą mogli być pociągani do odpowiedzialności karnej. Problem ten jest istotny, gdyż kierujący pojazdem powinien mieć pewność, co do obowiązujących go przepisów oraz tego czy znajduje się na terenie zabudowanym czy poza takim terenem. W praktyce zarządcy dróg ignorują obowiązujące przepisy w zakresie wyznaczania obszaru zabudowanego określone w punkcie 5.2.28.1 rozporządzenia w	
--	--	---	--

		sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach z 3 lipca 2003 r., a w szczególności - posługują się nieobowiązującym art. 7.5 Kodeksu Drogowego z 1983 roku i wyznaczają granicę obszaru zabudowanego na granicach administracyjnych miejscowości zgodnie z publikacjami w dzienniku urzędowym wojewódzkiej rady narodowej; - obejmują obszarem zabudowanym odcinki dróg o długości ponad 300 metrów bez zabudowy mieszkalnej – tereny leśne, przemysłowe (niezgodnie z 5.2.48.2) ww. rozporządzenia; - nie umieszczają znaku D-42 na granicy sąsiadujących miejscowości stanowiących obszary zabudowane (niezgodnie z 5.2.49 ww. rozporządzenia); - znak D-43 umieszczają po lewej stronie jezdni (tak umieszczony znak nie kończy obszaru zabudowanego); Skutkiem swobodnego i niezgodnego z przepisami wyznaczania obszarów zabudowanych i stref zamieszkania, jest również deprecjacja znaczenia znaków wyznaczających te obszary w oczach kierowców i niezachowywanie odpowiedniej ostrożności.	
13.	Międzyzakładowa Organizacja Związkowa, Związku Zawodowego Pracowników Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, Ośrodków Szkolenia Kandydatów na Kierowców i Innych Podmiotów z siedzibą przy Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Łodzi	wskazane jest rozważenie uchylecia treści art. 52 ust. 2 ustawy o Kierujących pojazdami w całości. Uzasadnienie Kością niezgody w brzmieniu art. 52 ust. 2 uokp jest fragment cyt.: „może zostać zakończona (...)”. Przez lata stosowania zapisu w dotychczasowym brzmieniu, to właśnie brak kategoriowości, a jedynie dopuszczalność poprzez użycie sformułowania „może” była przedmiotem sporu w środowisku i doprowadziła do swego rodzaju patologii w tej branży. Zarówno władza sądownicza jak również część organów nadzorczych przyjęły stanowisko, że występuje sprzeczność pomiędzy aktem wykonawczym tj. rozporządzeniem które regulowało w jakich sytuacjach egzamin przerywa się z wynikiem negatywnym, a samą ustawą która dopuszcza taką możliwość, lecz jej nie narzuca. Efektem takiego stanu rzeczy jest fakt, że dziś dochodzi do absurdalnych wręcz sytuacji. Zdarzają się przypadki, gdzie egzaminatorzy zgodnie z prawem zaliczają egzamin, osobie nie posiadającej wymaganych kwalifikacji. Dla zobrazowania problemu można podać przykład egzaminu w trakcie którego osoba zdająca niestosuje się do czerwonego sygnału zabraniającego wjazdu najpierw na przejściu dla pieszych, następnie na skrzyżowaniu, później na przejeździe kolejowym, a na końcu na przejeździe tramwajowym. Wykonuje błędny przejazd w czterech różnych zadaniach, egzamin odbywa się w tzw. filii ośrodka, nie ma praktycznie żadnego natężenia ruchu, egzaminator nie dopatrzył się żadnego zagrożenia. Oczywiście zadania zostały powtórzone, ale przy drugim przejeździe wszędzie nadawany był akurat sygnał zezwalający na wjazd. Egzaminator zdawał sobie sprawę, że zdający nie ma pojęcia co oznacza czerwony	Uwaga nie może być uwzględniona bowiem regulacja ma na celu pełniejsze odzwierciedlenie regulacji zawartej w pkt 9.1 dyrektywy 2006/126/WE, przewidującej, że: „egzaminujący może podjąć decyzję o kontynuowaniu sprawdzianu umiejętności i zachowań lub jego przerwaniu.”. Jednocześnie w zakresie dotyczącym wskazania, że część praktyczna egzaminu w ruchu drogowym przeprowadzana jest na odcinku nie krótszym niż 25 km nie jest możliwe uwzględnienie uwagi, bowiem egzaminy odbywają się w różnych warunkach panujących na drodze, niezależnych od osoby egzaminowanej.

		sygnał świetlny, lecz mając świadomość, że w ośrodku czeka już na niego przełożony z zegarkiem w ręku i pretensjami, że ten egzamin trwa zbyt długo zarządził powrót i zakończył egzamin z wynikiem pozytywnym. Przykład jeden z wielu, niemniej jednak zauważyć należy, że w takim przypadku dochodzi do absurdu. Kierujący który w normalnych okolicznościach uzbierałby 60 punktów karnych i otrzymał kilkutyśięczny mandat karny zgodnie ze sztuką zalicza egzamin! Taka sytuacja wynika właśnie z użycia sformułowania „może”. Jeżeli nie będzie kategorycznie określone, że np. przejazd przy czerwonym sygnale kończy egzamin lub przynajmniej wiąże się z wynikiem negatywnym zawsze będzie dochodziło do tego typu patologii, niezależnie od tego jaka będzie pozostała treść zapisu art. 52 ust. 2 uokp. W tym ujęciu w naszej ocenie zapis art. 52 ust. 2 uokp powinien brzmieć „egzaminator kończy część praktyczną egzaminu, jeżeli w jego odczuciu zachowanie osoby zdającej może doprowadzić do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego lub nie czuje się on bezpiecznie”. Wskazane jest zamieszczenie dodatkowego warunku dla przeprowadzania części praktycznej egzaminu w ruchu drogowym poprzez zapis „część praktyczna egzaminu w ruchu drogowym przeprowadzana jest na odcinku nie krótszym niż 25 km”. Obecny zapis rozporządzenia wprowadza jedynie minimalny czas trwania, co prowadzi do kolejnej patologii. Osoby egzaminowane celowo poruszają się z niewielką prędkością, wykonują zadania egzaminacyjne w sposób powolny, co utrudnia ruch innym uczestnikom, robią sobie przerwy na picie wody, zwalniają przy zielonym sygnale świetlnym oczekując na jego zmianę itd. licząc przy tym, że dzięki takim zabiegom ich tzw. „trasa egzaminacyjna” będzie krótsza, co poniekąd w niektórych przypadkach jest prawdą. Egzaminatorom narzuca się określone tempo pracy, co zazwyczaj wiąże się z krótkim czasem przeznaczonym na dany egzamin. Wysoka jakość przeprowadzanych egzaminów ma wpływ na wysoki poziom szkolenia, co przekłada się na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Nieustanne obniżanie wymagań nie wpłynęło na poprawę statystyk zdawalności egzaminów. Dziś rygoryzm egzaminów jest praktycznie zerowy, a statystyczny zdający i tak go nie zdaje bo nie potrafi wykonać podstawowych wręcz manewrów jak zmiana kierunku jazdy czy nawet jazda prostym odcinkiem drogi.	
14.	Międzyzakładowa Organizacja Związkowa, Związku Zawodowego Pracowników Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, Ośrodków Szkolenia Kandydatów	Art. 9 lit. b oraz art. 10 lit. a w zaproponowanym brzmieniu nie może się ostać. Przede wszystkim podnieść należy, że pisemne informowanie dyrektora ośrodka o podejmowanych zajęciach zarobkowych przez egzaminatora stanowi przejaw dyskryminacji i nie posiada żadnych obiektywnych wartości, a jedynie w nieuzasadniony sposób wzmacnia pozycję dyrektora. Niezrozumiałe jest dlaczego akurat egzaminatorzy zobligowani zostali do udzielania dyrektorowi takich informacji, zaś inni pracownicy ośrodków egzaminowania takiego obowiązku już nie mają. Egzaminator wie jakie zakazy ustawowe go dotyczą np. w zakresie szkolenia kandydatów na kierowców i zobowiązany jest do ich przestrzegania, co jest oczywiste. W naszej ocenie podejmowania przez egzaminatora	Uwaga nieuwzględniona, bowiem egzaminator jest funkcjonariuszem publicznym.

	na Kierowców i Innych Podmiotów z siedzibą przy Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego w Łodzi	innych, legalnych zajęć zarobkowych nie rodzi potrzeby informowania o tym dyrektora. Powstaje proste pytanie, co dyrektorowi po informacji, że egzaminator dorabia sobie pracując na kasie w dyskoncie spożywczym? Co dyrektor ma zrobić z taką informacją? Tym bardziej, że inni pracownicy ośrodków bez problemu mogą podejmować dowolne zajęcia zarobkowe w tym także prowadzić działalność w zakresie szkolenia kandydatów na kierowców lub prowadzić zajęcia w ośrodkach szkolenia. Nadmienić należy, że niekiedy są to wręcz osoby na stanowiskach decyzyjnych w tym vce dyrektorzy ośrodków egzaminowania. W tych przypadkach ustawodawca nie dostrzega problemu i poniekąd słusznie, zaś w przypadku egzaminatorów nijako na wyrost zakłada się ich nieuczciwość i trzeba ich na każdym kroku pilnować, nagrywać, rozliczać, sprawdzać itd. Posiadamy w kraju organy państwowe uprawnione do ścigania osób naruszających prawo i nie należy ich kompetencji w niejasny sposób przypisywać dyrektorom. Analogicznie nie zgadzamy się z potrzebą wskazywania dodatkowych i niejasnych zasad pozbawiania egzaminatorów uprawnień zawodowych w sytuacji, gdy wolność wykonywania zawodu gwarantuje konstytucja, a jej ograniczenie może nastąpić jedynie w wyjątkowych przypadkach. Niezrozumiałe jest dla nas jakie zajęcia ewentualnie podjęte przez egzaminatora mogą podważać zaufanie do zawodu egzaminatora ? W naszej ocenie wszelkie czynności mieszczące się w granicach prawa i uznawane za legalne są dopuszczalne również w przypadku egzaminatora. Nie sposób sobie wyobrazić, nawet, jaka legalna czynność mogłaby podważać zaufanie do zawodu. Łatwo natomiast wyobrazić sobie nadużycia urzędników nadzorujących egzaminatorów w tym zakresie, co miało już miejsce w przypadku tzw. rękojmi. Zauważyć należy, że proponowana forma zapisu daje niewyobrażalne wręcz pole do nadużyć urzędników organu ewidencyjnego. Zgodnie z treścią zapisu każda czynność lub zajęcie nawet niekoniecznie zarobkowe może zostać uznane, za podważające zaufanie do zawodu egzaminatora. Najprostszy przykład to wykroczenie drogowego popełnione przez egzaminatora, czego nie sposób uniknąć na przestrzeni całej kariery w tym zawodzie. Egzaminator podejmuje określone czynności na drodze (zawodowo lub prywatnie), poprzez zwykłe roztargnienie czy nieuwagę popełnia wykroczenie drogowego, za które ukarany zostaje mandatem. Organ ewidencyjny w świetle tak sformułowanej dyspozycji będzie miał wręcz obowiązek wykreślić takiego egzaminatora z ewidencji, co już się zdarzało wcześniej, lecz było nieudolnie podciągane pod brak rękojmi. W tym miejscu nadmienić należy, że przepisy w zakresie takich wykroczeń drogowych, funkcjonowały już w ustawie prawo o ruchu drogowym i po interwencji RPO uznane zostały za niekonstytucyjne, z czym trudno się nie zgodzić. Ustawa zasadnicza pozwala ograniczać obywatelom prawo wykonywania zawodu jedynie w ściśle określonych i uzasadnionych przypadkach. Tak sformułowany przepis jest zatem sprzeczny z konstytucją. Analogicznie łatwo wyobrazić sobie sytuację w	
--	---	--	--

	której egzaminator popełnia błąd w trakcie egzaminu, co również się zdarza. Nie ma ludzi nieomylnych, a zwłaszcza jak się przeprowadza tysiące egzaminów rocznie. Nawet wyroki sądów są uchylane czy zmieniane przez wyższe instancje i nikt z tego tytułu nie jest pozbawiany prawa wykonywania zawodu. Tutaj będziemy mieli sytuację w której wadliwy egzamin będzie unieważniany przez organ nadzorczy, lecz zgodnie z proponowanym zapisem egzaminator podjął czynności sprzeczne z obowiązkami ustawowymi – nierzetelnie przeprowadził egzamin. Zwyczajna pomyłka zostanie zatem od razu uznana za powód do pozbawienia prawa wykonywania zawodu, czego także nie sposób uznać za zgodne z ustawą zasadniczą. Idąc dalej w rozważaniach egzaminator nawet nie musi popełnić błędu w trakcie egzaminu, wystarczy że wadliwie go rozpocznie, czyli np. po upływie 15 minut od wyznaczonego czasu, co już można będzie uznać za czynność sprzeczną z obowiązkami ustawowymi i wykreślić egzaminatora z ewidencji. Podobnych sytuacji można wymieniać setki z czego już korzystały organy ewidencyjne nieudolnie naciągając takie sytuacje pod pojęcie braku rękopisów, co szczęśliwie dotychczas nie ostało się w wyższych instancjach. Próba przeformułowania tego przepisu kojarzy się bardziej z chęcią zalegalizowania dotychczasowych błędnych pomysłów w zakresie wykreślanie egzaminatorów z ewidencji niż z realnymi działaniami naprawczymi i rzeczywistymi potrzebami w tym zakresie. Gdyby proponowana treść normy prawnej miała obiektywne i rzetelne podstawy, analogiczne rozwiązania zostałyby zaproponowane również w przypadku np. instruktorów. Czy w przypadku szkoleniowców działania i czynności przez nich podejmowane mogą podważać zaufanie do tego zawodu ? W tym przypadku ustawodawca nie dostrzega jednak potrzeby zmian. Niezrozumiałe jest także dlaczego egzaminatorzy mieliby być traktowani inaczej niż pozostali pracownicy ośrodków egzaminowania, którzy mają prawo do błędów, pomyłek i wykroczeń drogowych, a także do swobodnego podejmowania innych zajęć zarobkowych. Oczywiście jest, że w każdym środowisku trafi się tzw. czarna owca, ale w przypadku egzaminatorów mamy już na takie sytuacje m.in. wymóg posiadania prawa jazdy, niekaralności oraz dawania rękopisów należytego wykonywania obowiązków. W naszej ocenie tworzenie kolejnych nieostrych zasad nie powinno mieć miejsca. Dotychczasowe są wystarczające, a wręcz należałoby rozważyć potrzebę i konstytucyjność zapisów dotyczących rękopisów. Zdarzają się przypadki, gdzie zarzuca się np. egzaminatorowi brak empatii i na tej podstawie próbuje się go pozbawić uprawnień, a prawda jest taka, że jedyną winą egzaminatora jest konflikt prywatny z dyrektorem ośrodka. Jak już wyżej wspominaliśmy konstytucyjne prawa obywateli do swobodnego wyboru wykonywania zawodu nie mogą być sztucznie ograniczane egzaminatorowi na zasadzie uznaniowości urzędniczej, a jedynie ustawowo w uzasadnionych przypadkach, przy czym stoimy na stanowisku, że przypadki te muszą być jasno określone. Wykluczone jest tworzenie ogólnikowych zapisów, dających tak naprawdę urzędnikowi pełną swobodę działania.	
--	---	--

		Mając powyższe na uwadze wyrażamy stanowisko, że proponowana treść jest niemożliwa do zaakceptowania.	
15.	Instytut Transportu Samochodowego	ITS proponuje rozszerzyć zapis art. 135a ust. 1 pkt 2 lit. a prawo o ruchu drogowym : „na drogach poza obszarem zabudowanym” Uzasadnieniem dla tej zmiany jest przejrzystość i jednolitość przepisów co ma bezpośredni związek ze zrozumieniem zmian przez kierowców.	Uwaga nie może być uwzględniona, bowiem przeprowadzone analizy uzasadniają objęcie surowszymi regulacjami jedynie kierowców poruszających się po drogach jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym.
16.	Instytut Transportu Samochodowego	ITS proponuje rozszerzenie katalogu warunków koniecznych do spełnienia wymagań dla pasażera - nie ma żadnych punktów karnych ani nie popełniła żadnego wykroczenia ani przestępstwa w ruchu drogowym w ciągu ostatnich 5 lat.	Uwaga nieuwzględniona, bowiem mogłoby to w sposób znaczący ograniczyć liczbę osób które mogą być takimi pasażerami mentorami, a dodatkowo weryfikacja stanu punktów karnych musiałaby być każdorazowo sprawdzana przez młodego kierowcę co wydaje się nadmiarowym obciążeniem.
17.	Instytut Transportu Samochodowego	Zdaniem ITS pasażer - osoba towarzysząca powinna być przygotowana do pełnionej roli pod nadzorem profesjonalistów. Cel ten można zrealizować poprzez udział w szkoleniu wspólnie z kierowcą - osobą szkoloną . Szkolenie odbywałoby się w WORD . Szkolenie powinno dotyczyć: • psychofizycznych aspektów kierowania pojazdem i uczestnictwa w ruchu drogowym młodych kierowców; • typowych błędów popełnianych w ruchu drogowym przez młodych kierowców i wypadków z ich udziałem; • sposobów postępowania w sytuacjach ryzykownych; • zadań pasażera i warunków odbywania jazdy z osobą towarzyszącą. ITS: egzaminator i instruktor nie muszą uczestniczyć w takim szkoleniu	Uwaga nieuwzględniona, bowiem mogłoby to w sposób znaczący ograniczyć liczbę osób które mogą być takimi pasażerami mentorami.
18.	Instytut Transportu Samochodowego	ITS: propozycja poprawki redakcyjnej art. 92 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami : „Starosta wydaje decyzję administracyjną o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami w przypadku niewypełnienia warunków drugiego okresu próbnego.”.	Uwaga uwzględniona w zaproponowanym brzmieniu.
19.	Instytut Transportu Samochodowego	ITS zwraca uwagę że szkolenie w odtj wyklucza osoby z niepełnosprawnościami - nie mają możliwości uczestniczenia w takim szkoleniu jeśli nie mają własnego pojazdu; odtj nie posiadają dostosowanych pojazdów	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.
20.	Instytut Transportu	ITS art. 94 ust. 4: niezrozumiałe w zakresie odwołania do art. 91 pkt 1. Tam jest mowa o 1	Uwaga nieaktualna w związku z

	Samochodowego	godzinie szkolenia, nie 12.	usunięciem tych rozwiązań.
21.	Instytut Transportu Samochodowego	W konsekwencji zaproponowania szkolenia dla młodego kierowcy i pasażera osoby towarzyszącej konieczne jest określenie szczegółowych programów szkolenia. Szkolenie takie powinno dotyczyć: • psychofizycznych aspektów kierowania pojazdem i uczestnictwa w ruchu drogowym młodych kierowców; • typowych błędów popełnianych w ruchu drogowym przez młodych kierowców i wypadków z ich udziałem; • sposobów postępowania w sytuacjach ryzykownych; • zadań pasażera i warunków odbywania jazdy z osobą towarzyszącą. Proponujemy- wysokość opłaty za szkolenie z pasażerem kierowcy nie może przekroczyć 100 zł;	Uwaga nieuwzględniona, bowiem mogłoby to w sposób znaczący ograniczyć liczbę osób które mogą być takimi pasażerami mentorami.
22.	Liga Obrony Kraju	proponujemy nadać art. 8a ustawy o kierujących pojazdami brzmienie: „Art. 8a. 1. Prawo jazdy kategorii B uzyskane po ukończeniu 17 lat do czasu ukończenia 18 lat uprawnia wyłącznie do kierowania: 1) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 2) w towarzystwie pasażera siedzącego na przednim siedzeniu, w przypadku pojazdu samochodowego innego niż czterokołowiec. Uzasadnienie: • Ograniczenie do ukończenia 18 lat jest obecnie podwójnie wpisane i niestety obecny zapis może sugerować, że uzyskane prawo jazdy będzie ważne tylko do ukończenia 18 lat. Prawo jazdy jest wydawane zwykle na dłuższy okres. • Ograniczenie do 6 miesięcy obowiązkowej jazdy z pasażerem w nasze ocenie nie jest potrzebne. Młody kierowca zbyt wiele okazji wspólnego wyjazdu z rodzicami, innymi uprawnionymi pasażerami może nie mieć. W ciągu tych sześciu miesięcy może się okazać, że tych wyjazdów jest niewiele i ten doświadczony kierowca nie będzie miał zbyt wiele okazji na podzielenie się swoją wiedzą.	Uwaga nieuwzględniona bowiem przeprowadzone analizy wskazują że nawyki kierowcy kształtują się pomiędzy 4 a 8 miesiącem od uzyskania uprawnień.
23.	Liga Obrony Kraju	W Art. 2 pkt 12) w treści nowego rozdziału 13a Okres próbny proponujemy usunąć zapis znajdujący się w Art. 90b ust.1 pkt 1) o treści : 1) jazdy po spożyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu. Zakaz ten jest już zapisany w art. 45 Prawa o ruchu drogowym. Powtarzanie go w ustawie o kierujących jest niepotrzebnym dublowaniem zakazu. Powtarzanie w rozdziale Okres próbny może być nawet szkodliwe, bo może zasugerować młodemu kierowcy, że po okresie próbnym już nie będzie go ten zakaz obowiązywał tak jak np. ograniczenie do poruszania się tylko po terytorium Polski określone w proponowanym art. 8a.	Uwaga uwzględniona poprzez doprecyzowanie zapisu.
24.	Liga Obrony Kraju	W Art. 2 pkt 12)	Uwaga nieuwzględniona, bowiem

		Ograniczenia prędkości określone w następnym punkcie (art.90b 1. 2 ustawy o kierujących pojazdami) w naszej opinii nie służą celowi wprowadzanych zmian – poprawy bezpieczeństwa na drogach. Młody kierowca pod okiem doświadczonego kierowcy powinien doskonalić „normalną” jazdę. Przestrzeganie ograniczenia dotyczącego tylko części kierowców będzie generowało niepotrzebne konflikty i problemy na drodze spowodowane przez kierowców nie mających ograniczeń. Żeby tych konfliktów uniknąć młodzi kierowcy często będą jechać normalnie. Czyli od samego początku kariery młodzi kierowcy będą się uczyć, że przepisy są dla innych i nie trzeba ich przestrzegać. Wiara ustawodawcy, że wszyscy kierowcy zwolnią jest naiwna. W praktyce doświadczeni kierowcy często wyprzedzają takie „zawalidrogi”. Często robią to bez zachowania zdrowego rozsądku. Doświadczony kierowca o tym wie i potrafi to przewidzieć. Młodemu kierowcy może już zabraknąć wyobraźni, orientacji co dzieje się na drodze, może zabraknąć umiejętności unikania kolizji z takimi wyprzedzającymi na siłę „mistrzami”. W efekcie zapis uczący wolnej jazdy pozornie dobry w praktyce może generować dodatkowe wypadki, może zmniejszyć ogólne bezpieczeństwo na drogach a nie je poprawić.	badania wskazują, że wypadki powodowane przez młodych kierowców są najczęściej spowodowane nadmierną prędkością, a zatem zasadne jest wprowadzenie ostrzejszych wymagań w tym zakresie dla młodych kierowców.
25.	Liga Obrony Kraju	W rozdziale 13a w art. 90b ust 2 ustawy o kierujących pojazdami wprowadzono zakaz przewożenia niepełnoletnich przez niepełnoletniego kierowcę. Gdyby w art. 8a ust. 2 usunięte zostało ograniczenie do 6 miesięcy to ten ustęp - (art. 90b ust 2) byłby zbędny bo zgodnie z proponowaną przez nas treścią artykułu (art. 8a ust. 1.) każdorazowo niepełnoletni kierowca musiałby jeździć z uprawnionym pasażerem.	Uwaga nieuwzględniona bowiem przeprowadzone analizy wskazują że nawyki kierowcy kształtują się pomiędzy 4 a 8 miesiącem od uzyskania uprawnień.
26.	Liga Obrony Kraju	W art. 94.1 ustawy o kierujących pojazdami określono, że praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym może prowadzić tylko Ośrodek Doskonalenia Techniki Jazdy. Tych Ośrodków nie ma zbyt wiele. Mogą mieć problem z przeszkoleniem wszystkich kierowców. W projekcie w art. 94 pkt. 3 jest propozycja rozwiązania problemu. Problem polega na tym, że w treści jest napisane, że OTDJ może zawrzeć porozumienie z WORD lub ośrodkiem spełniającym dodatkowe wymagania. A co jeśli OTDJ nie zawrą tych porozumień ? Mogą nie być zainteresowane dzieleniem się swoimi dochodami. W efekcie kolejka do OTDJ może być bardzo długa a OTDJ w trosce o swoje dochody nie będzie musiał zawierać żadnego porozumienia. W projekcie brakuje kryterium kiedy OTDJ powinien już być zobowiązany do skorzystania z pomocy WORD lub ośrodków spełniających dodatkowe wymagania. Ewentualnie w art. 94.1 prawo realizacji zajęć powinno bezpośrednio przysługiwać wymienionym w art. 94 pkt 3 podmiotom.	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.
27.	Liga Obrony Kraju	W projekcie zaświadczenie o ukończeniu szkolenia ma wystawiać OTDJ. A jakie uprawnienia do kontroli jakości prowadzenia tych zajęć będzie miał OTDJ, będzie tylko notariuszem ? Czy też będzie miał prawo do nadzoru nad tymi zajęciami ? Kto będzie odpowiadał za prawidłową realizację szkolenia ? podpisujący zaświadczenie, który nie ma żadnych	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.

		uprawnień do kontroli zajęć, czy Dyrektor WORD realizujący szkolenie ?	
28.	Liga Obrony Kraju	Projekt ustawy formalnie dopuszcza 17-latków do prowadzenia pojazdów ale dalsze ograniczenia w praktyce mocno to prawo ograniczają. Młody kierowca aby poprawić swoje umiejętności i nawyki powinien jak najwięcej jeździć. Ograniczenie w postaci uprawnionego pasażera niestety bardzo znacząco zmniejszy możliwość jazdy. Młody kierowca, który jako ostatni w rodzinie zda na prawo jazdy jeszcze będzie miał szansę pojeździć i to też niezbyt często. Ale jak ten młody kierowca będzie pierwszym w rodzinie który zdał na prawo jazdy to w praktyce przez rok do ukończenia 18 lat nie będzie mógł jeździć, bo nie będzie miał z kim. Jego umiejętności po roku będą mniejsze od tych które miał w dniu kiedy zdał egzamin w WORD. Raczej nie oto chodzi. Lepszym rozwiązaniem było by dopuszczenie do jazdy 17-latka bez uprawnionego pasażera ale też bez prawa przewozu osób młodszych jak np. 21 lat. Ewentualnie miałby to prawo ale tylko w towarzystwie pasażera spełniającego wymogi określone w art. 8a ust. 2. Dzięki takiej regulacji młody kierowca po egzaminie nie tracił by kontaktu z kierownicą, nie tracił by nabytych już umiejętności tylko by je zyskiwał. Ograniczenie wieku pasażera eliminowało by przypadki kiedy młody kierowca zabiera ze sobą swoich rówieśników i popisuje się przed nimi. Jak wiadomo te popisy często źle się kończą.	Uwaga nieuwzględniona bowiem przeprowadzone analizy wskazują że nawyki kierowcy kształtują się pomiędzy 4 a 8 miesiącem od uzyskania uprawnień.
29.	Liga Obrony Kraju	Projekt zakłada, że ten uprawniony pasażer będzie uczył prawidłowej zgodnej z przepisami jazdy. Kto zagwarantuje, że tak będzie ? Może przecież być tak, że ten doświadczony kierowca sam będzie nieprawidłowo jeździł i czego wtedy nauczy tego młodego kierowcy ? Błędów, które sam popełnia ? Projekt nie zawiera żadnych regulacji sprawdzającej kwalifikacje tego uprawnionego pasażera.	Uwaga nieuwzględniona, bowiem mogłoby to w sposób znaczący ograniczyć liczbę osób które mogą być takimi pasażerami mentorami.
30.	Organizacja Międzyzakładowa nr 60 NSZZ „Solidarność” – 80 w WORD i OSK	W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544) 1) Proponujemy, by art. 7 ust. 1 pozostawić bez zmian. 2) Proponujemy, by art. 8 pozostawić bez zmian. Uzasadnienie: Uważamy, że obniżenie minimalnego wieku do kierowania doprowadzi do zwiększenia liczby wypadków drogowych oraz znacznego pogorszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Młodzi kierowcy z grupy od 18 do 24 lat to kierowcy, którzy najczęściej są kierowcami podejmującymi ryzykowne zachowania na drodze i najczęściej są sprawcami wypadków w tym często wypadków, w których są ofiary śmiertelne. Według danych z Raportu Obserwatorium Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ITS (por w: Wypadki-z-młodymi-kierowcami-w-Polsce_2013_2023.pdf) „W 2023 roku w wypadkach drogowych z udziałem młodych kierowców w wieku 18-24 lat zginęło 20% wszystkich ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Polsce. Oznacza to, że co	Uwaga nieuwzględniona, bowiem <i>ratio legis</i> projektowanej ustawy jest zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym powiązane z wprowadzeniem modelu jazdy młodego kierowcy w towarzystwie doświadczonego kierowcy mentora.

		5 osoba, która poniosła śmierć w wyniku wypadku drogowego, zginęła w wypadku z udziałem młodego kierowcy w wieku 18-24 lata. (...) W 2023 roku w wypadkach tych zginęło 48 osób (13% ofiar śmiertelnych wypadków z udziałem młodych kierowców). Przyczyną co czwartego wypadku z udziałem młodych kierowców była nadmierna prędkość. W 2023 r. w wypadkach tych zginęło 169 osób, co stanowi 45% ofiar śmiertelnych wypadków z udziałem młodych kierowców.” Wysoki odsetek wypadków z młodymi kierowcami wiąże się z ich niedojrzałością, brakiem doświadczenia i skłonnością do ryzykownych zachowań, zwłaszcza u mężczyzn. Decyzje młodych kierowców są często spowodowane błędną oceną sytuacji i brakiem umiejętności identyfikowania zagrożeń bezpieczeństwa. Obniżenie minimalnego wieku kierowców jest obciążone wysokim ryzykiem.	
31.	Organizacja Międzyzakładowa nr 60 NSZZ „Solidarność” – 80 w WORD i OSK	Gdyby jednak zmiana dotycząca minimalnego wieku została wdrożona to: W art. 1 2) Art 129 ust 2 pkt 13 ustawy prawo o ruchu drogowym proponujemy pozostawić bez zmian W art 129 ust 2 po pkt. 3 dodać pkt 3a w brzmieniu: “żądania poddania się przez pasażera, o którym mowa w art. 8a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu;” Uzasadnienie: Zmiana o charakterze redakcyjnym. Punkt 3 dotyczy badania kierowcy w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu. Dopisanie tego samego obowiązku dotyczącego pasażera w tym miejscu wydaje się być bardziej czytelne.	Uwaga uwzględniona, w zakresie dodania pkt 3a, natomiast w zakresie art 129 ust 2 pkt 13 ustawy - Prawo o ruchu drogowym przepis pozostawiono, bowiem stanowi to konsekwencję regulacji zawartej w art. 8a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.
32.	Organizacja Międzyzakładowa nr 60 NSZZ „Solidarność” – 80 w WORD i OSK	W ustawie o kierujących w art 8a dodać pkt 4 w brzmieniu: W przypadku gdy pasażer o którym mowa w ust 1 znajduje się pod wpływem alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu podlega on odpowiedzialności karnej takiej jak podczas kierowania pojazdem. Uzasadnienie Biorąc pod uwagę rolę mentora jaką ma spełniać pasażer młodego kierowcy wydaje się koniecznym jasne określenie surowej kary za bardzo groźne naruszenie przepisów jakim jest jazda pod wpływem alkoholu. W tym przypadku, asystowanie i wspomaganie niedoświadczonego kierowcy nie jest co prawda bezpośrednim prowadzeniem pojazdu, ale rola pasażera o którym mowa w art. 8a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami nie pozostawia żadnych wątpliwości co do konieczności pełnej sprawności psychofizycznej tej osoby.	Uwaga nieuwzględniona, bowiem pasażer może nie wiedzieć, że pełni rolę mentora. To młody kierujący ma wydawane prawo jazdy z ograniczeniem do korzystania z uprawnień w towarzystwie dorosłego doświadczonego kierowcy. Zatem to na nim spoczywa obowiązek weryfikacji trzeźwości mentora.
33.	Organizacja	art. 71 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i	Uwaga nieuwzględniona, bowiem

	Międzyzakładowa nr 60 NSZZ „Solidarność” – 80 w WORD i OSK	1544) a) w ust. 1 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje pkt 5 w brzmieniu: „5) podjęcia przez egzaminatora dodatkowych zajęć zarobkowych bez pisemnego powiadomienia dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub stwierdzenia wykonywania czynności lub zajęć sprzecznych z obowiązkami wynikającymi z ustawy lub podważających zaufanie do wykonywania zawodu egzaminatora.”, b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 2-5, marszałek województwa wydaje decyzję administracyjną.” Proponujemy usunąć pkt 5 z ust. 1 oraz ust. 3 Uzasadnienie: Art. 63 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami stanowi, że „Egzaminator zatrudniony w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego nie może podejmować zajęć zarobkowych bez zgody dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego. Ust. 4. Egzaminator zatrudniony w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego nie może jednocześnie prowadzić szkoleń dla osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami.” W związku z tymi zapisami egzaminator może zostać ukarany przez pracodawcę na podstawie przepisów kodeksu pracy. Proponowane zapisy punktu 5 zmierzają do skreślenia egzaminatora z ewidencji, co jest nadmierną karą powodującą usunięcie z zawodu. Ponadto nieprecyzyjne zapisy tj. „czynności lub zajęcia sprzeczne z obowiązkami wynikającymi z ustawy lub podważające zaufanie do wykonywania zawodu egzaminatora” będą prowadzić do nadużyć.	egzaminator jest funkcjonariuszem publicznym.
34.	Konfederacja Lewiatan	Zmiany w zakresie okresu próbnego w kontekście dopuszczalności świadczenia usług przewozu osób taksówką Art. 2 ust. 12, który odnosi się do Art. 90b ust. 1 pkt. 3, wprowadza zakaz wykonywania przewozu osób taksówką albo w ramach przewozu okazjonalnego w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w okresie 2 lat od uzyskania uprawnień do kierowania. W ocenie Konfederacji Lewiatan, ograniczenie takie wydaje się nadmiarowe, ale rozumiejąc ratio legis wprowadzonych rozwiązań, których nadrzędnym celem jest poprawa poziomu bezpieczeństwa, zwracamy się z apelem do Ministerstwa Infrastruktury o rozważenie możliwości wprowadzenia zmian w Projekcie, które nakazywałyby stosowanie ograniczeń wyłącznie wobec kierowców rozpoczynających świadczenie usług po dacie wejścia w życie przepisów Projektu. Dodatkowo, należy podkreślić, że wprowadzenie zakazu w obecnym kształcie rodzi istotne trudności logistyczne w systemach weryfikacji kierowców, z których korzystają pośrednicy w przewozie osób taksówką. Weryfikacja kierowców już działających na rynku w celu ustalenia, czy podlegają nowemu ograniczeniu, wymagałaby skomplikowanej analizy danych i	Uwaga uwzględniona poprzez dodanie przepisów przejściowych.

		modyfikacji istniejących procesów. Tymczasem w przypadku nowych kierowców wprowadzenie tego ograniczenia byłoby znacznie prostsze, ponieważ odpowiednie systemy mogłyby uwzględniać nowe przepisy już na etapie dołączenia kierowcy do platformy.	
35.	Związek Przedsiębiorców i Pracodawców	Zgodnie z projektem, okres próbny ma trwać 2 lata, a w przypadku osób, które otrzymały uprawnienia do kierowania pojazdami w wieku 17 lat – 3 lata. Aby przepisy były skutecznie stosowane, potrzebne są precyzyjne i praktyczne mechanizmy weryfikacji dat granicznych. Wskazane byłoby zatem rozważyć rozszerzenie funkcjonalności Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) w kierunku bieżącego monitorowania czasu trwania okresu próbnego. Jednocześnie zasadne wydaje się doprecyzowanie, że w przypadku kierowców dokonujących wymiany zagranicznego prawa jazdy na polski dokument, okres próbny powinien rozpoczynać się z chwilą uzyskania pierwszych uprawnień do kierowania pojazdami (za granicą), a nie dopiero od daty wydania polskiego prawa jazdy.	Uwaga uwzględniona poprzez dodanie przepisów dotyczących elektronicznego przekazywania danych o kierowcach. W zakresie dotyczącym kierowców wymienianych zagraniczne prawo jazdy uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
36.	Związek Przedsiębiorców i Pracodawców	Projekt przewiduje również zakaz wykonywania w okresie próbnym przewozu osób taksówką albo w ramach przewozu okazjonalnego. Biorąc jednak pod uwagę istotną rolę branży przewozu osób dla rynku pracy i mobilności społecznej, taka regulacja może wywołać zakłócenia na rynku, zwłaszcza w kontekście niedoboru kierowców. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że ograniczenie to może zmniejszyć liczbę taksówkarzy, jednocześnie skłaniając młodych kierowców do wyboru innych zawodów związanych z prowadzeniem pojazdów, które nie są objęte podobnymi restrykcjami. W imię spójności i realizacji nadrzędnego celu ustawy, tj. poprawy bezpieczeństwa na drogach, należy rozważyć rozszerzenie takiego zakazu na wszelką działalność zarobkową związaną z prowadzeniem pojazdów w okresie próbnym, o ile nie pojawią się argumenty uzasadniające szczególne potraktowanie przewozu osób.	Uwaga nieuwzględniona, bowiem <i>ratio legis</i> projektowanej ustawy jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa na drogach. Wprowadzany zakaz przewozu osób taksówką albo w ramach przewozu okazjonalnego w okresie próbnym wynika z przepisów szczególnych dotyczących świadczenia usług przewozu. Podkreślić należy że na mocy art. 39 ustawy-Prawo o ruchu drogowym kierujący taksówką podczas przewożenia pasażera nie musi mieć zapiętych pasów bezpieczeństwa, jak również możliwe jest przewożenie dzieci taksówką bez fotelika bezpieczeństwa lub innego urządzenia przytrzymującego dla dzieci.
37.	Związek Przedsiębiorców i Pracodawców	Wartym rozważenia pomysłem jest rozwinięcie funkcjonalności CEPiK tak, aby – od momentu wyrażenia woli podjęcia pracy w zawodzie taksówkarza – tymczasowo uwzględnił on zagraniczne dokumenty kierowców . Dzięki temu możliwe byłoby ich pełne włączenie do polskiego systemu (np. ewidencji punktów karnych) jeszcze przed finalną wymianą prawa	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji

		jazdy, a co za tym idzie – realne sankcjonowanie wykroczeń.	
38.	Związek Przedsiębiorców i Pracodawców	Projekt przewiduje wejście w życie nowych regulacji po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy. Brakuje jednak jasnych wytycznych dotyczących kierowców, którzy uzyskali już uprawnienia przed tym terminem – w szczególności czy, a jeśli tak, w jakim zakresie, będą oni objęci okresem próbnym. Ze względu na istotne konsekwencje prawne i administracyjne wprowadzenia nowej instytucji okresu próbnego należy w projekcie doprecyzować zasady tzw. praw nabytych (tj. statusu osób posiadających uprawnienia przed wejściem w życie ustawy). Z punktu widzenia pewności prawa i bezpieczeństwa obrotu kluczowa jest klarowna regulacja w zakresie obowiązków już aktywnych kierowców oraz terminu, od którego będą ich dotyczyły nowe przepisy.	Uwaga uwzględniona poprzez dodanie przepisów przejściowych.
39.	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	Art. 1 pkt 3 lit. b: Przekroczenie powinno być uwzględniane w każdym przypadku - zapis w obecnym kształcie proponujemy zastąpić brzmieniem: „w pkt 2 w lit. a otrzymuje brzmienie „kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h”;	Uwaga nie może być uwzględniona, bowiem przeprowadzone analizy uzasadniają objęcie surowszymi regulacjami jedynie kierowców poruszających się po drogach jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym.
40.	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	Aby zapewnić odpowiednią jakość szkolenia oraz ograniczyć podmioty, które podlegać będą w tym zakresie kontroli, celowym byłoby przypisać WORD-om wyłączność na przeprowadzanie szkoleń i warsztatów dla kandydatów na instruktorów. W związku z powyższym propozycja polega na zmianie w zapisie art. 35 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami polegającej na wykreśleniu ust. 1 pkt 1: 1. Kurs dla kandydatów na instruktorów może prowadzić: 1) ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań – odpowiednio do zakresu posiadanego poświadczenia;	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
41.	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	Art. 2 pkt 9 lit a: proponujemy skreślenie dodanego ust. 2a w brzmieniu: „2a. Egzaminator w czasie wykonywania obowiązków zawodowych samodzielnie podejmuje decyzje w zakresie działań dotyczących egzaminowania i nie jest związany w tym zakresie poleceniem służbowym pracodawcy.” W naszej ocenie w obecnym stanie prawnym proponowana zmiana jest zbędna, gdyż obowiązujące w chwili obecnej przepisy zapewniają egzaminatorom pełną niezawisłość i suwerenność podczas podejmowania decyzji dotyczących egzaminowania.	Uwaga nie może być uwzględniona bowiem regulacja ma na celu pełniejsze odzwierciedlenie regulacji zawartej w pkt 9.1 dyrektywy 2006/126/WE, przewidującej, że: „egzaminujący może podjąć decyzję o kontynuowaniu sprawdzianu umiejętności i zachowań lub jego przerwaniu.”.
42.	Krajowe	W art. 2 pkt 12:	Uwaga nieuwzględniona, bowiem

	Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	w dodanym rozdziale 13a „Okres próbny” w art. 90 lit b. ust. 1 proponujemy skreślenie pkt 2: W okresie próbnym kierowcy zabrania się: 1) jazdy po spożyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu; 2) przekraczania prędkości 50 km/h na obszarze zabudowanym, 80 km/h poza obszarem zabudowanym oraz 100 km/h na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej; Proponowane ograniczenie powoduje brak możliwości pełnego wykorzystania siedzącego obok „patrona/opiekuna”. Świeżo upieczony kierowca powinien mieć możliwość nauki jazdy z docelowymi prędkościami, nabierania doświadczenia pod kontrolą opiekuna oraz nieutrudniania poruszania się po drodze innym uczestnikom ruchu drogowego.	badania wskazują, że wypadki powodowane przez młodych kierowców są najczęściej spowodowane nadmierną prędkością, a zatem zasadne jest wprowadzenie ostrzejszych wymagań w tym zakresie dla młodych kierowców.
43.	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	W rozdziale 14 „Szkolenia w okresie próbnym” w art. 93 ust. 2 proponujemy zmianę poprzez dodanie następującej treści: „2. Kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego jest prowadzony w formie zajęć teoretycznych z <i>wyłączeniem możliwości wykorzystania środków porozumiewania się na odległość</i>, trwających 2 godziny, i obejmuje przedstawienie: 1) czynników mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego; 2) osobistych i społecznych skutków wypadków drogowych; 3) psychofizycznych aspektów kierowania pojazdem i uczestnictwa w ruchu drogowym”.	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.
44.	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	W rozdziale 14 „Szkolenia w okresie próbnym” w art. 94 ust. 2 proponujemy zmianę poprzez dodanie następującej treści: „2. Praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym jest przeprowadzane w formie ćwiczeń praktycznych z <i>wyłączeniem możliwości wykorzystania urządzenia technicznego do symulowania jazdy w warunkach specjalnych</i>, trwających 1 godzinę i ma na celu: 1) uświadomienie niebezpieczeństw wynikających z nadmiernej i niedostosowanej do warunków ruchu prędkości; 2) kształtowanie postawy defensywnej u osoby szkolonej”.	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.
45.	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	Z zapisów zawartych w art. 94 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami wynika, że praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, o którym mowa w art. 91 pkt 1, w formie ćwiczeń praktycznych, trwających 1 godzinę, prowadzi odpłatnie ośrodek doskonalenia techniki jazdy. Natomiast w odniesieniu do tego samego szkolenia, realizowanego w ramach porozumienia przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego lub ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań, czas ćwiczeń praktycznych określony został na 12 godzin.	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.

		Pomimo uwzględnienia różnic programowych przy realizacji ćwiczeń praktycznych, o których mowa w art. 95 ust. 2 pkt. 4 dysproporcja godzinowa wpływająca na czas realizacji szkolenia jest zbyt duża.	
46.	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	W rozdziale 14 „Szkolenia w okresie próbnym” w art. 95 ust. 1 pkt 3-5 proponujemy następujące zmiany: „3) wysokość opłaty za kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 100 zł; 4) wysokość opłaty za praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 200 zł za godzinę. 5) opłaty o których mowa w pkt 3-4 ulegają corocznej zmianie na następny rok kalendarzowy w stopniu odpowiadającym średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem za rok poprzedni, ogłaszanemu przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego”. Na szczególną uwagę zasługuje art. 93 - 95 a zwłaszcza art. 95 ust. 1 pkt 3 oraz 4 mówiące o wysokości opłaty za kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i wysokości opłaty za praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym. Wymienia się opłaty których wysokość nie może przekroczyć: - 100 zł za dwugodzinny kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, - 200 zł za jedną godzinę praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym. Należy rozważyć przede wszystkim zmiany powyższych kwot, gdyż ustalane były one w roku 2011 w zupełnie innych realiach cenowych za usługi i produkty. W obecnej sytuacji rynkowej ustanowienie powyższego maksymalnego limitu cenowego prowadzić będzie w konsekwencji do niemożności lub ograniczenia ilości przeprowadzanych szkoleń a szczególnie praktycznych w ODTJ-ach. Z uwagi na wysokie koszty utrzymania takich obiektów, opłaty za energię, gaz, wodę, eksploatacja pojazdów używanych do szkoleń, kadry prowadzącej zajęcia oraz obsługującej szkolenia prowadzić będą do braku rentowności powyższych szkoleń praktycznych. ODTJ mając do wyboru przeprowadzenie szkolenia za wymienione stawki będzie wolał przeprowadzić szkolenia komercyjne, które pozwolą na osiągnięcie odpowiedniego dochodu Ośrodka. Przeprowadzając analizę rocznego współczynnika inflacji rok do roku w zakresie 2011-2025, dostrzec można jak zmieniał się rynek w kraju w zakresie cen towarów i usług. Przedstawiają to dane GUS. Ponadto należy uwzględnić różnice w wielkości Ośrodków Doskonalenia Techniki Jazdy a co za tym idzie możliwości „przerobowe” takich miejsc. Nie w każdym ośrodku z racji możliwości infrastruktury w jednym czasie w ciągu jednej godziny da się zrealizować zajęcia	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.

		wymagane w założeniach programowych dla pełnej 12 osobowej grupy. W ten sposób na przykład ograniczając liczebność grupy szkolonej prowadzi to do zmniejszenia rentowności przeprowadzenia takiego szkolenia. Minimalny koszt szkolenia teoretycznego w obecnej sytuacji to 200 zł dwugodzinna teoria. Natomiast zajęcia w ODTJ to koszt 400 zł, uwzględniając wykwalifikowaną kadrę instruktorów techniki jazdy, samochody dostosowane do tego typu szkolenia, ograniczoną ilość osób w grupie, wyłączenie ODTJ z innych zajęć. Każde szkolenie a szczególnie dedykowane młodym ludziom musi być starannie przygotowane, dostosowane do programu a przede wszystkim spełniać swoje zadanie tj. doskonalenie techniki jazdy, bezpieczeństwo w ruchu drogowym, eliminowanie zdarzeń drogowych z udziałem młodych kierowców.	
47.	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	W Rozdziale 6 „Instruktorzy i wykładowcy” w art. 33. 1. ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami Instruktorem jest osoba, która: należy dodać pkt 10 w brzmieniu: 10) daje rękojmię należytego wykonywania swoich obowiązków; Proponowany zapis (zastosowany w ustawie w odniesieniu do egzaminatorów) powinien być wprowadzony również w stosunku do instruktorów jako narzędzie do egzekwowania i kontroli właściwych postaw oraz zachowań osób wykonujących zawód instruktora.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji. Dodatkowo wskazać należy że regulacje dotyczące rękojmi prawidłowego wykonywania zawodu powinny dotyczyć zawodów zaufania publicznego tj. realizujących zadania publiczne w imieniu organów władzy publicznej oraz co do zasady wymagają utworzenia samorządu zawodowego sprawującego pieczę nad należytych wykonywaniem tego zawodu dla ochrony interesu publicznego.
48.	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	W art. 51 proponujemy dodać zapis z art. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, że egzamin jest przeprowadzany na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu: Art. 51: „3. Część praktyczna egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy jest przeprowadzana: 1) na placu manewrowym wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego – w zakresie obejmującym: a) sprawdzenie podstawowych umiejętności w zakresie panowania nad pojazdem odpowiednim dla uprawnień prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1 i B, b) sprawdzenie umiejętności manewrowania pojazdem lub zespołem pojazdów odpowiednim dla uprawnień prawa jazdy kategorii B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E i T;	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.

		2) w ruchu drogowym na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu – w zakresie obejmującym sprawdzenie pozostałych umiejętności wymagających podczas części praktycznej egzaminu dla uprawnień dowolnej kategorii prawa jazdy.”. Kandydaci na kierowców kat. B posiadają niską świadomość zasad poruszania się w strefie zamieszkania lub strefach ruchu, ponieważ instruktorzy wiedząc, że egzamin nie może być przeprowadzony na tych drogach nie szkolą tam swoich kursantów. Ponadto było kilka skarg rozpatrywanych przez sądy odnośnie wykonywania parkowania na parkingu znajdującym się przy drodze a będącym w gestii administracji osiedla, kandydat na kierowcę stworzył zagrożenie w ruchu podczas parkowania na takim parkingu, egzaminator przerywał egzamin i została złożona skarga, że to parking osiedlowy. Dopiero są w swej argumentacji podniósł, że wszędzie tam gdzie odbywa się ruch pojazdów muszą być zachowane jego zasady. Aby uniknąć takich sytuacji należy rozszerzyć zakres art. 51 ust. 3 pkt 2.	
49.	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	W art. 56a. 1. ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami Wysokość opłaty za przeprowadzenie egzaminu państwowego określa sejmik województwa, w drodze uchwały będącej aktem prawa miejscowego, przy czym wysokość opłaty za przeprowadzenie części teoretycznej egzaminu w zakresie uprawnień każdej kategorii prawa jazdy nie może przekroczyć 50 zł, a za przeprowadzenie części praktycznej: 1) 200 zł w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, C1, D1 lub T albo uprawnienia do kierowania tramwajem; 2) 250 zł w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii B+E, C1+E, C, C+E, D, D+E lub D1+E. W pkt 2) należy zmienić zapis na: 2) 400 zł w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii B+E, C1+E, C, C+E, D, D+E lub D1+E. Mając na uwadze obwarowania ilościowe i czasowe wynikające z §13 ust. 4 rozporządzenia, należy jak najszybciej urealnić wysokość opłat za egzaminy praktyczne innych niż B kategorii prawa jazdy (w szczególności kategorii B+E, C, C+E, D) w taki sposób, aby dzienny przychód z egzaminów praktycznych wszystkich kategorii był na zbliżonym poziomie. Niestety, dzisiaj opłaty za egzaminy praktyczne tych kategorii nie rekompensują ośrodkom egzaminacyjnym kosztów wynikających z organizacji tych egzaminów.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
50.	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	W art. 63a. ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami w brzmieniu: „W przypadku egzaminatora posiadającego uprawnienia instruktora lub wykładowcy obowiązek, o którym mowa w art. 63 ust. 1 pkt 2, uznaje się za spełniony także po dostarczeniu marszałkowi województwa, w trybie art. 63 ust. 1 pkt 3, zaświadczenia lub kopii zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w warsztatach, o których mowa w art. 35 ust. 6.” należy doprecyzować, że w przypadku dokonywania ponownego wpisu egzaminatora na	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.

		listę egzaminatorów prowadzoną przez właściwego marszałka (po uprzednim skreśleniu go z tej listy z powodu braku spełnienia wymogu o którym mowa w art. 63 ust. 1 pkt 3) ponowny wpis do ewidencji egzaminatorów może być zrealizowany również po dostarczeniu marszałkowi województwa, w trybie art. 63 ust. 1 pkt 3, zaświadczenia lub kopii zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w warsztatach, o których mowa w art. 35 ust. 6. Konieczność doprecyzowania możliwości ponownego wpisu egzaminatora do ewidencji również na podstawie zaświadczenia lub kopii zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w warsztatach, o których mowa w art. 35 ust.6. wynika z faktu, że urzędy marszałkowskie w odmienny sposób interpretują zapisy art. 63a. dopuszczając lub nie dopuszczając zamiennosć przedstawionych zaświadczeń. Prowadzi to do sytuacji, w której ten sam zapis ustawy jest różnie interpretowany przez poszczególne urzędy marszałkowskie.	
51.	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	W art. 68 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami w brzmieniu: „Skargę dotyczącą egzaminu państwowego wraz z jej uzasadnieniem składa się w terminie 14 dni od dnia, w którym był przeprowadzany egzamin, do marszałka województwa, za pośrednictwem dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego” należy doprecyzować, że skargę dotyczącą egzaminu państwowego wraz z jej uzasadnieniem składa strona postępowania się w terminie 14 dni od dnia, w którym był przeprowadzany egzamin, do marszałka województwa, za pośrednictwem dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego. W związku z brakiem w ustawie precyzyjnego zapisu co do tego komu przysługuje uprawnienie do składania skargi na egzamin mamy do czynienia z licznymi przypadkami składania w trybie art. 68 ust. 1 ustawy skarg na egzamin przez osoby do tego nie uprawnione często bez wiedzy i zgody osób egzaminowanych. Przypadki występowania przez instruktorów (bądź inne osoby) nie posiadające stosownego pełnomocnictwa do reprezentowania stron w postępowaniu są częste i prowadzą do bezpodstawnego uruchamiania procedur skargowych. Zasadne jest również rozważenie wprowadzenia zapisu mówiącego o tym, że w przypadku złożenia skargi na egzamin a co za tym idzie uruchomienia procedury odwoławczej, możliwość ponownego przystąpienia do kolejnego egzaminu przez osobę, której egzaminu dotyczy złożone odwołanie następuje w chwili zakończenia wszczętego wcześniej postępowania skargowego.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
52.	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	Dodatkowo należy zwrócić uwagę na art. 22 i art. 50 ustawy o kierujących pojazdami, który wskazuje między innymi, że nie może być szkolona oraz egzaminowana osoba w stosunku do której wydano decyzję o zatrzymaniu prawa jazdy- w okresie i zakresie obowiązywania tej decyzji.	Uwaga nie może być uwzględniona bowiem nie wskazano postulowanej zmiany regulacji. Jednocześnie zmiana art. 50 ustawy o kierujących

		Powyższy zapis powoduje, że osoba, z zatrzymanym prawem jazdy, wobec której toczy się postępowanie przed sądem (np. z powodu kierowania pojazdem w stanie po spożyciu alkoholu) może: założyć profil na prawo jazdy kategorii A, uczestniczyć w szkoleniu oraz przystąpić do egzaminu państwowego. W praktyce często się zdarza, że sąd orzeka zakaz prowadzenie wszystkich pojazdów mechanicznych, przykładowo na pół roku, zaliczając jednocześnie na poczet kary okres od dnia zatrzymania prawa jazdy. Co wówczas ze szkoleniem oraz egzaminem, które miały miejsce przed wydaniem prawomocnego orzeczenia sądu? Jaki cel ma wydanie zakazu prowadzenia pojazdów wszystkich kategorii, skoro do dnia wydania wyroku osoba, wobec której prowadzone było postępowanie mogła legalnie się przeszkolić, zdać egzamin i uzyskać uprawnienia na pojazd mechaniczny kategorii niezależnej od kategorii B, dla której wydana była decyzja o zatrzymaniu prawa jazdy?	pojazdami jest procedowana przez Ministra Sprawiedliwości.
53.	Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	proponujemy nowy zapis art. 135a pkt lit a ustawy – Prawo o ruchu drogowym: „a) kierowanie pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 30 km/h na obszarze zabudowanym lub o więcej niż 50 km/h poza obszarem zabudowanym lub”. Należy pamiętać o tym, że zdecydowana większość wypadków, do jakich dochodzi na tego rodzaju drogach, jest spowodowana różnicą w prędkościach, z jakimi poruszają się po nich pojazdy. Sankcjonowanie przekroczenia prędkości o więcej niż 50 km/h zatrzymaniem prawa jazdy także na autostradach i drogach ekspresowych, winno przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa na tych drogach, a co najważniejsze do ograniczenia ofiar śmiertelnych i ciężko rannych.	Uwaga nie może być uwzględniona, bowiem przeprowadzone analizy uzasadniają objęcie surowszymi regulacjami jedynie kierowców poruszających się po drogach jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym.
54.	Krajowego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego	W ocenie fundacji KC BRD obecny stan wychowania komunikacyjnego polskiej młodzieży, nie daje gwarancji świadomości osób w wieku 17 lat do bezpiecznego kierowania pojazdami kategorii B. Doświadczenia Krajowego Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, w zakresie kampanii prowadzonych z udziałem młodych kierowców (Mistrzowie w drodze), wskazują na bardzo niski poziom świadomości młodych kierowców co do ich umiejętności oraz zachowania się pojazdu w sytuacjach niebezpiecznych na drodze. W naszej ocenie, dopuszczenie do kierowania pojazdem osoby 17-letniej w obecności innej młodej (25-letniej osoby), nie daje gwarancji bezpiecznych zachowań wśród 17-letnich kierowców.	Uwaga nieuwzględniona, bowiem <i>ratio legis</i> projektowanej ustawy jest zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym powiązane z wprowadzeniem modelu jazdy młodego kierowcy w towarzystwie doświadczonego kierowcy mentora.
55.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Instruktorów Techniki Jazdy	W art. 90b proponujemy dodać ust. 3 w brzmieniu: Art. 90b, ust. 3. W okresie próbnym kierowca jest obowiązany kierować wyłącznie pojazdem samochodowym oznakowanym z tyłu i z przodu okrągłą nalepką barwy białej z zielonym symbolem liścia klonowego. Uzasadnienie Proponowany zapis jest analogiczny do umieszczonego w dotychczasowych przepisach	Uwaga uwzględniona w zaproponowanym brzmieniu

		regulujących okres próbny. Uważamy, że jest zasadny i potrzebny. W naszej ocenie oznaczenie tym symbolem pojazdu kierowanego przez „młodego kierowcę”, który nie ma jeszcze wykształconych umiejętności i nawyków płynnej jazdy, w znacznym stopniu wpłynie uspokajająco na innych uczestników ruchu oraz na samego kierowcę. Uzasadni wolniejszą jazdę wynikającą z ograniczeń obowiązujących w okresie próbnym. Wzbudzi też uzasadnioną szczególną ostrożność w stosunku do tak oznaczonego pojazdu, który może wykonywać nieprzewidziane manewry spowodowane małym doświadczeniem kierującego.	
56.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Instruktorów Techniki Jazdy	Proponujemy zmianę brzmienia art. 93 ust. 1 i 3 ustawy o kierujących pojazdami: Art. 93 1. Kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 91 ust. pkt. 1, prowadzi odpłatnie wojewódzki ośrodek ruchu drogowego lub ośrodek doskonalenia techniki jazdy. Art. 93 3. Wojewódzki ośrodek ruchu drogowego lub ośrodek doskonalenia techniki jazdy wydaje zaświadczenie o ukończeniu kursu kierowcy, który uczestniczył we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach. Uzasadnienie Zaprojektowane szkolenia w okresie próbnym składają się z kursu dokształcającego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (2 h teorii), który ma być realizowany w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego oraz z praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym (1 h praktyki), który ma być realizowany w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy. Proponujemy umożliwienie prowadzenia kursu dokształcającego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego również ośrodkom doskonalenia techniki jazdy. Zmiana ta będzie bardzo korzystna dla osób podlegających obowiązkowym szkoleniom, ponieważ umożliwi im odbycie obydwóch szkoleń w jednym miejscu i jednego dnia. Szczególnie ważne jest to w przypadku osób z mniejszych miast i miejscowości, które nie będą musiały poświęcać dwóch dni na dojazdy do dwóch różnych podmiotów na dwa relatywnie krótkie szkolenia i dzięki proponowanej przez nas zmianie będą miały możliwość zrealizować je w czasie dwukrotnie krótszym. Nie ma żadnych powodów do nakładania przez Państwo na obywatela niepotrzebnych dolegliwości i utrudnień związanych z realizacją jego ustawowych obowiązków. Nadmieniamy, że ośrodki doskonalenia techniki jazdy są infrastrukturalnie i merytorycznie bardzo dobrze przygotowane do prowadzenia omawianego kursu. Sale szkoleniowe i zaplecze socjalne są elementami wymaganymi prawnie do tej działalności. Zakres	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.

		tematyczny kursu opisany w Art. 93 2. projektu ustawy jest od wielu lat ujmowany w szkoleniach z bezpiecznej jazdy, w kursach dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych czy kursach dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy. W razie potrzeby jest też naturalna możliwość pozyskania wykwalifikowanej kadry z zewnątrz – tak też czynią wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, które do wielu prowadzonych przez siebie szkoleń zatrudniają zewnętrznych specjalistów. Należy również wskazać, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego mogą utworzyć ośrodki doskonalenia techniki jazdy (wiele z nich już tak uczyniło, inne mają to w planach), natomiast ośrodki doskonalenia techniki jazdy nie mają żadnych prawnych możliwości utworzenia wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego. Prowadzi to do nieuzasadnionego uprzywilejowania w działalności gospodarczej jednego podmiotu (wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego), który będzie mógł prowadzić obydwie planowane szkolenia w okresie próbnym, kosztem innego podmiotu (ośrodki doskonalenia techniki jazdy), który będzie mógł prowadzić tylko jedno szkolenie. Z ogromną szkodą – ponownie podkreślamy – dla wszystkich obywateli zobowiązanych przez Państwo do odbycia projektowanych szkoleń.	
57.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Instruktorów Techniki Jazdy	Proponujemy zmianę brzmienia art. 94 ustawy o kierujących pojazdami polegającą na wykreśleniu ust. 3, 4 i 5 – w konsekwencji zmian brzmienia art. 95 ust. 1 pkt 1 lit. b) poprzez usunięcie słów „lub ust. 3 i 4” oraz usunięcie pkt 4 w art. 95 ust. 2. Uzasadnienie Zwracamy uwagę na fakt, że projektowane praktyczne szkolenie z zagrożeń w ruchu drogowym ma przynieść realizację określonych celów, m.in. uświadomienie osobie szkolonej niebezpieczeństw wynikających z nadmiernej i niedostosowanej do warunków ruchu prędkości oraz granic działania systemów bezpieczeństwa czynnego pojazdu czy przeceniania własnych umiejętności oraz możliwości pojazdu. Realizację tych celów zapewnić może jedynie w pełni profesjonalne szkolenie. Do właściwego i bezpiecznego jego przeprowadzenia niezbędna jest wysoko wykwalifikowana kadra (instruktorzy techniki jazdy) oraz specjalistyczna (w szczególności płyty poślizgowe wraz ze strefami bezpieczeństwa) infrastruktura ośrodka doskonalenia techniki jazdy. Wszelkie formy zlecania tego szkolenia podmiotom zewnętrznym (w tym przypadku wojewódzkim ośrodkom ruchu drogowego i ośrodkom szkolenia kierowców) i prowadzenie go w inny sposób będzie prowadziło wprost do całkowitego wypaczenia zakładanej idei, skutki będą w naszej ocenie zupełnie odmienne od zamierzonych, a w trakcie samych zajęć będzie dochodzić do zagrożenia bezpieczeństwa osób biorących w tym udział. Wymienione wyżej podmioty nie mają bowiem żadnej realnej możliwości poprawnej realizacji omawianego szkolenia. „Uświadomienie niebezpieczeństwa wynikającego	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.

		z nadmiernej i niedostosowanej do warunków ruchu prędkości” (art. 94, ust. 4 pkt 1 projektu ustawy) jest w oczywisty sposób niewykonalne w rzeczywistym ruchu drogowym czy na suchych, betonowych placach manewrowych/egzaminacyjnych, ani w żaden inny sposób bez specjalistycznej infrastruktury ośrodków doskonalenia techniki jazdy. Ponadto założono, że ośrodki doskonalenia techniki jazdy będą wystawiały zaświadczenia o ukończeniu wyłącznie na podstawie danych przesłanych przez współpracujące podmioty, praktycznie bez żadnego nadzoru i kontroli prowadzonych zajęć. Budzi to uzasadnione obawy o generowanie wielu negatywnych zjawisk podczas procesu szkolenia. Uważamy zaproponowane rozwiązanie za merytorycznie niewykonalne i krańcowo niebezpieczne pod każdym względem. Stosunkowo mała liczba ośrodków doskonalenia techniki jazdy wynika z niestabilności polskiego prawa. Wielu przedsiębiorców gotowych jest zainwestować w taką działalność, ale wszyscy wskazują na dotychczasowe doświadczenia – wieloletnie odkładanie w czasie wejścia w życie poprzednich przepisów wdrażających omawiane szkolenia. Należy założyć, że wolny rynek ureguje tę kwestię przy rozsądnie założonym, 12 - miesięcznym okresie vacatio legis. Uwzględniając zaś stale spadającą liczbę osób uzyskujących corocznie prawa jazdy kat. B, zapotrzebowanie na dodatkowe ośrodki doskonalenia techniki jazdy wcale nie musi być duże.	
58.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Instruktorów Techniki Jazdy	Zmiana brzmienia art. 95 ust. 1 pkt 3 i 4 ustawy o kierujących pojazdami, w konsekwencji dodanie pkt 5: Art. 95, ust 1 pkt 3 wysokość opłaty za kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 200 zł. Art. 95, ust. 1 pkt 4 wysokość opłaty za praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 450 zł. Art. 95, ust. 1 pkt 5 wysokość opłat, o których mowa w pkt 3 i 4 powyżej podlega waloryzacji; waloryzacja polega na pomnożeniu kwoty opłat przez wskaźnik waloryzacji i zaokrągleniu w górę do pełnych groszy; wskaźnikiem waloryzacji jest średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem określany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej "Monitor Polski". Uzasadnienie Zapisane w projekcie ustawy ceny kursu i szkolenia (100 i 200 zł) pochodzą sprzed kilkunastu lat i są zupełnie nieadekwatne do aktualnych, realnych kosztów ich prawidłowej realizacji. Zaproponowane przez nas opłaty w naszej ocenie stanowią rozsądny kompromis pomiędzy rentownością prowadzenia tych szkoleń, a obciążeniem finansowym osoby uzyskującej prawo jazdy kat. B. W celu uniknięcia negatywnych zjawisk spowodowanych inflacją, które obecnie doskonale widać na przykładzie Stacji Kontroli Pojazdów, zasadnym wydaje się wprowadzenie zapisu korygującego opłatę o wskaźnik inflacyjny podawany przez GUS.	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.

59.	Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia „Porozumienie Zielonogórskie”	Należy stale analizować zasadność wprowadzanych ograniczeń drogowych , gdyż niejednokrotnie zdarza się, że nie mają one uzasadnienia tj. pozostawione nieaktualne znaki drogowe, które mogą być jedynie wykorzystywane do nakładania mandatów, co prowadzi do zmniejszenia poczucia konieczności przestrzegania przepisów u obywateli. Weryfikacja uprawnień do kierowania pojazdami u osób uzależnionych oraz chorych w stanach ograniczających sprawność psychofizyczną. Można kwalifikować do weryfikacji osoby na podstawie danych zawartych w Internetowych Kontach Pacjentów zgromadzonych na tzw. Platformie P1. Warto stopniowo wprowadzać obowiązek posiadania w samochodach systemów bezpieczeństwa , tak jak wcześniej: poduszki powietrzne czy ABS. Kolejne generacje zabezpieczeń są dostępne i powinny stać się wymagany standardem dla poprawy bezpieczeństwa na drogach.	Uwaga uwzględniona w zakresie zapewnienia elektronicznego obiegu informacji o orzeczeniach lekarskich, w pozostałym zakresie postulaty nie mogą być uwzględnione, gdyż wykraczają poza zakres nowelizacji.
60.	Związek Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców	Art. 135 i 135a ustawy Prawo o ruchu drogowym „kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym lub na drodze jedno jezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym”. Uzasadnienie: Naszym zdaniem należy usunąć z proponowanego punktu zapis „jednojezdniowej dwukierunkowej” . Uważamy, że jazda na autostradzie z prędkością ponad 190 km/h oraz na drodze ekspresowej dwujezdniowej z prędkością przekraczającą 170 km/h stanowi bardzo duże zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego i powinna skutkować zatrzymaniem prawa jazdy na okres 3 miesięcy.	Uwaga nie może być uwzględniona, bowiem przeprowadzone analizy uzasadniają objęcie surowszymi regulacjami jedynie kierowców poruszających się po drogach jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym.
61.	Związek Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców	Art. 8 ustawy o kierujących pojazdami Pkt 3)16 lat - dla pojazdów określonych w prawie jazdy kat. B Uzasadnienie: model estoński jest rozwiązaniem najbardziej racjonalnym. Proponujemy aby osoby, które ukończyły 16 rok życia, a przed ukończeniem wieku 17 lat, mogły jeździć jedynie z opiekunem prawnym albo osobą upoważnioną przez opiekuna prawnego (wymogi dotyczące opiekuna prawnego i osoby upoważnionej identyczne jak dla osoby towarzyszącej). Po ukończeniu 17 roku życia jazda z osobą towarzyszącą na tych samych warunkach jak dla 17- latka w. 16 latko wie już dzisiaj mogą prowadzić pojazdy przewidziane dla kat. B1 prawa jazdy bez obecności pasażera. Nikt nie ma wpływu na ich zachowanie na drodze. Natomiast pozwolenie na prowadzenie pojazdów inne niż czterokołowce dla 16 latka, ale już pod opieką, pozwoli wykształcić w młodym człowieku odpowiednie normy zachowania, które winny zaowocować w przyszłości mniejszą liczbą wypadków spowodowanych przez młodych kierowców.	Uwaga nie może być uwzględniona, bowiem wymagałoby to przeprowadzenia analizy wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego takiej zmiany.
62.	Związek Pracodawców	Art. 31 ust 1 Ustawy o kierujących pojazdami	Uwaga nieuwzględniona, bowiem to

	Ośrodków Szkolenia Kierowców	w pkt 4 lit. c otrzymuje brzmienie: c) osobę posiadającą przygotowanie pedagogiczne zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie ustawy z dnia 26 stycznia 1982 r. - Karta Nauczyciela (Dz. U. z 2024 r. poz. 986 i 1871). ”, b) uchyla się pkt 5; Uzasadnienie: Wnioskujemy o zastąpienie Akredytacji Kuratora Oświaty innym certyfikatem rangi państwowej (np.: znak ISO czy choćby MSUES), który potwierdzałby odpowiednie standardy szkolenia. Ponadto wnioskujemy aby Poświadczenie o spełnieniu dodatkowych wymagań było wystawiane przez Urzędy Wojewódzkie, co naszym zdaniem zapewni właściwy poziom nadzoru nad jakością szkolenia.	praktyczne szkolenie w ruchu drogowym stanowi podstawową działalność ośrodka szkolenia kierowców, która jest nadzorowana przez starostę. Dodatkowo na mocy art. 23a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami kandydat na kierowcę może się sam przygotować do egzaminu teoretycznego.
63.	Związek Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców	Art. 90 b. 1. Pkt 3 Ustawy o kierujących pojazdami „przekraczania prędkości 50 km/h na obszarze zabudowanym, 80 km/h poza obszarem zabudowanym oraz 100 km/h na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej;” Uzasadnienie: Chcielibyśmy zwrócić uwagę, że ograniczenie prędkości do 100 km/h na autostradzie i drodze ekspresowej bardzo wydłuży wyprzedzanie pojazdów ciężarowych, a często taki manewr uniemożliwi. Czy zatem nie warto byłoby umożliwić jazdę po autostradzie z prędkością 110 km/h lub umieścić zapis, że przepisu tego nie stosuje się podczas manewru wyprzedzania podczas którego maksymalna prędkość pojazdu nie może być większa niż 120 km/h?	Uwaga nie może być uwzględniona, bowiem wymagałoby to przeprowadzenia analizy wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego takiej zmiany.
64.	Związek Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców	Art. 91 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami „Przedstawić staroście zaświadczenie o ukończeniu szkolenia i kursu, o których mowa w pkt 1 przed upływem okresu próbnego”. Uzasadnienie: Brak jasności zapisu. Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie, kiedy starosta cofnie uprawnienia do prowadzenia pojazdów osobom będącym okresie próbnym w związku z nieprzystąpieniem do obowiązkowego kursu dokształcającego? Czy w tych przepisach nie ma luki prawnej polegającej na tym, że osoba bez obowiązkowego kursu dokształcającego będzie kierowcą jeszcze przez okres 12 miesięcy?	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.
65.	Związek Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców	Art. 93 ustawy o kierujących pojazdami „Kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 91 pkt 1, prowadzi odpłatnie wojewódzki ośrodek ruchu drogowego”, ośrodek doskonalenia techniki jazdy lub ośrodek posiadający poświadczenie spełnienia dodatkowych wymagań. Uzasadnienie: Zarówno ODTJ jak i tzw. Super OSK posiadają wykwalifikowaną kadrę do prowadzenia wykładów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego złożoną z czynnych instruktorów nauki i techniki jazdy, a także egzaminatorów. Poza tym, kursant skierowany na takie szkolenie, będzie miał możliwość odbycia całości zajęć (teorii i praktyki) w jednym miejscu.	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.

		Ponadto wnosimy o uregulowanie kwestii czy zajęcia praktyczne mają odbywać się na pojazdach będących w posiadaniu ODTJ i „Super OSK” i czy takie pojazdy muszą spełniać dodatkowe wymagania (posiadać specjalistyczne wyposażenie), a także czy dopuszcza się możliwość użycia pojazdów należących do kursantów?	
66.	Związek Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców	Art. 94 ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami „W przypadku, o którym mowa w ust. 3, praktyczne szkolenie, o którym mowa w art. 91 pkt 1, jest przeprowadzane w formie ćwiczeń praktycznych, trwających 12 godzin, w sposób zapewniający:” Uzasadnienie: proszę o wyjaśnienie: szkolenie praktyczne w ODTJ - 1 godzina, to samo szkolenie realizowane przez OSK - 12 godzin. Czy nie wystąpił tu błąd literowy? Czy liczba godzin szkolenia prowadzonego przez OSK nie powinna wynosić 2 godziny? Ponadto brak jest jasno określonych wytycznych dotyczących osób jak i podmiotów (czyli OSK), które mogą prowadzić kursy doszkalające kierowców w okresie próbnym. Czy takie zapisy będą umieszczone w rozporządzeniu?	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.
67.	Związek Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców	Art. 95 ustawy o kierujących pojazdami 3) wysokość opłaty za kurs doszkalający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 100 zł; 4) wysokość opłaty za praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 200 zł za godzinę. Uzasadnienie: w art. 95 ust. 1 pkt 3 i 4 proponujemy zastąpienie sztywno określonych kwot 100 zł i 200 zł odpowiednią proporcją względem najniższego wynagrodzenia krajowego, np. jednej dziesiątej jego wartości oraz jego waloryzacji o wskaźnik inflacji. Rozwiązanie to pozwoli na automatyczne dostosowanie opłat do warunków ekonomicznych. Można zastosować również rozwiązanie z innych branż np.: Opłaty, o których mowa w pkt 3 i 4, pobierane są w wysokości 3,0% kwoty przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej, ogłaszanej przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego na podstawie art. 20 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych.	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.
68.	Związek Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców	Oznakowanie kierującego w okresie próbnym. W celu zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym proponujemy oznakowanie pojazdu prowadzonego przez osobę w okresie próbnym. Oznaczenie to mogłoby przybrać formę zielonego liścia z czarnymi cyframi „16” lub „17” umieszczonego na przedniej i tylnej szybie pojazdu.	Uwaga uwzględniona kierunkowo
69.	Związek Pracodawców	Wprowadzenie obowiązkowych szkoleń dla opiekunów prawnych i osób towarzyszących.	Uwaga nieuwzględniona, bowiem

	Ośrodków Szkolenia Kierowców	Szkolenia takie mogą być realizowane przez Ośrodki Doskonalenia Techniki Jazdy lub Ośrodki Szkolenia Kierowców posiadających poświadczenie o spełnieniu dodatkowych wymagań. Zaświadczenie po ukończeniu takiego szkolenia należy okazywać na żądanie podmiotu uprawnionego do kontroli ruchu drogowego.	mogłoby to w sposób znaczący ograniczyć liczbę osób które mogą być takimi pasażerami mentorami.
70.	Związek Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców	W dłuższej perspektywie rozwoju systemu szkolenia kierowców rekomendujemy rozważenie powierzenia nadzoru nad OSK Urzędowi Wojewódzkim, Inspekcji Transportu Drogowego lub Instytutowi Transportu Samochodowego , co mogłoby przyczynić się do poprawy jakości kształcenia i przestrzegania standardów szkoleniowych.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
71.	Związek Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców	Apelujemy o zlikwidowanie eksternistycznego modelu przystąpienia do egzaminu teoretycznego na kat. AM, A1, A2, A lub B prawa jazdy. Wnosimy o wprowadzenie obowiązkowego uczestnictwa w szkoleniu teoretycznym w salach wykładowych OSK (brak możliwości wykorzystania szkolenia e-learningowego). Pod okiem doświadczonych instruktorów kursanci mogliby ugruntować wiedzę z zakresu przepisów ruchu drogowego, techniki jazdy, odpowiedzialności za kierownicą oraz przewidywania zagrożeń na drodze.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
72.	Związek Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców	Wprowadzenie obowiązku wykorzystania w procesie szkolenia w zakresie prawo jazdy kat. B pojazdów z automatyczną skrzynią biegów . Dynamiczny rozwój motoryzacji na świecie, proekologiczne kierunki rozwoju gospodarki (zwłaszcza europejskiej) narzucają wręcz użytkowanie pojazdów z automatyczną skrzynią biegów. Samochody elektryczne występują tylko w takiej wersji. Aby umożliwić pogoń za postępem technologicznym należy wprowadzić obowiązkową realizację szkoleń z wykorzystaniem pojazdów z automatyczną skrzynią biegów (podobnie jak to zrobiona w przypadku szkoleń z zakresu kat. C lub D).	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
73.	Związek Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców	Po wprowadzeniu regulacji dotyczących obniżenia wymaganego wieku do prowadzenia pojazdów w ramach kategorii B prawa jazdy (zmiana w art. 8 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami) należy jasno i przejrzyście zapisać odpowiedzialność rodziców, opiekunów prawnych lub osób towarzyszących za ewentualne spowodowanie szkód przez małoletniego kierowcę.	Uwaga nieuwzględniona bowiem wszyscy kierowcy są obowiązani posiadać OC.
74.	Związek Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców	Apelujemy o możliwość prowadzenia zajęć praktycznych w ruchu drogowym przez Ośrodki Szkolenia Kierowców dla osób posiadających prawo jazdy. Wielokrotnie do OSK zgłaszają się osoby (przeważnie wieku 50+), które nie prowadziły pojazdu od kilkunastu bądź kilkudziesięciu lat. Niestety biorąc pod uwagę obecne przepisy osoby te mogą się szkolić wyłącznie w ODTJ, co wiąże się niestety z rezygnacją takich osób ze szkolenia ze względu na koszty i brak dostępu infrastruktury ODTJ-otów. Osoby te przygotowywane do jazdy są przez członków rodziny, pojazdami w których nie można ingerować w proces prowadzenia pojazdu (brak dodatkowego hamulca), co zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego. Zwracamy się zatem z prośbą o taką zmianę przepisów, aby można było prowadzić szkolenie pojazdem do nauki jazdy oznaczonym literą „L” osób, które posiadają prawo jazdy.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.

75.	Związek Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców	Naszym zdaniem przed wprowadzeniem przepisów należy przeprowadzić kampanię informacyjną , która uświadomi odpowiedzialność w ruchu drogowym młodych kierowców, opiekunów prawnych i osób towarzyszących, a także ewentualne konsekwencje niestosowania się do przepisów. Jako Związek Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców jesteśmy gotowi wziąć udział w takiej kampanii informacyjnej. Mając na uwadze znaczenie planowanych zmian dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, pozostajemy w gotowości do dalszej współpracy i udziału w pracach legislacyjnych. Mamy nadzieję, że to jest początek wprowadzania zmian. Jednakże nadal stoimy na stanowisku, że system szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców powinniśmy zbudować od nowa.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
76.	Związek Powiatów Polskich	Uwaga do art. 2 pkt 3 – w zakresie dodawanego art. 8a ust. 2 pkt 1 do ustawy o kierujących pojazdami Proponuje się nadać przepisowi brzmienie: „1) ukończyła 35 lat;” Proponuje się zwiększenie wieku pasażera, w towarzystwie którego może prowadzić pojazd osoba, która uzyskała prawo jazdy kat. B po ukończeniu 17 lat a przed ukończeniem 18 lat. Proponuje się określenie tego wieku na 35 lat. Rozwiązanie to spowoduje, że pasażer małoletniego kierowcy będzie od niego starszy o minimum 18 lat, co z kolei skutkować będzie tym, że pasażer najczęściej będzie rodzicem kierowcy, a nie jego koleżanką lub kolegą.	Uwaga nieuwzględniona, bowiem mogłoby to w sposób znaczący ograniczyć liczbę osób które mogą być takimi pasażerami mentorami.
77.	Związek Powiatów Polskich	Uwaga do art. 2 pkt 4 – w zakresie dodawanego art. 11 ust. 1a do ustawy o kierujących pojazdami Projektowany przepis stanowi, że osoba ubiegająca się o wydanie prawa jazdy spełnia wymagania w zakresie m.in. przebywania na terytorium RP najpóźniej w dniu odbioru prawa jazdy. Tak proponowaną zmianę należy ocenić negatywnie i odstąpić od wprowadzenia tego przepisu. W praktyce procedura wydania/wymiany prawa jazdy nie jest czasochłonna. Wydanie uprawnienia do kierowania pojazdami następuje w drodze decyzji administracyjnej, która jest wydawana w momencie zamówienia prawa jazdy w PWPW. Wobec tego, w przypadku wprowadzenia komentowanego przepisu, może dochodzić do sytuacji, w której w dniu odbioru prawa jazdy kierowca nie będzie spełniał wymogu miejsca zamieszkania na terytorium RP. Zwracam uwagę, że samo wydanie prawa jazdy (czyli jego odbiór przez uprawnionego) jest czynnością materialno-techniczną i następczą wobec wydania decyzji o przyznaniu prawa jazdy. Zatem w przypadku, kiedy zostanie wydana decyzja o wydaniu/wymianie prawa jazdy cała procedura zostaje zakończona. W takiej sytuacji problemem będzie ustalenie, czy osoba	Uwaga nieuwzględniona, bowiem oświadczenie dotyczące zamieszkiwania na terytorium RP będzie podpisywane w dniu odbioru prawa jazdy pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.

		rzeczywiście mieszka na terenie RP w chwili odbioru prawa jazdy. W momencie odbioru uprawnienia do kierowania pojazdami postępowanie administracyjne jest zakończone i nie ma możliwości przeprowadzenia jakichkolwiek dowodów, a tym samym zamyka się potencjalna możliwość wydania decyzji odmawiającej wydania prawa jazdy w sytuacji niespełniania wymagań określonych w art. 11 ust. 1 pkt 5 lit. a-d ustawy o kierujących pojazdami.	
78.	Związek Powiatów Polskich	Uwaga do art. 2 pkt 4 – w zakresie zmienianego art. 11 ust. 2 w ustawie o kierujących pojazdami W obowiązującym brzmieniu przepis ten stanowi, że: „Osoba, która nie ukończyła 18 lat, może uzyskać prawo jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T za pisemną zgodą rodzica lub opiekuna.”. W projektowanej nowelizacji proponuje się z kolei, aby osoba, która nie ukończyła 18 lat, mogła uzyskać prawo jazdy kategorii AM, A1, B1, B lub T za pisemną zgodą rodziców lub opiekunów. Wyjaśnienia zatem wymaga, czy intencją projektodawców jest zmiana polegająca na wyrażeniu pisemnej zgody przez każdego z rodziców lub opiekunów ww. osoby. Przepis w aktualnym brzmieniu wymaga udzielenia takiej zgody przez co najmniej jedną z ww. osób.	Uwaga niezrozumiała, bowiem zapis wyraźnie wskazuje, że chodzi o pisemną zgodę każdego z rodziców lub opiekunów.
79.	Związek Powiatów Polskich	Uwaga do art. 2 pkt 12 – w zakresie dodawanego art. 90a ust. 2 pkt 2 lit. b do ustawy o kierujących pojazdami Wyjaśnienia wymaga zasadność wprowadzenia przesłanki stosowania okresu próbnego w przypadku osób, które uzyskały prawo jazdy kat. B w trybie określonym w art. 14 ustawy o kierujących pojazdami (tj. wydanie prawa jazdy w zamian za krajowe prawo jazdy wydane zagranicą), w przypadku gdy ustalenie dnia wydania zagranicznego prawa jazdy nie jest możliwe. Należy zwrócić uwagę, że (co do zasady) data wydania zagranicznego prawa jazdy jest widoczna na blankiecie tego dokumentu.	Uwaga nieuwzględniona, bowiem data wydania prawa jazdy nie jest tożsama z datą uzyskania uprawnienia w zakresie kategorii B.
80.	Związek Powiatów Polskich	Uwaga do art. 2 pkt 13 – w zakresie zmienianego art. 92 ust. 4 w ustawie o kierujących pojazdami Należy rozważyć nałożenie na kierowcę obowiązku wymiany blankietu prawa jazdy, w sytuacji przedłużenia mu okresu próbnego	Uwaga nieuwzględniona bowiem taka wymiana stanowiłaby duże obciążenie dla organów wydających prawa jazdy i koszt dla posiadacza dokumentu.
81.	Związek Powiatów Polskich	Uwaga do art. 2 pkt 14 – w zakresie dodawanego art. 102 ust. 1 pkt 2a do ustawy o kierujących pojazdami Projektowany przepis przewiduje wydanie przez starostę decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy, w przypadku, kiedy osoba, która uzyskała prawo jazdy po ukończeniu 17 lat, a przed ukończeniem 18 lat, naruszyła zasadę prowadzenia pojazdu w obecności dorosłego pasażera. Przepis nie wskazuje jednak okresu, na jaki ma być zatrzymane prawo jazdy w ww.	Uwaga uwzględniona poprzez skorygowanie brzmienia art. 102 ust. 1 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami.

		przypadku, zatem wymaga to określenia przez projektodawców	
82.	Porozumienie Rolników Opolszczyzny	Porozumienie Rolników Opolszczyzny zgłasza do Pana Ministra potrzebę zwiększenia maksymalnej dopuszczalnej prędkości dla ciągników rolniczych do 50 km/h. Aktualne przepisy, które określają maksymalną dozwoloną prędkość dla ciągników rolniczych na poziomie 30 km/h, a planowana zmiana do 40 km/h, nie odzwierciedlają rzeczywistego postępu technologicznego oraz możliwości nowoczesnych maszyn rolniczych. Współczesne ciągniki spełniają wysokie standardy bezpieczeństwa i są homologowane na prędkości do 50 km/h, a w niektórych przypadkach nawet więcej. Pomimo tego, obecne regulacje prawne uniemożliwiają rolnikom korzystanie z pełnego potencjału tych pojazdów, co wpływa na efektywność prac rolniczych oraz utrudnia logistykę transportu. Dodatkowym problemem jest ograniczenie możliwości poruszania się ciągników rolniczych po drogach krajowych oraz obwodnicach, takich jak remontowana droga krajowa nr 46 na odcinku między Nysą a Pakosławicami w województwie opolskim. Po zakończeniu modernizacji tej trasy maszyny rolnicze zostały wyłączone z ruchu, co zmusza rolników do wyboru alternatywnych, często dłuższych i gorzej przystosowanych tras. Taka sytuacja prowadzi do zwiększenia kosztów oraz wydłużenia czasu przejazdu, a w konsekwencji negatywnie wpływa na funkcjonowanie gospodarstw rolnych. Przykładem takich utrudnień jest konieczność korzystania z wąskich, lokalnych dróg, które nie są przystosowane do ruchu ciężkich maszyn rolniczych. Brak dostępu do drogi krajowej nr 46 sprawia, że rolnicy zmuszeni są do pokonywania znacznie większych odległości, co generuje dodatkowe koszty paliwa oraz zwiększa zużycie sprzętu rolniczego. W związku z powyższym wnosimy o zmianę przepisów i podniesienie maksymalnej dopuszczalnej prędkości dla ciągników rolniczych do 50 km/h. Proponowana regulacja przyczyniłaby się do: Poprawy efektywności transportu w sektorze rolniczym, Umożliwienia rolnikom bezpiecznego poruszania się po drogach krajowych i obwodnicach, Optymalizacji kosztów logistycznych w gospodarstwach rolnych, Zwiększenia płynności ruchu drogowego i poprawy bezpieczeństwa poprzez dostosowanie przepisów do realnych warunków technicznych pojazdów.	Uwaga nie może być uwzględniona, bowiem wymagałoby to przeprowadzenia analizy wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego takiej zmiany.
83.	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.	a) PWPW S.A. proponuje przyjęcie następującego brzmienia art. 135 ust. 1 pkt 2 lit. a UPRD: „a) kierowanie pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h lub”, b) PWPW S.A. proponuje przyjęcie następującego brzmienia art. 135a ust. 1 pkt 2 lit. a	Uwaga nie może być uwzględniona, bowiem przeprowadzone analizy uzasadniają objęcie surowszymi regulacjami jedynie kierowców poruszających się po drogach

		UPRD: „a) kierowanie pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h lub”. Uzasadnienie do ppkt a i b: W ocenie PWPW S.A. zaproponowana w projekcie ustawy zmiana przepisów art. 135 ust. 1 pkt 2 lit. a oraz art. 135a ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy zmienianej tj. dodanie w ww. przepisach wyrazów „na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym” jest niewystarczająca. W przypadku przyjęcia przepisów w proponowanym brzmieniu, dodatkowa sankcja, w postaci zatrzymania prawa jazdy w przypadku kierowania pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h będzie miała zastosowanie do zdarzeń zaistniałych na obszarze zabudowanym oraz zdarzeń zaistniałych na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym, z pominięciem zdarzeń na drogach ekspresowych oraz autostradach. Tymczasem, w naszej ocenie, przekroczenie dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50 km/h na drogach ekspresowych oraz autostradach – z uwagi na prędkość poruszających się na nich pojazdów – częstokroć może wywoływać nieporównywalnie groźniejsze skutki, niż w przypadku pozostałych kategorii dróg. W naszej ocenie, aby system dyscyplinowania kierowców mógł być w pełni skuteczny i kompleksowy, powinien uwzględniać wszystkie kategorie dróg, w szczególności te, na których maksymalna dopuszczalna prędkość jest z założenia wyższa niż na pozostałych. W związku z powyższym, w celu objęcia przedmiotową sankcją zdarzeń obejmujących wszystkie kategorie dróg, proponujemy nie tylko odstąpienie od dodania w obu przepisach wyrazów „na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym”, ale ponadto, proponujemy wykreślenie w obu, obecnie obowiązujących przepisach wyrazów „na obszarze zabudowanym.”.	jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym.
84.	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.	PWPW S.A. proponuje dodanie w art. 2 projektu ustawy przepisu zmieniającego art. 2 pkt 3 i 4 ustawy o kierujących pojazdami, w następującym brzmieniu: „3) profilu kandydata na kierowcę – należy przez to rozumieć zestaw danych identyfikujących i opisujących osobę ubiegającą się o wydanie dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami utworzony, udostępniany, aktualizowany i archiwizowany w systemie teleinformatycznym, udostępniany w tym systemie osobie, dla której został utworzony; 4) profilu kierowcy zawodowego – należy przez to rozumieć zestaw danych identyfikujących i opisujących osobę ubiegającą się o wpis w prawie jazdy kodu 95, wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej i karty kwalifikacji kierowcy, zawierający informację o wykonaniu badań lekarskich i psychologicznych, utworzony, udostępniany, aktualizowany i archiwizowany w systemie teleinformatycznym, udostępniany w tym systemie osobie, dla której został utworzony.”.	Uwaga uwzględniona poprzez wprowadzenie regulacji dotyczących elektronicznego obiegu informacji.

		Uzasadnienie: W nawiązaniu do toczących się prac legislacyjnych, PWPW S.A. proponuje rozszerzenie funkcjonalności o możliwość udostępniania profilu kandydata na kierowcę oraz profilu kierowcy zawodowego osobie, dla której został on utworzony. Obecnie, profile te, generowane w systemie teleinformatycznym, zawierające zestaw danych identyfikujących i opisujących osobę, która stara się uzyskać uprawnienia do kierowania pojazdem wybranej kategorii (PKK) oraz identyfikujących i opisujących kierowcę ubiegającego się o wpis w prawie jazdy kodu 95 oraz wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej (PKZ) dostępne są podmiotom zaangażowanym w proces wydawania prawa jazdy albo w proces wpisu w prawie jazdy kodu 95 oraz wydania PKZ. Tymczasem, osoba zainteresowana w sprawie, czyli ta której profil (PKK/PKZ) i dane w nim zawarte bezpośrednio dotyczą otrzymuje jedynie informację o jego wygenerowaniu. W związku z powyższym, PWPW S.A. proponuje, aby kandydat na kierowcę/kierowca uzyskał dostęp – na równi z innymi podmiotami – do generowanych w PKK i PKZ informacji oraz uzyskał możliwość monitorowania statusu realizacji swojej własnej sprawy (statusu obsługi wniosku o wydanie prawa jazdy/karty kwalifikacji kierowcy).	
85.	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.	PWPW S.A. proponuje w art. 2 projektu ustawy po pkt 5 dodać pkt 6 w brzmieniu: „6) w art. 26 uchyla się ust. 2;”. Uzasadnienie: Celem zaproponowanej zmiany jest odstąpienie od wymogu, zgodnie z którym, szkolenie osób w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu może być prowadzone wyłącznie przez ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań. Z uwagi na powyższe, na chwilę obecną, taka forma szkolenia nie jest dostępna we wszystkich ośrodkach szkolenia kierowców. Celem zaproponowanej przez PWPW S.A. zmiany jest umożliwienie prowadzenia szkolenia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu w każdym ośrodku szkolenia kierowców.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
86.	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.	PWPW S.A. proponuje w art. 2 projektu ustawy po pkt 7 dodać pkt 8 w brzmieniu: „8) w art. 51 w ust. 2 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) części teoretycznej przeprowadzanej w formie testów wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą techniki informatycznej – dotyczy sprawdzenia wiedzy, o której mowa w ust. 1 pkt 1, w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, C1, C, D1, D i T oraz uprawnienia do kierowania tramwajem;”. Uzasadnienie: PWPW S.A. proponuje wyrazy „testów jednokrotnego wyboru” zastąpić wyrazami „testów wyboru”. Taka zmiana brzmienia przepisu może pozwolić w przyszłości na wprowadzenie	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.

		nowych, niestosowanych obecnie form egzaminowania w części teoretycznej egzaminu państwowego. W naszej ocenie, takie formy mogłyby być ciekawą odpowiedzią na wyzwania w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. Także, w uzasadnieniu oraz ocenie skutków regulacji do projektu ustawy wskazuje się na istniejące problemy w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. W tym wypadku, wskazuje się na problem młodych kierowców posiadających prawo jazdy krócej niż 2 lata. Wskazuje się, że powodem wypadków, wśród tej grupy kierowców, jest nie tyle brak znajomości przepisów, czy umiejętności wykonywania manewrów, co brak doświadczenia, nieświadomość zagrożeń i brak umiejętności ich przewidywania oraz nadmierna wiara w siebie. Wskazuje się, że system szkolenia kierowców powinien umożliwiać kształtowanie świadomości ryzyka poprzez indywidualne doświadczenie, skuteczną naukę bezpiecznego zachowania na drodze, czy nabycie niezbędnego doświadczenia przed uzyskaniem prawa jazdy. Młodociani, to grupa kierowców, którą cechuje brak doświadczenia i umiejętności w kierowaniu pojazdami i jednocześnie duża skłonność do brawury i ryzyka. Chodzi więc o kształtowanie wzorców bezpiecznego zachowania na drodze wśród „młodych kierowców”. Celem szkolenia, którego uwieńczeniem jest egzamin państwowy, powinno być rozwinięcie u młodego – ale też każdego innego początkującego kierowcy – poczucia odpowiedzialności za kierownicą oraz uświadomienie sobie niebezpieczeństw wynikających z nadmiernej i niedostosowanej do warunków ruchu prędkości prowadzonego pojazdu. Biorąc powyższe pod uwagę, PWPW S.A. proponuje zmianę brzmienia przepisu art. 51 ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej, w sposób, który umożliwi w przyszłości wprowadzenie nowych, niestosowanych obecnie form egzaminowania w części teoretycznej egzaminu państwowego np. testów postrzegania zagrożeń „hazard perception”. Zaletą takich testów jest weryfikowanie, ale też wyrabianie umiejętności postrzegania zagrożeń i właściwego reagowania. Testy te symulują zwykłe sytuacje drogowe, w tym potencjalne zagrożenia, które trzeba dostrzegać, i na które trzeba odpowiednio reagować np. poprzez zmianę prędkości lub kierunku jazdy. W naszej ocenie, zmiana brzmienia art. 51 ust. 2 pkt 1 ustawy zmienianej umożliwiłaby w przyszłości, dokonanie stosownych zmian w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2023 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach (Dz. U. poz. 2659, z późn. zm.) w zakresie warunków i trybu przeprowadzania części teoretycznej egzaminu.	
87.	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.	Art. 91. 1. W okresie próbnym kierowca jest obowiązany odbyć kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym po upływie 4 miesięcy od dnia rozpoczęcia okresu próbnego, ale nie	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.

		później niż przed upływem 12 miesięcy od dnia jego zakończenia. 2. Dane potwierdzające ukończenie szkolenia i kursu, o których mowa w ust. 1, wprowadzane są do elektronicznego systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 93 ust. 3 oraz w art. 94 ust. 5, przed upływem okresu próbnego. Starosta zapoznaje się z danymi, o których mowa w zdaniu pierwszym, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 16a.”. Uzasadnienie: Celem zaproponowanej zmiany – w tym konkretnym przypadku – jest odejście od tradycyjnego (papierowego) obiegu dokumentów na rzecz obiegu danych (informacji) za pośrednictwem systemów teleinformatycznych, a tym samym, odciążenie kierowcy od konieczności fizycznej wizyty w urzędzie, w celu przedłożenia stosownego zaświadczenia. Intencją zgłoszonej uwagi jest nieangażowanie kierowcy na tym etapie w obieg dokumentów oraz pozostawienie tego zadania po stronie wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego i ośrodka doskonalenia techniki jazdy oraz starosty. Efektem po stronie kierowcy będzie oszczędność czasu, a po stronie pozostałych podmiotów, przyspieszenie i usprawnienie realizacji procesu.	
88.	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.	PWPW S.A. proponuje przyjęcie następującego brzmienia art. 92 ust. 3 wg projektu ustawy: „3. Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców przekazuje niezwłocznie staroście, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 16a, informację o popełnieniu przez kierowcę dwóch wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji stwierdzonych w tym okresie mandatami karnymi lub prawomocnymi wyrokami sądów, będących podstawą przedłużenia okresu próbnego.”. Uzasadnienie: Celem powyższej propozycji – w tym konkretnym przypadku – jest przepływ danych i informacji za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, a w konsekwencji, oszczędność czasu oraz przyspieszenie i usprawnienie realizacji procesu.	Uwaga uwzględniona poprzez doprecyzowanie zapisu.
89.	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.	PWPW S.A. proponuje w art. 92 po ust. 4 dodać ust. 5 w brzmieniu jak niżej (z kolei obecny ust. 5 wg projektu ustawy otrzymałby w tej sytuacji numer 6): „5. Informację, o której mowa w ust. 4, administratorowi danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców, starosta przesyła niezwłocznie, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 16a.”. Uzasadnienie: Intencją powyższej uwagi jest przepływ danych i informacji za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, a w konsekwencji, oszczędność czasu oraz przyspieszenie i usprawnienie realizacji procesu. Przy czym, w tym przypadku, odejście od tradycyjnego obiegu informacji na rzecz obiegu danych (informacji) za pośrednictwem systemu	Uwaga uwzględniona poprzez zapewnienie elektronicznego obiegu informacji.

		teleinformatycznego dotyczyłoby relacji na linii starosta a administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców. Na chwilę obecną zmiana ta nie dotyczyłaby jeszcze relacji na linii starosta a kierowca, choć wydaje się, że docelowo byłaby ona możliwa.	
90.	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.	PWPW S.A. proponuje przyjęcie następującego brzmienia art. 93 ust. 3 ustawy zmienianej: „3. Wojewódzki ośrodek ruchu drogowego wprowadza niezwłocznie dane potwierdzające ukończenie kursu kierowcy, który uczestniczył we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach do systemu teleinformatycznego ośrodka ruchu drogowego. Starosta zapoznaje się z danymi, o których mowa w zdaniu pierwszym, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 16a.”. Uzasadnienie: Celem zaproponowanej zmiany – w tym konkretnym przypadku – jest odejście od tradycyjnego (papierowego) obiegu dokumentów na rzecz obiegu danych (informacji) za pośrednictwem systemów teleinformatycznych. W przypadku uwzględnienia uwagi w brzmieniu zaproponowanym przez PWPW S.A. skutkować będzie koniecznością odpowiedniej modyfikacji rozporządzenia wykonawczego regulującego kwestie związane z kursem dokształcającym w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktycznym szkoleniem w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, w zakresie dotyczącym zaświadczenia o ukończeniu kursu dokształcającego.	Uwaga uwzględniona poprzez zapewnienie elektronicznego obiegu informacji.
91.	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.	PWPW S.A. proponuje przyjęcie następującego brzmienia art. 94 ust. 5 wg projektu ustawy: „5. Ośrodek doskonalenia techniki jazdy wprowadza niezwłocznie dane potwierdzające ukończenie praktycznego szkolenia, o którym mowa w art. 91 ust. 1, kierowcy, który zgodnie z danymi przekazanymi odpowiednio przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego lub ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań, o których mowa w art. 31, uczestniczył we wszystkich przewidzianych w programie zajęciach do systemu teleinformatycznego ośrodka doskonalenia techniki jazdy. Starosta zapoznaje się z danymi, o których mowa w zdaniu pierwszym, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 16a.”. Uzasadnienie Celem zaproponowanej zmiany – w tym konkretnym przypadku – jest odejście od tradycyjnego (papierowego) obiegu dokumentów na rzecz obiegu danych (informacji) za pośrednictwem systemów teleinformatycznych. W przypadku uwzględnienia niniejszej uwagi w brzmieniu zaproponowanym przez PWPW S.A. skutkować będzie koniecznością odpowiedniej modyfikacji ww. rozporządzenia wykonawczego, w zakresie dotyczącym zaświadczenia o ukończeniu praktycznego szkolenia.	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.
92.	Polska Wytwórnia	art. 103a ust. 1a ustawy zmienianej.	Uwaga uwzględniona poprzez

	Papierów Wartościowych S.A.	W ocenie PWPW S.A. proponowane brzmienie przepisu wymaga dodatkowego wyjaśnienia. Z brzmienia przepisu nie można wywnioskować, w jaki sposób będzie następowało unieważnienie wpisu kodu 95 w prawie jazdy po cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej oraz jaki sposób będzie następowało wydanie nowego prawa jazdy bez ww. kodu. Z naszej perspektywy, problem dotyczy kwestii przedstawienia czytelnej ścieżki postępowania starosty w takich przypadkach. W ocenie PWPW S.A. kwestia ta wymaga, co najmniej, bardziej szczegółowego opisanie na poziomie uzasadnienia do projektu ustawy, tak, aby stosowanie tego przepisu w przyszłości, nie budziło wątpliwości interpretacyjnych po stronie adresatów normy prawnej.	uzupełnienie uzasadnienia do projektu ustawy.
93.	Obywatel RPW/7197/2025	w nawiązaniu do propozycji brzmienia art.52.2 (propozycja MI z 14.01.2025): „2. Część praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej może zagrażać życiu lub zdrowiu egzaminatora albo bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego.”; mam wątpliwości co do użytego słowa „egzaminator” dlatego, iż egzamin może przeprowadzać m.in. kandydat na egzaminatora, a więc osoba nie będąca egzaminatorem. Użycie słowa „egzaminator „wskazuje nam konkretnie jedną osobę – egzaminatora, co zamyka katalog innych osób w sytuacji zagrożenia dla nich życia lub zdrowia. Wydaje się rozsądnym, aby użyć określenia użytego w art. 2 ustawy prawo o ruchu drogowym jakim jest - uczestnik ruchu. Nadmienić należy, iż zagrożenie życia lub zdrowia może być w stosunku nie tylko do egzaminatora, ale np. pieszego poruszającego się w strefie zamieszkania czy osoby niepełnosprawnej poruszającej się po drodze lub innego kierującego. Dlatego wydaje się rzeczowym, aby użyć tego merytorycznego określenia. Mam też wątpliwości do użytego w tym zapisie słowa „bezpośrednio”, które koliduje nam z art. 3 ustawy prawo o ruchu drogowym, cytuje poniżej. Art. 3. 1. Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga – szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie. Jako konsekwencję i ciągłość legislacyjną Ustawodawcy określoną w art. 3 ust.1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – prawo o ruchu drogowym oraz w Dyrektywie nr 126 z 2006 roku proponujemy: skreślenie w całości obecnie obowiązującego zapisu art. 52 ust. 2 ustawy, jeśli jest to oczywiście możliwe i zostawienie tylko rozporządzenia, gdzie są opisane	Uwaga nieuwzględniona. W zakresie użycia słowa „egzaminator”, wskazać należy, że w sytuacji gdy egzamin na prawo jazdy przeprowadza kandydat na egzaminatora w pojeździe znajduje się egzaminator oceniający go.

		przyczyny przerwania i wyniku negatywnego , które można lekko zmodyfikować albo przyjąć art. 52 ust. 2 np. w brzmieniu: 2. Część praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań w przypadku, gdy: 1) zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu lub zdrowiu uczestników ruchu drogowego, 2) zachowanie osoby zdającej świadczy o możliwości stworzenia zagrożenia dla życia lub zdrowia uczestników ruchu drogowego lub narażenia kogokolwiek na szkodę, albo 3) osoba zdająca wnioskuję o przerwanie egzaminu. lub aby był on zbieżny z proponowaną przez Państwa propozycją w w/w projekcie: „2. Część praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej może zagrażać życiu lub zdrowiu uczestników ruchu drogowego albo wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego, lub naraża kogokolwiek na szkodę.”; Stosując powyższy zapis nie mamy już żadnych wątpliwości, moglibyśmy nawet zmienić tytuł tabeli nr 9 obecnego rozporządzenia o egzaminowaniu np. na „Sytuacje drogowe wpływające na bezpieczeństwo ruchu drogowego”, które jak wiemy powinny skutkować wynikiem negatywnym.	
94.	Polski Związek Szkoleniowy	Odnosząc się do art. 1 pkt 3 i 4, dotyczącego zmiany brzmienia przepisów art. 135 ust. 1 oraz art. 135a ust. 1 w zakresie dodania jako przyczyny zatrzymania prawa jazdy przez Policjanta regulacji dotyczących przekroczenia prędkości o 50 km/h poza obszarem zabudowanym na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym, uprzejmie informuję, że w naszej ocenie przepis ten wymaga uzupełnienia i skorelowania z przepisami projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw w związku z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego (UD185). W szczególności należy zwrócić uwagę na nową propozycję brzmienia art. 178c § 1 i § 2 Kodeksu Karnego (zmiana 9 w UD185). W proponowanym przepisie przewidziano dodatkową karalność za przekroczenie prędkości: a) co najmniej połowę na autostradzie lub drodze ekspresowej, a jeżeli prędkość ta została ograniczona znakiem drogowym – co najmniej dwukrotnie, albo b) co najmniej dwukrotnie – na innej drodze publicznej. Zatem w przepisach dotyczących zatrzymania prawa jazdy powinny być ujęte także te zachowania.	Uwaga nieuwzględniona, bowiem projektowane zmiany Kodeksu Karnego dotyczą rażącego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu lądowym, które ma być opatrzone sankcją pozbawienia wolności od 3 miesięcy do lat 5, a nie przekroczenia prędkości, za które przewidziana jest sankcja zatrzymania prawa jazdy.
95.	Polski Związek Szkoleniowy	Odnosząc się do art. 2 pkt 4, dotyczącego umożliwienia rozpoczęcia procedury wymiany lub uzyskania prawa jazdy przez osoby nie spełniające jeszcze warunku rezydencji (warunek art. 11 ust. 1 pkt. 5 ustawy o kierujących pojazdami) uprzejmie informuję, że w naszej ocenie przepis ten jest zbędny. Proponowane brzmienie przepisu ust. 1a jest ewidentnym	Uwaga niezrozumiała, ratio legis tej zmiany to odblokowanie możliwości procedowania wniosku o wydanie prawa jazdy na podstawie dowodów

		merytorycznym i logicznym powtórzeniem przepisu art. 11 ust. 1 pkt 5 mówiącego, że prawo jazdy wydaje się osobie która spełnia warunek rezydencji. Proponowany w ustawie nowy przepis stwierdza dokładnie to samo, czyli że prawo jazdy wydaje się wyłącznie osobie, która spełnia warunek rezydencji z podkreśleniem, że ten warunek musi być spełniony w momencie wydania prawa jazdy. Zatem jest to przepis zbędny. Idąc za słuszną ideą umożliwienia rozpoczęcia procedury zarówno wydania nowego prawa jazdy jak i wymiany zagranicznego dokumentu na dokument polski nie ma potrzeby dokonywania jakichkolwiek zmian w przepisach ustawy. W tym przypadku wystarczająca jest zmiana procedury opisanej w § 5 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz.U. z 2016 r. poz. 231 z późn. zm.) polegająca na rezygnacji z konieczności podpisania oświadczenia o spełnianiu warunku rezydencji w momencie składania wniosku o wydanie lub wymianę prawa jazdy lub zmianie brzmienia tego oświadczenia tak aby zawierało ono oświadczenie o wypełnieniu obowiązku posiadania rezydencji w dniu wydania prawa jazdy. Tak zmienione przepisy pozwolą na wydanie PKK lub na rozpoczęcie procedury wymiany prawa jazdy. Należy też pozwolić urzędowi wyprodukować dokument prawa jazdy wcześniej poprzez umożliwienie wydania decyzji o nadaniu uprawnienia z terminem późniejszym, czyli takim w którym osoba będzie spełniała wszystkie warunki. Dodatkowo należy wskazać, że pozostałe przepisy zarówno te dotyczące szkolenia jak i te dotyczące egzaminowania kandydatów na kierowców nie zabraniają tym osobom (nieposiadającym stałego miejsca zamieszkania) na odbycie szkolenia czy przejście egzaminu. Trzeba także będzie rozważyć zmianę procedury wydania profilu kierowcy zawodowego dla osób ubiegających się o kwalifikację wstępną.	potwierdzających zamieszkiwanie, bez oświadczenia dotyczącego spełniania wymogu rezydencji. Oświadczenie będzie podpisywane dopiero w dniu odbioru prawa jazdy. Nastąpi zmiana wzoru wniosku o wydanie prawa jazdy.
96.	Polski Związek Szkoleniowy	Odnosząc się do art. 2 pkt. 5 zmieniającego przepis art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami nasuwa się pytanie czy celowym było usunięcie przepisu, który nakazywał terminowe wydanie prawa jazdy dla osób podlegających okresowi próbnemu. W dotychczasowych przepisach osoba podlegająca 2 letniemu okresowi próbnemu miała mieć prawo jazdy wydawane terminowo. Zrozumiałe, ze względów społecznych, jest odstępianie od tego ograniczenia, ale wydaje się, że w zamian osoby pozostające w okresie próbnym, i podlegające jego ograniczeniom, powinny, podobnie jak w przypadku 17 latków, mieć w prawie jazdy kod wskazujący na okres próbny. Jest to wskazane w przypadku osób podejmujących pracę. W ich przypadku pracodawca od razu będzie mógł stwierdzić czy mogą wykonywać pracę czy nie (np. jako przewóz osób). Szczególnie ważna jest ta informacja w przypadku osób, którym przedłużono okres próbny. Należy wskazać, że takie rozwiązanie (kod 98.01), jest przewidziane w projekcie nowej dyrektywy w sprawie praw jazdy. Do czasu wdrożenia dyrektywy mógłby być to kod krajowy, a po wdrożeniu dyrektywy	Uwaga uwzględniona poprzez wskazanie, że przedłużenie okresu próbnego następuje poprzez niezwłoczne przekazanie informacji określającej nową datę zakończenia tego okresu do centralnej ewidencji kierowców, za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 16a ustawy. Podkreślić należy że okres próbny ma obowiązywać kierowców posiadających polskie prawo jazdy.

		zostać zmieniony na kod 98.	
97.	Polski Związek Szkoleniowy	Odnosząc się do art. 2 pkt 8 zmieniającego brzmienie przepisu art. 52 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami informujemy, że zaproponowane brzmienie przepisu jest niewłaściwe. W naszej ocenie stwierdzenie „gdy zachowanie osoby zdającej może zagrażać życiu lub zdrowiu egzaminatora albo bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego” jest nieprecyzyjne i może wywoływać bardzo poważne wątpliwości interpretacyjne. Pierwszym problemem jest wyeliminowanie z przyczyn zakończenia egzaminu stworzenia przez osobę egzaminowaną zagrożenia, lub możliwości stworzenia zagrożenia dla pozostałych uczestników ruchu, nie tylko egzaminatora. Drugim problemem jest brak wskazania jaki bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego miałby powodować przerwanie egzaminu, „pozytywny” czy „negatywny”. Proponowane brzmienie pozwala przerwać egzamin w obu przypadkach. Każda jazda w ruchu drogowym powoduje bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Warto zauważyć, że w przepisach dyrektywy 2006/126/WE w załączniku nr 2 w ust. 9.1. wskazano: „Błędy w ruchu lub niebezpieczne zachowanie bezpośrednio wpływające na bezpieczeństwo pojazdu egzaminacyjnego, jego pasażerów lub innych użytkowników dróg jest karane niezdaniem egzaminu, niezależnie od tego czy egzaminujący lub osoba towarzysząca musi interweniować. Jednakże egzaminujący może podjąć decyzję o kontynuowaniu sprawdzianu umiejętności i zachowań lub jego przerwaniu.” Dlatego też w dotychczasowych przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach od lat uwzględniano w tabeli wykaz zachowań i naruszeń przepisów, które popełnione przez osobę egzaminowaną powodowały natychmiastowe uzyskanie wyniku negatywnego i przerwanie egzaminu. Mając na względzie pojawiające się wątpliwości co do możliwości zawarcia takiej tabeli w przepisach rozporządzenia (wątpliwości co do dopuszczalności wynikające z delegacji ustawowej) proponujemy przeniesienie rozwiązania do przepisów ustawy poprzez jednoznaczne wskazanie w przepisie art. 52 ust. 2 zachowań, które automatycznie powodują uzyskanie wyniku negatywnego. Niekoniecznie muszą być podstawą zakończenia egzaminu, ale na pewno powinny być podstawą do uzyskania wyniku negatywnego. Należy mieć na względzie, że niektóre zachowania w ruchu drogowym powinny być szczególnie silnie napiętnowane. W szczególności powinno to mieć zastosowanie do osób dopiero uczących się jeździć, czy zdających egzamin. W naszej ocenie niedopuszczalne jest, aby przejechanie na czerwonym świetle, czy np. niezatrzymanie się na znaku stop mogło być ocenione przez egzaminatora jako pierwszy błąd (obecne przepisy na to pozwalają) a osoba egzaminowana mogła pomimo tego błędu otrzymać wynik pozytywny. Jest to jednoznaczne dla młodych	Uwaga nieuwzględniona bowiem zaproponowany zapis byłby nadmiernie kazuistyczny.

	kierowców, że jeżeli można na egzaminie to tym bardziej podczas normalnej jazdy. Tak rodzi się dalekowschodnie myślenie „czerwone i stop to tylko sugestia”. Dodatkowo takie myślenie stoi w sprzeczności z założeniami obecnie procedowanych przepisów zarówno UC76 jak i UD185. Aby nie dopuścić do takiego działania proponujemy następujące brzmienie przepisu: „2. Część praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań jedynie w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej może zagrażać bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego lub egzaminatora, a także w przypadku jeżeli podczas egzaminu wystąpią następujące błędy lub niebezpieczne zachowania bezpośrednio wpływające na bezpieczeństwo pojazdu egzaminacyjnego, jego pasażerów lub innych użytkowników dróg: 1) spowodowanie kolizji lub wypadku drogowego; 2) omijanie pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszym; 3) nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na oznakowanym przejściu; 4) nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przechodzącemu na skrzyżowaniu przez jezdnię drogi, na którą wjeżdża osoba egzaminowana; 5) niezatrzymanie pojazdu w razie przechodzenia przez jezdnię osoby niepełnosprawnej, używającej specjalnego oznaczenia lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności poruszania się w celu umożliwienia jej przejścia; 6) nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu podczas cofania lub włączania się do ruchu; 7) niezastosowanie się do: a) sygnałów świetlnych, b) sygnałów i poleceń podawanych przez osoby uprawnione do kierowania ruchem drogowym; 8) niezastosowanie się do znaków: a) „stop”, b) „zakaz wjazdu”; 9) nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu: a) na skrzyżowaniu, b) pojazdom szynowym, c) rowerzystom, d) podczas zmiany pasa ruchu; 10) niepewnienie się o możliwości wyprzedzania; 11) naruszenie zakazu wyprzedzania: a) na przejazdach rowerowych i bezpośrednio przed nimi, b) przy dojeżdżaniu do wierzchołka wzniesienia,	
--	---	--

		c)na zakrętach oznaczonych znakami ostrzegawczymi, d)na skrzyżowaniach, e)na przejazdach kolejowych i bezpośrednio przed nimi, f)na przejazdach tramwajowych i bezpośrednio przed nimi, g)na przejściu dla pieszych; 12)niezastosowanie się do znaku „zakaz wyprzedzania”; 13)nieupewnienie się przed wjazdem na przejazd kolejowy lub tramwajowy czy nie zbliża się pojazd szynowy. 2a. W przypadku wystąpienia któregoś z błędów, o których mowa w ust. 2 pkt 1 – 13, wynik egzaminu jest negatywny.”	
98.	Polski Związek Szkoleniowy	Odnosząc się do art. 2 pkt 12 i 13 dodające nowy i zmienione rozdziały o nazwie „Rozdział 13a Okres próbny” i „14. Szkolenia w okresie próbnym” w naszej ocenie należy rozważyć odpowiednie dostosowanie przepisów zawartych w tych rozdziałach, aby jednoznacznie odzwierciedlały one tytuły tych rozdziałów. Obecnie przepisy zawarte w tych rozdziałach są pomieszczone, a w obu tych rozdziałach znajdują się zarówno przepisy dotyczące samego okresu próbnego i postępowania z nim związanego jak i szkoleń w okresie próbnym. Warto te sprawy uporządkować, aby nowe przepisy były czytelne.	Uwaga uwzględniona poprzez zmianę brzmienia rozdziału 14, który nie jest stosowany.
99.	Polski Związek Szkoleniowy	Odnosząc się szczegółowo do rozwiązań ujętych w proponowanym nowym rozdziale 13a uprzejmie informujemy, że w naszej ocenie wprowadzenie rozszerzonego do 3 lat okresu próbnego dla 17 latków jest rozwiązaniem niesprawiedliwym i z zasady niekonstytucyjnym. Warto wskazać, że zasadniczo zniechęci ono do wcześniejszego uzyskiwania prawa jazdy przez 17 latków i może doprowadzić do sytuacji, że proponowany przepis będzie przepisem martwym. Warto rozważyć, aby okres próbny zarówno dla 17 latków jak i dla 18 latków był jednakowy. Osoby te będą różniły się wyłącznie wiekiem, a nie doświadczeniem w kierowaniu pojazdami. W odniesieniu do młodych kierowców i celowości wprowadzania okresu próbnego, zasadniczym problemem jest właśnie nabieranie odpowiedniego doświadczenia w jeździe, a nie posiadanie jakiegoś wieku. Jeżeli długość okresu próbnego miałyby zależeć wyłącznie od wieku to dlaczego 24 latkowi po raz pierwszy uzyskującemu prawo jazdy kategorii B nadal dajemy 2 lata okresu próbnego, a nie np. 2 miesiące. Zgodnie z badaniami przytaczanymi w uzasadnieniu problemem nie jest wiek kierowcy, a okres posiadania prawa jazdy, a w zasadzie doświadczenie w kierowaniu pojazdami. Wskazuje się, że największe zagrożenie występuje w pierwszych 2 latach od uzyskania prawa jazdy. Dodatkowo wskazuje się, że Ci młodzi kierowcy, którzy jeździli lub uczyli się jeździć z osobą towarzyszącą stanowią o 30% mniejsze zagrożenie w późniejszym ruchu drogowym. Jednocześnie okres próbny dla tych osób wydłuża się do 3 lat. W naszej ocenie propozycja stoi w opozycji do wyjaśnień zawartych w uzasadnieniu.	Uwaga nie może być uwzględniona, bowiem wymagałoby to przeprowadzenia analizy wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego takiej zmiany.

		Zatem proponujemy, aby wszyscy kierowcy po raz pierwszy otrzymujący prawo jazdy kategorii B, bez względu na wiek, podlegali jednolitemu, 2 letniemu, okresowi próbnemu.	
100.	Polski Związek Szkoleniowy	Odnosząc się szczegółowo do rozwiązań ujętych w proponowanym nowym rozdziale 14 przedstawiamy następujące stanowisko. Dotychczas kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego miał odbywać się w WORD. Takie samo rozwiązanie przewidziano i w nowych przepisach. Będzie on trwał 2 godziny i będą to zajęcia teoretyczne. Zgodnie z propozycją praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym ma być realizowane w Ośrodku Doskonalenia Techniki Jazdy, ma trwać godzinę i być przeprowadzone w formie ćwiczeń praktycznych. I takie rozwiązanie było też w dotychczasowych przepisach. Zgodnie z założeniami szkolenie to nie ma nauczyć wychodzenia kogokolwiek z poślizgu. Ma jedynie uświadomić młodemu, jeszcze niedoświadczonemu kierowcy, że jego umiejętności jeszcze są nieduże i nie pozwalają na pełne panowanie nad pojazdem. W osiągnięciu tego celu mają pomóc manewry na płycie poślizgowej ODTJ polegające na hamowaniu na śliskiej nawierzchni, czy jeździe w śliskim zakręcie. Młody kierowca ma doświadczyć braku możliwości poradzenia sobie z pojazdem i wypadnięcia z drogi w bezpiecznych warunkach. Ma też poznać konsekwencje zbyt dużej prędkości na śliskich nawierzchniach. Ze szkolenia powinien wyjść ze świadomością, że trzeba zwolnić oraz w przeświadczeniu, że musi się jeszcze dużo nauczyć, a na razie powinien jeździć dużo ostrożniej. I właśnie temu ma służyć godzina spędzona za kierownicą pojazdu w ODTJ. Jednak w proponowanych nowych przepisach, wskazano że ODTJ będzie mógł zlecić realizację tego szkolenia Wojewódzkiemu Ośrodkowi Ruchu Drogowego lub Ośrodkowi Spełniającemu Dodatkowe Wymagania. Wtedy to szkolenie będzie trwało już 12 godzin. Ważne, że będą to też ćwiczenia praktyczne. Tylko powstaje zasadnicze pytanie gdzie one będą realizowane. Bez infrastruktury ODTJ realizacja tego szkolenia nie będzie możliwa. Trudno sobie wyobrazić, aby było ono realizowane w oparciu o infrastrukturę WORD czy Ośrodka spełniającego dodatkowe wymagania. Nie posiadają one płyt poślizgowych, a dodatkowo WORD nie może prowadzić żadnych szkoleń na placu w trakcie prowadzenia egzaminów. Na infrastrukturze tych podmiotów, lub w ruchu drogowym nie uda się osiągnąć założonego celu tego szkolenia. Oznacza to, że czy tak czy inaczej infrastrukturę trzeba będzie wypożyczyć od ODTJ. W naszej ocenie trudno wskazać dlaczego taka zmiana została zaproponowana. Można tylko domniemać, że jak nie wiadomo o co chodzi to chodzi o pieniądze. Cena za godzinę tego szkolenia to max 200 zł. W ODTJ jest tylko 1 godzina takiego szkolenia. Jak ODTJ zleci to WORD lub Super OSK to już mamy 12 godzin. Można przypuszczać, że jest to rozwiązanie dedykowane WORD posiadającym własne ODTJ. ODTJ nie będzie tego szkolenia realizował	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.

		sam (nie ma obowiązku) i będzie odsyłał do WORD. WORD będzie organizował 12 godzin zamiast 1 i w ramach realizacji szkolenia wynajmował infrastrukturę od swojego ODTJ. I tak z 1 godziny szkolenia robi się 12 godzin szkolenia. Warto zauważyć, że maksymalna stawka opłaty za to szkolenie nadal pozostaje w wysokości 200 zł za godzinę. A więc szkolenie nie za 200 zł tylko za 2400 zł. Wydaje się, że to rozwiązanie ma zapobiegać zbyt małej liczbie ODTJ. Jednak analizując ten rynek wydaje się, że istniejące ODTJ poradzą sobie z obsłużeniem wszystkich młodych kierowców. Nie jest konieczne konstruowanie takich przepisów zastępczych. Mając na względzie powyższe wnosimy aby w proponowanych w ustawie przepisach uchylić art. 94 ust. 3 i 4 i odpowiednio dostosować przepisu ust. 5.	
101.	Polski Związek Szkoleniowy	Uwzględniając rozwój technologii szkoleniowych i zapotrzebowanie rynku, podobnie jak w przypadku szkoleń dla kierowców zawodowych, proponujemy umożliwienie ośrodkom szkolenia kierowców prowadzenie części szkolenia praktycznego przy użyciu odpowiednich symulatorów jazdy. Urządzenia te mogłyby być z powodzeniem stosowane w pierwszej fazie szkolenia na placu manewrowym, w szczególności w zakresie obsługi urządzeń pojazdu, zmiany biegów, trzymania się w pasie ruchu, umiejętności ruszania i bezpiecznego zatrzymania. W drugiej fazie szkolenia symulatory mogłyby być wykorzystane do nauki jazdy po autostradzie. W szczególności dotyczy to miejscowości, w których wyjazd na autostradę czy drogę szybkiego ruchu jest utrudniony. Zanim osoba szkolona fizycznie wyjechałaby na autostradę w bezpieczny sposób mogłaby się oswoić z zasadami wjazdu na autostradę, włączania się do ruchu, zmiany pasa ruchu, a także opuszczenia autostrady. Takie zajęcia na pewno przygotowałyby kursantów do lekcji w realnym ruchu dając instruktorom poczucie bezpieczeństwa przy pierwszych lekcjach w fizycznym ruchu drogowym. Należy pamiętać, że symulatory dają możliwość oprócz zwykłych sytuacji drogowych symulowania sytuacji nietypowych z którymi osoba szkolona może nigdy nie spotkać się podczas szkolenia. Możliwość prowadzenia takiego szkolenia w znacznym stopniu przyczyni się do poprawy umiejętności przyszłych kierowców, a więc także do poprawy bezpieczeństwa. Należy pamiętać, że konieczność umożliwienia wszystkim osobom szkolonym bezpiecznego zapoznania się z zasadami ruchu po autostradach jest jednoznacznie uzasadniona ostatnimi wypadkami śmiertelnymi na tych drogach. Warto umożliwić wszystkim, nawet tym którzy do autostrady nie mają jeszcze dostępu, bezpieczną naukę poruszania się tymi drogami z uwzględnieniem wjazdów i zjazdów z nich. Biorąc pod uwagę powyższe proponujemy dodanie w art. 2 projektu pkt 5a) w następującym brzmieniu: „5a) W art. 23 po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu: „3a. Część praktyczna szkolenia, o której mowa w ust. 2 pkt 2 lit a i c, w wymiarze 10% zajęć,	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.

		może być prowadzona przy użyciu urządzenia technicznego do symulowania jazdy samochodem osobowym, spełniające wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 3b, posiadające ważny certyfikat wydany przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji, który potwierdza spełnienie tych wymagań przez to urządzenie. 3b. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania techniczno-organizacyjne oraz zakres funkcjonalności realizowanej przez urządzenie, o którym mowa w ust. 3a, uwzględniając potrzebę zapewnienia wykorzystania podczas szkolenia urządzeń spełniających jednolite wymagania.”;	
102.	Polski Związek Szkoleniowy	Ze względu na rozwój aplikacji mObywatel oraz obiektywne problemy z nowym drukiem legitymacji instruktora nauki jazdy, egzaminatora, instruktora techniki jazdy, pozwolenia na kierowanie tramwajem oraz zezwolenia na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi proponujemy dodanie w przepisach ustawy następujących przepisów: a)w art. 16 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: „3a) Pozwolenie na kierowanie tramwajem może być udostępniane w postaci dokumentu mobilnego, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel.” b)w art. 36 dodaje się ust. 3 w brzmieniu: „3) Legitymacja instruktora może być udostępniana w postaci dokumentu mobilnego, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel.” c)w art. 38 dodaje się ust. 2b w brzmieniu: „2b) Zaświadczenie o wpisie do ewidencji wykładowców może być udostępniane w postaci dokumentu mobilnego, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel.” d)w art. 62 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu: „3a) Legitymacja egzaminatora może być udostępniana w postaci dokumentu mobilnego, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel.” e)W art. 109 po ust. 2a dodaje się ust. 2b w brzmieniu: „2b) Zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym może być udostępniane w postaci dokumentu mobilnego, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel.” f)w art. 117 po ust. 3a dodaje się ust. 3b w brzmieniu: „3b) Zaświadczenie o wpisie do ewidencji instruktorów techniki jazdy może być udostępniane w postaci dokumentu mobilnego, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel.”	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
103.	Polski Związek	Od początku 2026 r. do prowadzenia szkolenia i egzaminowania osób w zakresie prawa jazdy	Uwaga nieuwzględniona jako

	Szkoleniowy	kategori C+E będą wymagane ciągniki siodłowe z naczepą. Oznacza to jednocześnie, że do szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii C będzie potrzebny inny pojazd niż do szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii C+E. Wiele podmiotów prowadzących szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii C i C+E będzie kupowało lub już kupiło nowe lub prawie nowe zespoły pojazdów składające się z ciągnika siodłowego z naczepą. Jednocześnie będzie to na tyle duże obciążenie finansowe, że w przypadku ciężarówki na prawo jazdy kategorii C niektórych podmiotów może nie być stać na zakup kolejnego, młodszego niż 7 lat pojazdu. Dlatego też proponujemy aby pojazd kategorii C+E jakim jest ciągnik siodłowy z naczepą, pozwalał także na spełnianie dodatkowych warunków w zakresie pojazdów, dla podmiotu posiadającego lub występującego o poświadczenie spełniania dodatkowych wymagań. Proponujemy dodanie następującego przepisu w art. 31 ustawy o kierujących pojazdami. „Art. 31 ust. 1a 1a. Przedsiębiorca może nie spełniać wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. b, w zakresie prawa jazdy kategorii C, jeśli posiada zespół pojazdów spełniający wymagania dla pojazdu szkoleniowego w zakresie prawa jazdy kategorii C+E, składający się z ciągnika siodłowego z naczepą, w którym ciągnik siodłowy jest nie starszy niż 7 lat. „	wykraczająca poza zakres nowelizacji.
104.	Polski Związek Szkoleniowy	W ostatnich miesiącach pojawiły się wątpliwości interpretacyjne dotyczące przepisów art. 31 1 w pkt 3 w lit b. Od początku obowiązywania przepisów dotyczących poświadczenia, wystarczającym było aby podmiot posiadający poświadczenie posiadał co najmniej jeden pojazd dla każdej kategorii prawa jazdy podlegającej poświadczeniu, który spełnia wymagania wiekowe. Ostatnio niektóre organy nadzoru uznały, że brzmienie ww. przepisu wskazuje, że wszystkie posiadane pojazdy przez podmiot posiadając poświadczenie muszą spełniać odpowiednie wymagania wiekowe. Oczywiście nie jest to możliwe i nigdy w ten sposób nie było interpretowane. Zgodnie z posiadanymi informacjami, żaden z podmiotów posiadających poświadczenie nie spełniałby wymagań tak interpretowanego przepisu. Dlatego też, dla zniesienia wątpliwości interpretacyjnych i utrzymania dotychczasowego sposobu stosowania tego przepisu proponujemy legislacyjne przebudowanie brzmienia art. 31 ust. 1 pkt 3 lit b w następujący sposób. „W art. 31 ust. 1 w pkt 3 w lit b: a) po słowach „przy czym” dodaje się słowa „co najmniej jeden pojazd”; b) w tiret pierwszym skreśla się słowa „co najmniej jeden pojazd”; c) w tiret drugim skreśla się słowo „pojazd”.”	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
105.	Polski Związek Szkoleniowy	Proponujemy doprecyzowanie przepisów dotyczących prowadzenia szkolenia instruktorów nauki jazdy. Zgodnie z przepisami ustawy o kierujących pojazdami szkolenia dla instruktorów nauki jazdy mogą prowadzić: 1) ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.

	dodatkowych wymagań - odpowiednio do zakresu posiadanego poświadczenia; 2) jednostka wojskowa - w zakresie szkolenia instruktorów na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej; 3) jednostka organizacyjna służb podległych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych - w zakresie szkolenia osób na potrzeby tych służb; 4) podmiot wykonujący przewozy tramwajem - w zakresie szkolenia instruktorów osób ubiegających się o uprawnienie do kierowania tramwajem; 5) wojewódzki ośrodek ruchu drogowego spełniający wymagania, o których mowa w art. 31 ust. 1 pkt 3-5. Jednym z przywilejów dla przedsiębiorcy prowadzącego, wymieniony w pkt. 1, ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań jest, zgodnie z art. 26 ust. 2 ustawy, szkolenie osób w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, o którym mowa w art. 23 ust. 3 ustawy. Jest to przywilej stosowany w przypadku szkolenia kandydatów na kierowców. Podmioty te są od lat przygotowane i odpowiednio wyposażone, aby takie zajęcia w zgodny z prawem sposób prowadzić. W ostatnim czasie niektóre organy nadzoru poddały w wątpliwość możliwość prowadzenia przez te podmioty zajęć teoretycznych dla instruktorów nauki jazdy metodą on-line polegającą na transmisji w czasie rzeczywistym dźwięku i obrazu między osobą prowadzącą takie zajęcia, a jej uczestnikami. Oczywiście nie jest to metoda zabroniona, ale mając na względzie czystość stanowionego prawa i dążąc do jego jednolitego stosowania proponujemy jednoznaczne wskazanie, że taki ośrodek ma prawo prowadzić część teoretyczną szkolenia dla instruktorów nauki jazdy przy pomocy metod on-line polegających na transmisji w czasie rzeczywistym dźwięku i obrazu między osobą prowadzącą takie zajęcia, a jej uczestnikami. Warto zauważyć, że w odróżnieniu od metod e-learningowych prowadzenie wykładów on-line na żywo nie obniża jakości szkolenia i daje możliwość pełnej interakcji pomiędzy osobami szkolonymi, a wykładowcą gwarantując odpowiednio wysoką jakość szkolenia i zaangażowanie osób szkolonych. Wprowadzenie tej regulacji otwiera możliwości udziału w kursach dla kandydatów na instruktorów i instruktorów osobom, które ze względu na rodzaj i system wykonywanej pracy były wykluczone z możliwości zdobycia uprawnień instruktora nauki jazdy, w przeciwieństwie do osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania. Jednocześnie nie generuje to dodatkowych zobowiązań i obciążeń zarówno po stronie społecznej (koszt szkolenia dla zainteresowanej osoby nie zwiększa się względem standardowego szkolenia stacjonarnego, po stronie przedsiębiorcy korzysta się z już wypracowanych technik i sprawdzonego, bezpiecznego oprogramowania, po stronie nadzoru możliwość weryfikacji przeprowadzenia zajęć nie tylko na podstawie ewidencji w dokumentacji, ale również wglądu w zarejestrowane zajęcia, oraz weryfikacji merytoryki i	
--	---	--

		zgodności z programem nauczania – analogicznie jak w przypadku szkolenia dla osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania) jak i nie stanowi obciążenia dla budżetu: Biorąc pod uwagę powyższe proponujemy dodanie w art. 2 w pkt. 7 po lit a lit a1 w brzmieniu: Wariant 1: „a1) w art. 35 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: „3a. Zajęcia, o których mowa w ust. 3 pkt. 1, mogą być realizowane przy wykorzystaniu metod on-line polegających na transmisji w czasie rzeczywistym dźwięku i obrazu między osobą prowadzącą takie zajęcia, a jej uczestnikami.”. Wariant 2: „a1) w art. 35 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu: „3a. Zajęcia, o których mowa w ust. 3 pkt. 1, mogą być realizowane w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu pod nadzorem ośrodka szkolenia kierowców w tym w szczególności przy wykorzystaniu metod on-line polegających na transmisji w czasie rzeczywistym dźwięku i obrazu między osobą prowadzącą takie zajęcia, a jej uczestnikami.”.	
106.	Polski Związek Szkoleniowy	Pomimo wprowadzenia w 2013 r. elektronicznego obiegu dokumentów w procesie kształcenia kandydatów na kierowców do dnia dzisiejszego ośrodki szkolenia kierowców zobligowane są do wystawiania papierowego zaświadczenia o ukończeniu szkolenia dla kandydatów na kierowców. Obecnie, zgodnie z przepisami rozporządzenia, zaświadczenie wydaje się w formie wpisu do Profilu Kandydata na Kierowcę. Jednak z przepisów ustawy wynika, że OSK może prowadzić wszystkie dokumenty w formie cyfrowej za wyjątkiem wydawania zaświadczenia. Oznacza to, że oprócz wpisu do PKK każde zaświadczenie musi być wydane w formie papierowej. Taki papierowy dokument nie jest już nikomu potrzebny ponieważ do dalszej procedury wydania prawa jazdy nie musi być nikomu przedkładany. Zatem generuje on wyłącznie koszty po stronie podmiotu prowadzącego szkolenia. Dlatego też proponujemy usunięcie tego obowiązku poprzez zmianę brzmienia art. 27 ust. 7 ustawy o kierujących pojazdami. Proponujemy dodanie w art. 2 projektu pkt 5b) w następującym brzmieniu: „5b) w art. 27 w ust. 7 skreśla się słowa „,z wyłączeniem wydawania zaświadczeń o ukończeniu kursu,”;	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
107.	Polski Związek Szkoleniowy	W ostatnim czasie dla wielu przedsiębiorców prowadzących ośrodki spełniające dodatkowe wymagania, spory kłopot stanowi utrzymanie spełniania warunków dla wszystkich kategorii prawa jazdy A, B, C i D tak aby mogli prowadzić warsztaty doskonalenia zawodowego. Wiąże się to najczęściej z koniecznością zakupu raz na 12 lat autobusu lub raz na 7 lat samochodu ciężarowego do prowadzenia szkolenia kandydatów na kierowców. Niestety w ostatnim	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.

		czasie, ze względu na znaczący wzrost cen, zakup takiego autobusu stał się wręcz niemożliwy, a przede wszystkim nieopłacalny. Podmioty takie często rezygnują z poświadczenia w zakresie kategorii D tracąc jednocześnie możliwość prowadzenia warsztatów dla instruktorów. Bardzo często są to podmioty doświadczone, które od lat z sukcesem i uczciwie prowadzą warsztaty doskonalenia zawodowego dla instruktorów. Kolejne lata mogą doprowadzić do znacznego spadku dostępności corocznych warsztatów ze względu na brak podmiotów uprawnionych do ich prowadzenia. W naszej ocenie rozwiązaniem tego problemu jest dostosowanie do realiów rynkowych wymagań dla ośrodków spełniających dodatkowe wymagania mogących prowadzić warsztaty doskonalenia zawodowego dla instruktorów. Proponujemy następującą zmianę brzmienia przepisów art. 2 pkt. 7 lit b na następujące brzmienie: „b) w ust. 6 wyrazy: - „A, B, C i D” zastępuje się wyrazami „A, B, C lub A, B, D”, - „o których mowa w art. 31 ust. 1 pkt 3-5” zastępuje się wyrazami „o których mowa w art. 31 ust. 1 pkt 3 i 4”.	
108.	Polski Związek Szkoleniowy	Przypominamy, że w toku prac zespołu doradczego ds. szkolenia i egzaminowania rozpatrywane było zagadnienie dotyczące wykorzystania do nauki jazdy i egzaminowania pojazdów samochodowych wyposażonych nie w standardowe lusterka, a w kamery i wyświetlacze. W szczególności dotyczy to pojazdów do szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii C i C+E, a więc samochodów ciężarowych. Mając na względzie, że w okresie najbliższego roku wielu przedsiębiorców prowadzących OSK i Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego będzie musiało wyposażyć się w takie pojazdy po dyskusji proponujemy dostosowanie wymagań dla tych pojazdów poprzez zmianę przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Propozycję zmiany przepisu przedstawiamy poniżej wraz ze szczegółowym uzasadnieniem. Proponowana zmiana przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia: „W § 43: 1)w ustępie 1 uchyla się pkt 8, 2)uchyla się ust. 2a, 3)po ustępie 2a dodaje się ust 2b w następującym brzmieniu: „2b. Przepisu ust. 1 pkt 4 nie stosuje się do pojazdu samochodowego niewyposażonego w lusterka, a wyposażonego w równoważne inne urządzenia do widzenia pośredniego typu kamera-monitor zapewniające kierującemu niezbędną dla bezpieczeństwa ruchu widoczność do tyłu, których umiejscowienie wewnątrz pojazdu umożliwia, osobie siedzącej na miejscu pasażera, obserwowanie drogi za pojazdem po jego prawej i lewej stronie.” Druga propozycja zmiany dotyczy uchylecia obowiązku wyposażenia pojazdu do nauki jazdy	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.

		w pełnowymiarowe koło zapasowe. Należy wskazać, że obecnie większość produkowanych i sprzedawanych pojazdów nie jest wyposażana w koło zapasowe. Do dyspozycji nabywcy pozostaje wyłącznie zestaw naprawczy. Badając statystyki, można jednoznacznie wskazać, że koło zapasowe, jako obowiązkowy element wyposażenia pojazdu do nauki jazdy stało się wyłącznie sztucznym wymaganiem sprawiającym kłopoty przy zakupie pojazdu. Szczególnie kłopotliwe jest wożenie koła zapasowego w przypadku ciągnika siodłowego. Dla zestawu koło zapasowe zwykle przytwierdzone jest do naczepy. Na ciągniku siodłowym w ogóle nie występuje miejsce do jego zamontowania. Dlatego też proponujemy usunięcie wymagania posiadania pełnowymiarowego koła zapasowego przez pojazdy do nauki jazdy.	
109.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych	W zakresie proponowanych zmian dot. obniżenia wieku dla kat. B, pojawiają się dwie wątpliwości. Pierwsza z nich dotyczy okresu kierowania pojazdem przez osobę 17-letnią w towarzystwie doświadczonego kierowcy jedynie przez okres sześciu miesięcy, zamiast do momentu ukończenia 18. roku życia. Jako uzasadnienie wskazuje się to, że okres sześciu miesięcy jest wystarczający do nabycia właściwych nawyków w zakresie kierowania pojazdem. Tymczasem nie ma żadnej pewności, że po uzyskaniu prawa jazdy taki młodociany w ogóle będzie jeździł pojazdem, albo że będzie jeździł z osobą towarzyszącą i to przez pół roku. Z tego powodu jazda 17-latka powinna odbywać się pod nadzorem doświadczonego kierowcy do momentu uzyskania przez tego pierwszego pełnoletności.	Uwaga nieuwzględniona bowiem przeprowadzone analizy wskazują że nawyki kierowcy kształtują się pomiędzy 4 a 8 miesiącem od uzyskania uprawnień.
110.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych	Druga wątpliwość dotyczy obowiązkowego ukończenia kursu dokszałcącego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego dodatkowo po upływie czterech miesięcy od dnia rozpoczęcia okresu próbnego, ale nie później niż przed upływem 12 miesięcy do dnia jego zakończenia. Nie kwestionując zasadności takiego kursu powstaje zasadnicze pytanie co w przypadku, jeżeli osoba nie dopełni tego obowiązku. Brak jasno określonych sankcji za nieprzedstawienie zaświadczenia o odbyciu kursu dokszałcącego w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym nie będzie mobilizować młodych kierowców do realizacji tego obowiązku.	Uwaga nieaktualna w związku z usunięciem tych rozwiązań.
111.	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych	Ponadto wyrażamy wątpliwość co do sformułowania przepisów, że to osoba nieletnia jako „młody kierowca” będzie musiała spełnić obowiązek weryfikacji trzeźwości, wieku, uprawnień i niekaralności pasażera. W praktyce może się to okazać bardzo problematyczne.	Uwaga nieuwzględniona bowiem pasażer może nie wiedzieć, że pełni rolę mentora. To młody kierujący ma wydawane prawo jazdy z ograniczeniem do korzystania z uprawnień w towarzystwie dorosłego doświadczonego kierowcy. Zatem to na nim spoczywa obowiązek weryfikacji spełniania wymagań ustawowych przez

			mentora.
112.	Federacja Przedsiębiorców Polskich	Projektowana nowelizacja przewiduje wprowadzenie 2-letniego okresu próbnego dla „młodych kierowców” (lub 3-letniego, dla kierowców, którzy otrzymali uprawnienia do kierowania pojazdami w wieku 17 lat). Dla skutecznego stosowania tych przepisów niezbędne jest wprowadzenie mechanizmów, umożliwiających weryfikację dat granicznych okresu próbnego. Naszym zdaniem dobrym rozwiązaniem byłoby rozszerzenie funkcjonalności Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) w tym zakresie. Jest to o tyle istotne, że z treści uzasadnienia wynika, że to dane uwidocznione w CEPiK będą podstawą do określania długości okresu próbnego. Ponadto warto doprecyzować, że dla kierowców, którzy wymieniają zagraniczne prawo jazdy na polski dokument, okres próby powinien być liczony od daty uzyskania pierwszych uprawnień do kierowania pojazdami, nie zaś od daty uzyskania polskiego dokumentu potwierdzającego te uprawnienia.	Uwaga uwzględniona. Do czasu wprowadzenia wszystkich funkcjonalności w CEPiK dane będą gromadzone i przekazywane za pośrednictwem systemu, o którym mowa w art. 16a ustawy.
113.	Federacja Przedsiębiorców Polskich	W projekcie przewiduje się wprowadzenie określonych ograniczeń dla kierowców znajdujących się w okresie próbnym. Jedno z nich dotyczy zakazu wykonywania przewozu osób taksówką albo w ramach przewozu okazjonalnego. Należy zauważyć, że branża przewozu osób, w tym przewozu osób taksówką, w ostatnich latach została istotnie „doregulowana”. Wprowadzenie kolejnych obostrzeń w odniesieniu do wymagań stawianych kierowcom taksówek, może wywołać istotne zakłócenia na rynku przewozów. Takie rozwiązanie może przyczynić się z jednej strony do spadku liczby kierowców uprawnionych do wykonywania takich przewozów, a z drugiej – do ich odpływu do innych zawodów związanych z kierowaniem pojazdami, co do których nie przewidziano takich ograniczeń. Mając na uwadze ogólny cel nowelizacji tj. poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym, należałoby rozważyć rozszerzenie takiego zakazu w okresie próbnym na wszelkie aktywności zawodowe związane z prowadzeniem pojazdów. Brak jest argumentów przemawiających za szczególnym potraktowaniem w tym zakresie przewozu osób taksówką lub przewozu okazjonalnego.	Uwaga nieuwzględniona, bowiem <i>ratio legis</i> projektowanej ustawy jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa na drogach. Wprowadzany zakaz przewozu osób taksówką albo w ramach przewozu okazjonalnego w okresie próbnym wynika z przepisów szczególnych dotyczących świadczenia usług przewozu. Podkreślić należy że na mocy art. 39 ustawy-Prawo o ruchu drogowym kierujący taksówką podczas przewożenia pasażera nie musi mieć zapiętych pasów bezpieczeństwa, jak również możliwe jest przewożenie dzieci taksówką bez fotelika bezpieczeństwa lub innego urządzenia przytrzymującego dla dzieci.
114.	Federacja Przedsiębiorców Polskich	Warto przypomnieć, że wprowadzenie obowiązku posiadania polskiego prawa jazdy przez kierowców taksówek wywołało istotne skutki gospodarcze na rynku przewozu osób. Spadła liczba kierowców, przy niestabnym zapotrzebowaniu pasażerów na tego rodzaju usługi. Dlatego też, niezależnie od zaproponowanych w projekcie zmian, nadal zachodzi konieczność	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.

		wprowadzenia możliwości dopuszczenia kierowców zza granicy do wykonywania zawodu taksówkarza przed upływem 185 dni ich pobytu w Polsce. Z tego względu warto byłoby ponownie rozważyć, proponowane już wielokrotnie przez przedsiębiorców, rozszerzenie funkcjonalności CEPiK w ten sposób, aby uwzględniała ona – zaraz od momentu wyrażenia przez cudzoziemca woli wykonywania w Polsce zawodu taksówkarza – zagraniczne dokumenty potwierdzające posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami . Takie rozwiązanie z jednej strony umożliwiłoby włączenie tych osób do polskiego systemu, a w konsekwencji pozwoliłoby na ich skuteczne sankcjonowanie tzw. punktami karnymi, z drugiej zaś dawałoby szansę na rozpoczęcie wykonywania zawodu taksówkarza nie dłużej niż do momentu uzyskania polskiego prawa jazdy (tj. po upływie 185 dni pobytu kierowcy w Polsce). Co więcej, taki mechanizm miałby charakter uniwersalny, mogący znaleźć zastosowanie do wszystkich kierowców zawodowych w Polsce.	
115.	Federacja Przedsiębiorców Polskich	Projektowana ustawa zakłada, że co do zasady zaproponowane regulacje wejdą w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia. Należy jednak zauważyć, iż w projekcie brakuje jasnego uregulowania sytuacji tych kierowców, którzy już uzyskali uprawnienia , w kontekście objęcia ich okresem próbnym. Wobec nakładanych obowiązków na „młodych kierowców” i kierowców pozostających w okresie próbnym, uzasadnione jest precyzyjne uregulowanie terminu wejścia w życie przepisów dotyczących okresu próbnego.	Uwaga uwzględniona poprzez dodanie przepisu przejściowego.
116.	Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników WORD	artykuł 2 pkt 8 - Przepis w proponowanej formie umożliwia przerwanie egzaminu państwowego z wynikiem negatywnym jedynie w przypadku zachowania osoby egzaminowanej mogącego zagrażać życiu lub zdrowiu egzaminatora. Zatem, spod wskazanego zapisu wyłączone jest życie i zdrowie samej osoby egzaminowanej (na placu manewrowym ośrodka egzaminowania). Wprawdzie, przerwanie egzaminu może nastąpić także, gdy zachowanie osoby egzaminowanej bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego, jednakże, zgodnie z zapisem - odnosi się ono jedynie do zdarzeń w ruchu drogowym. Stosownie do tego sformułowania, mimo znajdowania się w sytuacji niebezpiecznej (np. na placu manewrowym), egzaminator powinien wykazać się zwłoką w reakcji do chwili, aż np. okoliczności zagrożenia kolizyjnego przeistoczą się w sytuację zagrożenia wypadkowego. Należy tu nadmienić, że zarówno w pierwszym, jak i w drugim przypadku błąd, a tym samym (niewłaściwe) zachowanie osoby egzaminowanej jest takie samo, różnica występuje jedynie w jego skutkach (uszkodzone mienie albo obrażenia ciała i śmierć człowieka). Zatem, w przypadku niewłaściwych zachowań osoby egzaminowanej np. na placu manewrowym, wskazujących na możliwość spowodowania chociażby („tylko”) kolizji lub przewrócenia pojazdu jednośladowego (bez uszczerbku na życiu lub zdrowiu samej osoby egzaminowanej, co niejednokrotnie ma miejsce), po wejściu w życie projektowanego zapisu art. 52 ust. 2 ustawy o kierujących, egzaminator będzie pozbawiony narzędzia,	Uwaga nie może być uwzględniona bowiem przepis ma na celu pełniejsze odzwierciedlenie regulacji zawartej w pkt 9.1 dyrektywy 2006/126/WE, przewidującej, że: „egzaminujący może podjąć decyzję o kontynuowaniu sprawdzianu umiejętności i zachowań lub jego przerwaniu.”. Podkreślić należy, że przerwanie egzaminu jest odrębne od uzyskania negatywnego wyniku z egzaminu, które jest określone w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 1-5, 7 i 8 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

		umożliwiającego przerwanie takiej jazdy i ustalenie wyniku egzaminu na poziomie negatywnym, a osoba egzaminowana będzie miała prawo nie tylko kontynuować egzamin, ale i uzyskać jeszcze wynik pozytywny. Przedstawiony przykład dotyczy zarówno sytuacji w trakcie realizacji poszczególnych zadań egzaminacyjnych, jak i podczas poruszania się pomiędzy nimi. Ponadto, notorycznym problemem jest także kierowanie pojazdem przez osoby przystępujące do egzaminu państwowego w sposób powodujący uszkodzanie poszczególnych jego podzespołów (np. włączanie niewłaściwych biegów, czy też bez użycia sprzęgła, uderzanie pojazdem z nieodbezpieczonym mechanizmem sprzęgającym w zaczep przyczepy (kat. C+E), itp.). Z kolei, naprawa uszkodzeń wynikających z takich błędów wymaga dużych nakładów zarówno finansowych, jak i czasowych, co powoduje wyeliminowanie tych pojazdów z egzaminowania, wskutek czego sytuacje takie generują konieczność odwoływania zaplanowanych egzaminów oraz wymuszone przestoje. Reasumując, przy tak projektowanym stanie prawnym, kandydaci na kierowców nadal będą mogli otrzymywać wyniki pozytywne wbrew wewnętrznemu przekonaniu egzaminatora o tym, czy dana osoba powinna uzyskać uprawnienia do kierowania pojazdami. Zatem, proponowane sformułowanie ww. przepisu stoi w sprzeczności z treścią obecnie obowiązującego art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym zgodnie z którym, cyt.: „Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga - szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę”. Ponadto, wskazać należy, iż zarówno obecny, jak i projektowany zapis art. 52 ust. 2 jest niezgodny z dyrektywą 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18), gdzie zgodnie z pkt 9.1, cyt.: „(...) Przez cały czas egzaminu egzaminator musi czuć się bezpieczny. Błędy w ruchu lub niebezpieczne zachowanie bezpośrednio wpływające na bezpieczeństwo pojazdu egzaminacyjnego, jego pasażerów lub innych użytkowników dróg jest karane niezdaniem egzaminu, niezależnie od tego czy egzaminujący lub osoba towarzysząca musi interweniować. Jednakże egzaminujący może podjąć decyzję o kontynuowaniu sprawdzianu umiejętności i zachowań lub jego przerwaniu (...)”. Stąd też, wychodząc naprzeciw ww. nieścisłościom, OZZP WORD proponuje wprowadzić zmianę o następującym brzmieniu art. 2 pkt 8: „w art. 52 ust. 2 otrzymuje brzmienie: 2. Część praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej może zagrażać życiu lub zdrowiu egzaminatora albo narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie.” Wprowadzenie w życie takiego zapisu definitywnie rozwiązałoby wszelkie problemy interpretacyjne we wskazanym zakresie,	
--	--	--	--

		ponieważ będzie miał on zastosowanie zarówno na placu manewrowym ośrodka, jak i w ruchu drogowym oraz będzie obejmował już zaistnienie stanu kolizji lub degradacji infrastruktury technicznej. Ponadto, jednakowy zapis w dwóch, różnych aktach prawnych (ustawach) o tej samej randze ważności, nie będzie powodował rozbieżności w interpretacji przepisów, co jednocześnie będzie miało przełożenie na jednolitość w zakresie stosowania (w skali całego kraju) kryteriów, związanych z oceną kwalifikacji kandydatów na kierowców. Normy prawa nie powinny pozostawiać wątpliwości, co do znaczenia poszczególnych zapisów i aby mogły być jednoznacznie stosowane, powinny być właściwie i spójnie sformułowane.	
117.	Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników WORD	artykuł 2 pkt 9 lit. b – Zarząd Krajowy OZZP WORD rekomenduje wykreślenie treści obecnego artykułu 63 ust. 3, o brzmieniu: „Egzaminator zatrudniony w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego nie może podejmować zajęć zarobkowych bez zgody dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.”. Niemniej jednak, OZZP WORD wyraża stanowczy sprzeciw wprowadzeniu w życie proponowanej treści artykułu 63 ust. 3, o brzmieniu: „3. Egzaminator zatrudniony w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego nie może podejmować dodatkowych zajęć zarobkowych bez pisemnego powiadomienia dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego ani wykonywać czynności lub zajęć sprzecznych z obowiązkami wynikającymi z ustawy lub podważających zaufanie do wykonywania zawodu egzaminatora.”. Aktualnie problematykę podejmowania przez egzaminatorów zajęcia zarobkowego poza pracą reguluje jedynie art. 63 ustawy o kierujących pojazdami. Obecna forma tego zapisu uniemożliwia egzaminatorowi (bez uzyskania stosownej zgody) podjęcia zajęcia zarobkowego, którego termin (zgodnie z wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie z dnia 7 maja 2008 r. (II SA/Sz 99/08)) obejmuje, cyt.: „(...) wszelkie formy zatrudnienia połączone z uzyskiwaniem dochodów, czyli działalność gospodarczą, stosunek pracy, stosunek służbowy oraz każdy rodzaj umowy cywilnoprawnej”. Zatem, pozostawienie przepisu w dotychczas obowiązującej formie nie znajduje żadnego uzasadnienia. Z kolei, projektowany zapis nadal będzie ograniczał możliwość podejmowania dodatkowych czynności zarobkowych, ponieważ nie będą mogły one być realizowane natychmiast - w chwili zaistnienia takiej potrzeby (np. poza godzinami pracy, w dniu wolnym od pracy), tylko w pierwszej kolejności będzie konieczność powiadomienia dyrektora o zamiarze podjęcia takich czynności, a dopiero później ewentualnie egzaminator będzie mógł przystąpić do ich wykonania. Natomiast, w obecnych czasach, gdzie potrzeby ludzkie są zaspokajane niemalże natychmiast (i takie też są oczekiwania), zastosowanie takiej sztucznej zwłoki czasowej w podjęciu się określonych działań, de facto uniemożliwi ich wykonanie z uwagi na to, że powstała wcześniej potrzeba,	Do decyzji Kierownictwa, brak samorządu zawodowego egzaminatorów

		prawdopodobnie straci już swoją aktualność. Wskazać należy, iż brak jest także jakichkolwiek podstaw zarówno prawnych, jaki i logicznych, aby wybiórczo wprowadzać wobec pracownika Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego (ze wskazaniem konkretnie tylko na egzaminatora) obostrzeń, polegających na obowiązku pisemnego powiadamiania dyrektora o zamiarze podjęcia dodatkowego zajęcia zarobkowego. Tym samym, ustanowienie takiego zapisu w ustawie, wobec ewidentnego braku jakiejkolwiek potrzeby jego wprowadzenia w demokratycznym państwie (dla jego bezpieczeństwa lub porządku publicznego, bądź dla ochrony środowiska, zdrowia i moralności publicznej, albo wolności i praw innych osób), stanowi naruszenie Konstytucji, w kwestii prawa obywateli do równego traktowania oraz zachowania prywatności. Ponadto taki przepis, umożliwiający dyrektorom inwigilację oraz gromadzenie takich danych wobec wybranych pracowników może naruszać konwencję o ochronie praw człowieka. Nie mniejsze kontrowersje budzi dalsza część omawianego zapisu, nakładającego na egzaminatora zakaz, cyt.: „(...) wykonywania czynności lub zajęć sprzecznych z obowiązkami wynikającymi z ustawy lub podważających zaufanie do wykonywania zawodu egzaminatora”. Zauważyć należy, iż kwestia dookreślenia takich „czynności lub zajęć”, których egzaminator ma mieć zakaz podejmowania, została przez ustawodawcę zupełnie pominięta, pozostawiając tę kwestię wyłącznie w zakresie regulacji zawartej w ustawie o kierujących pojazdami, co pozostawia szerokie pole do nadinterpretacji oraz nadużyć. Ponadto, szczególnego podkreślenia wymaga fakt, iż omawiany zapis nie precyzuje, z którą ustawą czynności lub zajęcia wykonywane przez egzaminatora nie mogą być sprzeczne? Zatem, takie ogólne sformułowanie umożliwi odniesienie tych czynności zarówno do ustawy o kierujących pojazdami, ustawy prawo o ruchu drogowym, a także innych ustaw. W ramach ustawy o kierujących pojazdami zauważyć należy, iż ustawodawca nałożył już na egzaminatora wiele obowiązków i ograniczeń, związanych z możliwością podejmowania przez niego różnego rodzaju działań w związku z czym, tworzenie dodatkowych restrykcji wydaje się niecelowe. Odnosząc zaś projektowany zapis do ustawy prawo o ruchu drogowym (zakazujący egzaminatorowi wykonywania określonych czynności) wskazać należy, iż art. 3 tejże ustawy nakłada już stosowne obowiązki (także) na egzaminatora, związane z podejmowaniem właściwych działań wskutek czego, próba ich powielania i nakładania kolejnych obostrzeń, skłania do refleksji nad celowością wprowadzania takich zapisów.	
118.	Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników WORD	artykuł 2 pkt 10 lit. a i b – OZZP WORD wyraża stanowczy sprzeciw wprowadzeniu proponowanej treści artykułu 71 ust. 1 pkt 5, o brzmieniu: „podjęcia przez egzaminatora dodatkowych zajęć zarobkowych bez pisemnego powiadenia dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub stwierdzenia wykonywania czynności lub zajęć sprzecznych z obowiązkami wynikającymi z ustawy lub podważających zaufanie do wykonywania zawodu	Do decyzji Kierownictwa, brak samorządu zawodowego egzaminatorów

	egzaminatora.”. Na podstawie takiego zapisu marszałek województwa będzie zobligowany do skreślenia egzaminatora z ewidencji egzaminatorów np. na podstawie niezachowania właściwej kolejności, tj. najpierw podjęcia przez egzaminatora dodatkowych zajęć zarobkowych (np. w dzień wolny od pracy), a dopiero późniejszego (np. po weekendzie) powiadomienia o tym fakcie dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego. W ocenie Zarządu Krajowego OZZP WORD takie ustawowe obostrzenie, pozbawiające egzaminatora możliwości wykonywania zawodu wskutek skreślenia z ewidencji, nie uwzględnia w należyty sposób stopnia społecznej szkodliwości przypisywanego czynu powodując, że zastosowana kara będzie rażąco niewspółmierna. Jak wspomniano wyżej, niewskazanie ustawy w stosunku do której egzaminator ma mieć zakaz wykonywania czynności sprzecznych (także niedoprecyzowanych), umożliwi (wedle potrzeby) odniesienie takiego zapisu również do ustawy prawo o ruchu drogowym. Idąc dalej, niezastosowanie się przez egzaminatora do jakiegokolwiek jej przepisu, które np. zostanie potwierdzone nałożeniem mandatu karnego, również zobliguje marszałka województwa do jego skreślenia z ewidencji egzaminatorów. Tego typu próby wyciągania konsekwencji w stosunku do egzaminatorów za drobne przewinienia (karane mandatem) są podejmowane w majestacie obecnie obowiązującego prawa, co próbuje się uzasadniać - nie dawaniem szeroko rozumianej rękojmi należytego wykonywania obowiązków przez egzaminatora. Natomiast, sformułowanie takiego przepisu umożliwiającego skreślenie egzaminatora z ewidencji egzaminatorów za niezastosowanie się do przepisu ustawy np. prawo o ruchu drogowym (wykonanie czynności sprzecznych z obowiązkami wynikającymi z ustawy), stanowi nawiązanie do prawa sprzed 17 lat. Wówczas, do dnia 5 marca 2008 r., w którym ogłoszono sentencję wyroku Trybunału Konstytucyjnego, w ustawie prawo o ruchu drogowym także obowiązywał tego typu zapis, warunkujący wykonywanie zawodu egzaminatora - nie mógł on być karany za wykroczenie w ruchu drogowym. Oznaczało to, iż osoba ukarana przez sąd wyrokiem za wykroczenie w ruchu drogowym nie mogła być wpisana na listę albo była skreślana z listy egzaminatorów osób ubiegających się o uprawnienie do kierowania pojazdem silnikowym lub tramwajem. Niemniej jednak, w ocenie Trybunału Konstytucyjnego, takiego drastycznego trybu i formy wymierzenia sankcji za wykroczenie przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym – prowadzące do ewentualnej utraty prawa wykonywania zawodu, nie dało się usprawiedliwić na gruncie konstytucyjnym, a także stanowiło nadmierną ingerencję w wolność wykonywania zawodu, wynikającą z art. 65 ust. 1 Konstytucji. Jak wówczas orzekł Trybunał, automatyzm sankcji w postaci zakazu wykonywania zawodu, polegający na tym, że organ wymierzając karę za wykroczenie pozbawiony był możliwości indywidualizacji kary i jej dostosowania do stopnia szkodliwości czynu, jest niezgodny z art. 2	
--	---	--

		Konstytucji przez to, że narusza zasadę proporcjonalności, nakazującą władzy publicznej miarkowanie. W związku z powyższym, po analizie treści uzasadnienia do ww. wyroku Trybunału Konstytucyjnego zachodzi uzasadniona obawa, że projektowany przepis art. 2 pkt 10 lit. a i b ww. ustawy stanowi nadmierną ingerencję w wolność wykonywania zawodu i może być zakwestionowany jako niezgodny z Konstytucją RP.	
119.	Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników WORD	Ponadto, Zarząd Krajowy Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Pracowników Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego rekomenduje wprowadzenie do obiegu elektronicznej wersji legitymacji instruktora nauki jazdy oraz legitymacji egzaminatora. Obecny stan prawny ustawy o kierujących pojazdami przedstawia się w tym względzie odpowiednio: „Art. 37. 1. Instruktor jest obowiązany: 6) posiadać w czasie prowadzenia zajęć praktycznych legitymację instruktora oraz okazywać ją na żądanie uprawnionego podmiotu.” Art. 63. 1. Egzaminator jest obowiązany: 6) posiadać w czasie przeprowadzania egzaminów legitymację egzaminatora oraz okazywać ją na żądanie uprawnionego podmiotu.” Zatem, proponowana zmiana polega na wprowadzeniu do ustawy o kierujących pojazdami zapisów o następującej treści: „art. 37 ust. 1 pkt. 6 otrzymuje brzmienie: 6) posiadać w czasie prowadzenia zajęć praktycznych legitymację instruktora lub legitymację instruktora udostępnioną w postaci dokumentu mobilnego, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel (Dz. U. 2023, poz. 1234 z późn. zm.) oraz okazywać ją na żądanie uprawnionego podmiotu.”; „art. 63 ust.1 pkt. 6 otrzymuje brzmienie: 6) posiadać w czasie przeprowadzania egzaminów legitymację egzaminatora lub legitymację egzaminatora udostępnioną w postaci dokumentu mobilnego, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel (Dz. U. poz. 1234 z późn. zm.) oraz okazywać ją na żądanie uprawnionego podmiotu.” Zaproponowana regulacja umożliwi instruktorowi nauki jazdy oraz egzaminatorowi podczas wykonywania obowiązków zawodowych posługiwanie się legitymacją udostępnioną w formie dokumentu mobilnego. Elektroniczna legitymacja umożliwi instruktorom i egzaminatorom szybki dostęp do dokumentu z poziomu urządzeń mobilnych, co stanowi znaczne ułatwienie w wylegitymowaniu się w przypadku nieposiadania przy sobie stosownej legitymacji w wersji papierowej.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji
120.	Ogólnopolski Związek	Mając także na względzie potrzebę ujednolicenia warunków przeprowadzania egzaminów w	Uwaga nieuwzględniona jako

	Zawodowy Pracowników WORD	całej Polsce, Zarząd Krajowy Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Pracowników Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego wnosi o zabezpieczenie przedziału czasowego, w którym można weryfikować umiejętności kandydatów na kierowców i kierowców. Jak wiadomo, podejmując decyzję wykonania określonego manewru oraz dobierając określoną taktykę i technikę jazdy, kierujący pojazdem korzysta z informacji przedstawionych mu przez czynniki zewnętrzne, jak również przez sprzężenie zwrotne układu, w którym się znalazł. Tym samym, nie bez znaczenia pozostaje wpływ otoczenia na zachowanie uczestnika ruchu drogowego, a tym samym także na popełnianie błędów przez osobę egzaminowaną. W § 27 pkt 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2023 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach, zostały przedstawione zachowania osoby egzaminowanej, które mają być szczególnie oceniane przez egzaminatora. Niemniej jednak, w późnych godzinach wieczornych lub nocnych, nie jest możliwe spełnienie połowy wymienionych tam wymogów, tj. w pewnych warunkach egzaminator nie ma możliwości zweryfikowania zachowań, wynikających z § 27 pkt 9 lit. b, c i f ww. rozporządzenia, tj.: - zachowania wobec innych uczestników ruchu drogowego (np. podczas manewru zmiany pasa ruchu nie jest możliwe doprowadzenie do nieustąpienia pierwszeństwa innym uczestnikom w zasadzie z uwagi na ich nieobecność po godzinie 20); - umiejętności oceny potencjalnych lub rzeczywistych zagrożeń na drodze (niewykonalne w przypadku nieoddziaływania otoczenia na osobę egzaminowaną w postaci innych uczestników ruchu drogowego); - umiejętności zapewnienia bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg, w szczególności najsłabszych i najbardziej narażonych, przez wykazywanie należytego szacunku dla innych (znikome, albo zerowe natężenie ruchu dzieci, osób starszych na drogach po godzinie 20). W związku z powyższym, Zarząd Krajowy Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Pracowników Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego wnioskuję o zmianę obecnej treści art. 51 ust. 4, na następującą: „Egzamin państwowy w zakresie wszystkich kategorii prawa jazdy jest przeprowadzany w mieście wojewódzkim lub w zależności od potrzeb w mieście na prawach powiatu albo w mieście, w którym do dnia 31 grudnia 1998 r. funkcjonował wojewódzki ośrodek ruchu drogowego, w godzinach 6.00 - 20.00.” Zaproponowane rozwiązanie ograniczające godziny, w których może być przeprowadzana część praktyczna egzaminu na prawo jazdy nie wpłynie negatywnie ani na funkcjonowanie Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, ani na termin oczekiwania na egzamin, albowiem w zdecydowanej większości przypadków, egzaminy państwowe odbywają się w	wykraczająca poza zakres nowelizacji
--	---------------------------	--	--------------------------------------

		godzinach, zgodnych z pracą urzędów publicznych.	
121.	Uber Polska sp. z o.o.	Istotną z perspektywy branży przewozu osób propozycją jest wprowadzenie tzw. okresu próbnego dla młodych kierowców, z jednoczesnym określeniem zakazu wykonywania przewozu osób taksówką albo w ramach przewozu okazjonalnego w tym czasie (projektowany art. 90b ust. 1 pkt 3 ukp). Firma Uber z zadowoleniem przyjmuje fakt, że bezpieczeństwo w przewozach osób pozostaje priorytetem rządu. Zwiększanie bezpieczeństwa jest dla nas kluczowe, dlatego w ostatnich latach wdrożyliśmy szereg inicjatyw w tym zakresie, co przyniosło radykalny spadek liczby incydentów. Potwierdzają to dane Urzędu Miasta Stołecznego Warszawa, gdzie pomimo wzrostu liczby kontroli taksówek o 101% w 2024 roku, liczba naruszeń wzrosła tylko o 61%, co oznacza realny spadek wskaźnika naruszeń na kontrolę. Dodatkowo, dane Komendy Głównej Policji za rok ubiegły wskazują, że liczba przestępstw na tle seksualnym w przewozach osób jest najniższa od 2020 roku (czternaście zgłoszeń w 2024 roku), a przejazdy z aplikacji są równie bezpieczne, co przejazdy tradycyjnymi taksówkami. Jednocześnie, należy zauważyć, że branża przewozu osób przez ostatnie lata była przedmiotem istotnego doregulowania, w tym także w obszarze wymagań stawianych kierowcom taksówek. Wprowadzenie okresu próby będzie kolejnym ograniczeniem nałożonym na branżę, który negatywnie wpłynie na liczbę kierowców, natomiast celem poprawy bezpieczeństwa przejazdów i bezpieczeństwa drogowego jako takiego, zgadzamy się z postawionym przez rząd postulatem. Warto w tym kontekście doprecyzować ewentualne zastosowanie okresu próbnego dla kierowców-cudzoziemców, którzy wymienili zagraniczny dokument na polskie prawo jazdy. Kluczowe w tym zakresie powinno być jasne określenie, że okres ten rozpoczyna się w momencie pierwotnego uzyskania przez kierowcę uprawnień, nie zaś z chwilą wymiany zagranicznego prawa jazdy na dokument wydany w kraju. Wprowadzenie takich regulacji wyeliminowałoby możliwe wątpliwości interpretacyjne i jednoznacznie określałoby sytuację prawną zagranicznych kierowców. Jak wynika z treści uzasadnienia do projektowanych rozwiązań, podstawą ustalenia dokładnego czasu trwania okresu próbnego będą dane i informacje uwzględnione w CEPiK. Tym samym, konieczne wydaje się rozszerzenie udostępnionego w ostatnim czasie przez Ministerstwo Cyfryzacji narzędzia umożliwiającego weryfikację posiadania przez kierowcę odpowiedniego uprawnienia do kierowania pojazdami, także o informację dotyczącą okresu próbnego. Taki mechanizm umożliwiłby sprawną i skuteczną weryfikację tego, czy dany kierowca znajduje się w okresie próbnym, a tym samym - w naszym przypadku - czy może wykonywać przewóz osób taksówką.	Uwaga uwzględniona częściowo poprzez dodanie przepisów przejściowych dotyczących przekazywania danych o kierowcach. W zakresie dotyczącym kierowców wymienianych zagraniczne prawo jazdy uwaga uwzględniona.
113.	Uber Polska sp. z o.o.	Nie ulega wątpliwości, że każdy kierowca powinien przestrzegać przepisów ruchu	Uwaga nieuwzględniona jako

		drogowego i być pociągany do odpowiedzialności za wszelkie naruszenia (np. w formie punktów karnych). Dlatego niezmiennie apelujemy o rozszerzenie funkcjonalności Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) w taki sposób, aby uwzględniła ona dane i informacje z dokumentów, którymi posługują się zagraniczni kierowcy. Takie rozwiązanie umożliwiłoby pełną kontrolę organów porządkowych i inspekcyjnych mających dostęp do CEPiK nad takimi kierowcami, w tym w zakresie możliwości przyznawania im tzw. punktów karnych za naruszenia zasad ruchu drogowego).	wykraczająca poza zakres nowelizacji.
114.	Obywatele RPW/10602/2025	Proponuje się zmianę przepisu art. 2 pkt 8 projektu: „2. Część praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej może zagrażać życiu lub zdrowiu uczestników ruchu drogowego lub rażąco narusza zasady ruchu lub zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego.” Uzasadnienie Proponowana zmiana odnosząca się do uczestników ruchu drogowego pozwala w sposób abstrakcyjny określić krąg podmiotów, którym projektowany przepis prawa ma zagwarantować bezpieczeństwo. Zgodnie z art. 2 pkt 17 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251), zwanej dalej: p.r.d., za uczestnika ruchu uważa się - pieszego, osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, kierującego, a także inne osoby przebywające w pojeździe lub na pojeździe znajdującym się na drodze (w tym także egzaminatora). Proponowana zmiana pozwoli objąć swoim zakresem wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym również egzaminatorów, jednakże bez kazuistycznego wymieniania egzaminatora w samej treści przepisu. Oczywistym jest, że egzaminator w trakcie przeprowadzania części praktycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy jest uczestnikiem ruchu drogowego. Jednocześnie propozycja ta pozostanie zgodna z pkt. 9.1 załącznika II dyrektywy 2006/126/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) (Dz. U. L 403 z 30.12.2006, s. 18), zgodnie, z którym „w każdej z powyższych sytuacji w ruchu ocena musi uwzględniać stopień swobody, z jaką ubiegający się o prawo jazdy obsługuje urządzenia sterujące pojazdu, oraz wykazaną przez niego zdolność do jazdy w ruchu, z zachowaniem pełnego bezpieczeństwa. Przez cały czas egzaminu egzaminator musi czuć się bezpieczny. Błędy w ruchu lub niebezpieczne zachowanie bezpośrednio wpływające na bezpieczeństwo pojazdu egzaminacyjnego, jego pasażerów lub innych użytkowników dróg jest karane niezdaniem egzaminu, niezależnie od tego czy egzaminujący lub osoba towarzysząca musi interweniować. Jednakże egzaminujący może podjąć decyzję o kontynuowaniu sprawdzianu umiejętności i zachowań lub jego przerwaniu”.	Uwaga częściowo uwzględniona skorygowano zapis: „w art. 52 ust. 2 otrzymuje brzmienie: 2. Część praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej może zagrażać życiu lub zdrowiu egzaminatora albo narazić kogokolwiek na szkodę.”.

		Zgodnie z zapisami powyżej przywołanej dyrektywy ocena osoby egzaminowanej w ruchu drogowym musi uwzględniać stopień swobody, z jaką ubiegający się o prawo jazdy obsługuje urządzenia sterujące pojazdu, oraz wykazaną przez niego zdolność do jazdy w ruchu, z zachowaniem pełnego bezpieczeństwa. Stąd też, zaproponowane brzmienie art. 52 ust. 2 in fine u.k.p. o treści: „rażąco narusza zasady ruchu lub zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego” w pełni oddaje ducha dyrektywy unijnej w tym zakresie. Rażąco naruszenie zasad ruchu lub zachowanie osoby zdającej zagrażające bezpieczeństwu ruchu drogowego pozwala na jednoznaczne stwierdzenie, że osoba egzaminowana nie posiada kwalifikacji do uczestnictwa w ruchu drogowym z zachowaniem pełnego bezpieczeństwa (por. pkt 9.1. dyrektywy w sprawie praw jazdy: „oraz wykazaną przez niego zdolność do jazdy w ruchu, z zachowaniem pełnego bezpieczeństwa). Należy dostrzec, iż pojęcie „zasad ruchu” jest pojęciem szerszym od „zasad ruchu drogowego” i może dotyczyć także sytuacji związanych z ruchem pojazdów poza drogą publiczną, np. na placu manewrowym wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego. Uszczegółowienie szeroko pojętych zasad ruchu znajduje się ustawie p.r.d. oraz aktach wykonawczych, a model właściwego zachowania znajduje również odzwierciedlenie w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2023 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach (Dz. U. 2023 r. poz. 2659 i Dz. U. z 2024 r. poz. 56). „Zasady ruchu” jako pojęcie szersze od „zasad ruchu drogowego” nawiązuje także do stanowiska wyrażonego w piśmiennictwie oraz orzecznictwie sądów powszechnych. Proponowane brzmienie przepisu art. 52 ust. 2 u.k.p. doskonale koreluje z art. 51 ust. 1 pkt 2 u.k.p., zgodnie, z którym egzamin państwowy jest przeprowadzany w celu sprawdzenia kwalifikacji osoby egzaminowanej, w tym sprawdzenia umiejętności w zakresie zgodnego z przepisami, bezpiecznego, energooszczędnego, sprawnego i nieutrudniającego innym uczestnikom ruchu poruszania się, odpowiednio do uprawnienia, o które ubiega się osoba zdająca egzamin, w ruchu drogowym motorowerem, pojazdem silnikowym lub zespołem pojazdów składającym się z takiego pojazdu i przyczepy oraz tramwajem. Proponowana zmiana art. 52 ust. 2 u.k.p. zapewni egzaminatorowi optymalny zakres swobody w ocenie kwalifikacji osoby zdającej oraz pozwoli na stwierdzenie, czy zachowanie osoby zdającej rażąco naruszyło zasady ruchu lub spowodowało zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, które powinny skutkować brakiem możliwości kontynuowania części praktycznej egzaminu państwowego. Zastosowanie w proponowanym przepisie spójnika alternatywy (lub) pozwoli na zakończenie części praktycznej egzaminu państwowego w przypadku zaistnienia jednej z trzech przesłanek: 1) zachowanie osoby zdającej może zagrażać życiu lub zdrowiu uczestników ruchu	
--	--	--	--

	drogowego lub 2) osoba zdająca rażąco narusza zasady ruchu lub 3) zachowanie osoby zdającej zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego. Jednocześnie proponowany przepis zezwala na przerwanie w określonych sytuacjach egzaminu, gdy wystąpią także 2 lub 3 przesłanki jednocześnie. Powyższe pozwoli na zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa egzaminatorom oraz innym uczestnikom ruchu drogowego. Należy podkreślić, że w przypadku orzekania o wyniku egzaminu egzaminator powinien mieć pewien zakres swobody, aby zapewnić obiektywność, bezpieczeństwo i sprawiedliwość w procesie oceny umiejętności przyszłych kierowców. Egzaminator z uwagi na swoje uprawnienia dysponuje wiedzą i doświadczeniem, które pozwalają na ocenę sytuacji, w której część praktyczna egzaminu państwowego w ruchu drogowym nie powinna być dalej kontynuowana, a osoba egzaminowana powinna uzyskać wynik negatywny. Różnorodność sytuacji, które mają miejsce w ruchu drogowym powoduje, iż nie wszystkie przypadki można przewidzieć lub uregulować przepisami. Pewna swoboda decyzji daje egzaminatorowi możliwość oceny, czy konkretne zachowanie egzaminowanego świadczy o braku przygotowania do samodzielnej jazdy. Zaufanie do profesjonalizmu egzaminatora pozwala mu uwzględniać kontekst i okoliczności każdej sytuacji – stąd projektowany przepis powinien być abstrakcyjny i nie mieć charakteru kazuistycznego, tj. odnosić się do jakichś konkretnych osób, sytuacji lub zdarzeń. Wprowadzenie zmiany przepisu art. 52 ust. 2 u.k.p. w brzmieniu proponowanym w niniejszym piśmie spowoduje możliwość oceniania osób egzaminowanych z zachowaniem pewnego „luzu decyzyjnego”, którego pozwoli egzaminatorowi elastycznie reagować i skupiać się na jakości umiejętności egzaminowanego. Egzaminator musi być w stanie dostosować swoją ocenę (wynik egzaminu) do konkretnej sytuacji oraz całokształtu przeprowadzanego egzaminu – w celu kompleksowej i rzetelnej oceny osoby egzaminowanej. Nie bez znaczenia pozostaje także zapis pkt 9.1. dyrektywy w sprawie praw jazdy: „jednakże egzaminujący może podjąć decyzję o kontynuowaniu sprawdzianu umiejętności i zachowań lub jego przerwaniu”. Oznacza to, że przepis art. 52 ust. 2 u.k.p. powinien pozwalać egzaminatorowi na podjęcie decyzji o zakończeniu bądź kontynuowania egzaminu praktycznego – z uwzględnieniem możliwie szerokiego wachlarza sytuacji mogących mieć miejsce w ruchu drogowym. Należy zwrócić uwagę, że egzaminator posiada uprawnienia dyskrecyjne (nadane przez państwo), w ramach których, w oparciu o określone obiektywne kryteria, „sprawuje władzę w imieniu państwa”. Uprawnienia te pozwalają na sprawdzenie umiejętności osób poddających się egzaminowi na prawo jazdy w zakresie zgodnego z przepisami, bezpiecznego, energooszczędnego, sprawnego i nieutrudniającego innym uczestnikom ruchu	
--	---	--

		poruszania się oraz stwierdzenie, czy osoba egzaminowana posiada, czy też nie posiada wymaganych kwalifikacji, niezbędnych do kierowania pojazdem mechanicznym. Biorąc powyższe pod uwagę, należy zapewnić egzaminatorom możliwość oceny osoby zdającej w oparciu o obiektywne kryteria dotyczące sprawdzenia umiejętności w zakresie zgodnego z przepisami, bezpiecznego, energooszczędnego, sprawnego i nieutrudniającego innym uczestnikom ruchu poruszania się – kwestia bezpiecznego poruszania się w ruchu dotyczy zarówno placu manewrowego, jak i ruchu drogowego (powyższe wymaga uwzględnienia przez racjonalnego ustawodawcę). Proponowane brzmienie przedmiotowego przepisu w pełni potwierdza zasadę wyrażoną w treści II dyrektywy 2006/126/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) (Dz. U. L 403 z 30.12.2006, s. 18): „Jednakże egzaminujący może podjąć decyzję o kontynuowaniu sprawdzianu umiejętności i zachowań lub jego przerwaniu”. Należy także krytycznie odnieść się do użytego w proponowanym przepisie wyrażenia: „albo bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego”, gdyż użycie w proponowanym przepisie słowa „bezpośrednio” może ponownie prowadzić do rozstrzygnięć administracyjnych i sądownoadministracyjnych, które mogą być dalekie od konieczności zapewnienia możliwie najwyższego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Powyższe potwierdzają dotychczasowe stanowiska organów administracji oraz rozbudowana linia orzecznicza sądów administracyjnych w latach 2013-2024.	
115.	Obywatele RPW/10602/2025	Rozważenia wymaga także dodanie do przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami dodatkowego przepisu (np. art. 52 ust. 21 lub doprecyzowanie w art. 66), który pozwoli w rozporządzeniu, wydanym na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 1–5, 7 i 8 u.k.p., określić inne przyczyny, które mogą skutkować zakończeniem części praktycznej egzaminu przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań (np. brak umiejętności sprzęgnięcia pojazdu z przyczepą, wniosek osoby egzaminowanej, warunki atmosferyczne uniemożliwiające dalsze prowadzenie egzaminu, spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa na placu manewrowym itd.). Dotychczas kwestia ta pozostaje niedoprecyzowana w przepisach ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami oraz wymaga interwencji ustawodawcy – właśnie poprzez dodatkowy zapis ustawy lub rozszerzenie upoważnienia, o którym mowa w art. 66 ust. 1 pkt 1–5, 7 i 8 u.k.p., do określenia powyższych kwestii w drodze rozporządzenia. Powyższe znajduje uzasadnienie szczególnie, gdy bierze się pod uwagę, iż egzamin odbywa się nie tylko w ruchu drogowym, ale również na placu manewrowym, na którym dochodzi do sytuacji zagrażających zdrowiu lub życiu egzaminatorów lub osób zdających. Nie należy także wykluczać sytuacji, gdy osoba egzaminowana doprowadza na placu manewrowym lub w ruchu drogowym do sytuacji zagrażających wyłącznie mieniu. Powyższe wymaga natychmiastowego	

		uregulowania/uporządkowania.	
116.	Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym	Osobą towarzyszącą 17-latkowi powinna być osoba odpowiednio bliska (ktoś z rodziny, opiekun prawny itd.), która musiałaby odbyć obowiązkowe konsultacje z instruktorem nt. standardów techniki i taktyki jazdy, trwające nie mniej niż 1h lekcyjną. Koszt konsultacji byłby indywidualnie ustalany pomiędzy OSK a osobą towarzyszącą. W związku z powyższym proponujemy nowe brzmienie art. 8a ust. 2: „2. Pasażerem, o którym mowa w ust. 1, może być osoba, która spełnia łącznie następujące warunki: 1) ukończyła 25 lat; 2) posiada prawo jazdy kategorii B od co najmniej 5 lat i nie jest ono zatrzymane na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 albo art. 135a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym; 3) nie podlegała zakazowi prowadzenia pojazdów w ciągu ostatnich 5 lat; 4) nie znajduje się pod wpływem alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu; 5) jest krewnym wstępnym w linii prostej osoby kierującej; stopień pokrewieństwa nie jest większy niż drugi; 6) w przypadku niemożności spełnienia warunków, o których mowa w pkt. 5, jest rodzicem adopcyjnym lub opiekunem prawnym; 7) posiada zaświadczenie wydane przez OSK o odbyciu konsultacji z zakresu standardów techniki kierowania i taktyki jazdy.	Uwaga nieuwzględniona, bowiem mogłoby to w sposób znaczący ograniczyć liczbę osób które mogą być takimi pasażerami mentorami a dodatkowo wymaganie od pasażera mentora uzyskania zaświadczenia OSK o odbyciu konsultacji z zakresu standardów techniki kierowania i taktyki jazdy wydaje się nadmiarowym obciążeniem.
117.	Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym	Proponujemy wykorzystanie nowej technologii nadzoru nad 17-latkami i młodymi kierowcami. Należałoby w związku z tym opracować narzędzie elektroniczne (aplikację), jakim może być np. dedykowany tachograf, który będzie kontrolować m.in. prędkość, godziny jazdy, trzeźwość i inne parametry jazdy.	Uwaga nieuwzględniona bowiem takie rozwiązanie wymagałoby nie tylko instalacji tachografów w każdym aucie jakim porusza się 17-latek, ale również powołania służb odpowiedzialnych za weryfikację danych rejestrowanych przez te urządzenia.
118.	Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym	W ustawie i w aktach wykonawczych należy precyzyjnie określić procedurę kontroli i nadzoru nad 17-letnim kierującym oraz towarzyszącą mu osobą.	Uwaga nie może być uwzględniona bowiem nie wskazano postulowanej zmiany regulacji
119.	Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym	Wraz z wprowadzeniem regulacji dotyczących obniżenia z 18 do 17 lat minimalnego wieku kierowcy w ramach kategorii B prawa jazdy niezbędne jest jasne i przejrzyste określenie odpowiedzialności rodziców lub opiekunów prawnych za ewentualne szkody spowodowane przez nieletniego kierowcę.	Uwaga nieuwzględniona bowiem wszyscy kierowcy są obowiązani posiadać OC.

120.	Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym	Pragniemy także zwrócić uwagę, że w przypadku wprowadzenia proponowanych zmian szansą na uzyskanie zamierzonych efektów będzie zwiększenie zakresu zajęć z wychowania komunikacyjnego na poziomie szkoły średniej.	Uwaga nie może być uwzględniona bowiem nie wskazano postulowanej zmiany regulacji
121.	Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym	należy rozważyć wprowadzenie alternatywnych możliwości: a) obowiązkową realizację części szkolenia z wykorzystaniem pojazdów z automatyczną skrzynią biegów dla kursantów, którzy wybiorą przygotowanie z wykorzystaniem pojazdów wyposażonych w manualne skrzynie biegów, b) w przypadku uzyskania pozytywnego wyniku egzaminu praktycznego w zakresie kategorii B prawa jazdy z wykorzystaniem pojazdu wyposażonego w automatyczną skrzynię biegów uzyskanie pełnego uprawnienia byłoby uwarunkowane odbyciem dodatkowego szkolenia w OSK – już po egzaminie – pojazdem z manualną skrzynią biegów. Osoby, które wybrałyby zakres uprawnień B (78) prawo jazdy uzyskiwałyby na dotychczasowych zasadach.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
122.	Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym	należy w ogóle rozważyć zniesienie różnicowania zakresu uprawnień w zależności od tego, czy szkolenie i egzamin odbywa się z wykorzystaniem pojazdu z manualną czy z automatyczną skrzynią biegów. Wskazują też, że po uprzednich zmianach w przedmiotowej dyrektywie należałoby usunąć adnotację na ten temat z prawa jazdy. Będzie to ułatwienie dla kierowców, a ośrodkom szkolenia kierowców i WORD-om pozwoli na większą swobodę w dokonywaniu zakupów aut przeznaczonych do szkolenia i egzaminowania	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
123.	Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym	Istotne z punktu widzenia OSK jest utrzymanie zapisów Art. 31. Ust. 1. Pkt. 5 Ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami o konieczności posiadania akredytacji kuratora oświaty przez ośrodki starające się o wydanie przez Starostę poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań przez OSK lub zastąpienie akredytacji kuratora oświaty innym równoważnym certyfikatem (przez wyznaczenie instytucji rangi państwowej, która przygotuje odpowiedni system/proces certyfikacji), który będzie w podobnym do akredytacji zakresie odzwierciedlał standardy szkolenia. Za taką instytucję jest uważany np. Instytut Transportu Samochodowego, który ma niekwestionowany dorobek i możliwości w tym zakresie.	Uwaga nieuwzględniona bowiem Ośrodki Szkolenia Kierowców posiadające poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D są już objęte nadzorem starostów zgodnie z art. 43 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, w tym w zakresie dotyczącym szkoleń, kursów oraz jakości kształcenia.
124.	Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym	Sprawą wielkiej wagi, która wymaga poprawy, jest nadzór nad szkoleniem i egzaminowaniem instruktorów nauki jazdy. Wśród proponowanych w tym zakresie rozwiązań często powtarzana była propozycja, by zadanie to otrzymała instytucja centralna, która będzie w stanie zagwarantować wysokie standardy i wyznaczyć odpowiednie procedury, np. wspomniany już ITS.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
125.	Fundacja Zapobieganie	Dodatkowo nasi eksperci dostrzegają, że OSK powinny otrzymać możliwość szkolenia osób,	Uwaga nieuwzględniona jako

	Wypadkom Drogowym	które już uzyskały prawo jazdy – chodzi o tzw. jazdy doszkalające.	wykraczająca poza zakres nowelizacji.
126.	Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym	W kontekście wieloletnich sporów dotyczących sposobów oceniania kwalifikacji osób zdających oraz ustalania ostatecznego wyniku egzaminu praktycznego - czego dowodem jest propozycja zmiany art. 52 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami - eksperci proponują wprowadzenie punktowego systemu oceny. Każdemu zadaniu, które może być tożsame z manewrem, o którym mowa w ustawie – Prawo o ruchu drogowym – byłaby przypisana minimalna i maksymalna liczba punktów do uzyskania. Punktacja byłaby odzwierciedleniem związku, jaki istnieje między zachowaniem towarzyszącym wykonaniu danego manewru a bezpieczeństwem ruchu drogowego, porządkiem ruchu, jego utrudnianiem oraz narażaniem na szkodę innych uczestników ruchu lub innych osób znajdujących się na drodze. Pozytywny wynik całego egzaminu uzyskiwałaby osoba, która osiągałaby minimalny poziom określony na poziomie przepisów wykonawczych. Różnica między minimalną liczbą punktów skutkującą wynikiem pozytywnym egzaminu praktycznego a maksymalną liczbą punktów możliwą do uzyskania – mogłaby być powiązana z systemem szkoleń okresu próbnego.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
127.	Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym	W kontekście negatywnych zjawisk związanych z dotychczasową formą prowadzenia ewidencji egzaminatorów konieczne jest jak najszybsze wprowadzenie instytucji „prawa wykonywania zawodu egzaminatora”, które byłoby wydawane przez instytucję akredytowaną przez PCA.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
128.	Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym	Kwestię unieważniania wyników egzaminów należałoby odseparować od rygorów decyzji administracyjnej oraz wzorem przepisów funkcjonujących w obszarze oświaty ograniczyć do niezbędnego minimum procedury odwoławcze. Funkcjonujące dziś procedury na linii: Urzędy Marszałkowskie- Samorządowe Kolegia Odwoławcze - Wojewódzkie Sądy Administracyjne - Naczelny Sąd Administracyjny - nie przystają do dokonywania ocen kwalifikacji przenosząc ciężar rozpatrywanych spraw na poziom bardziej administracyjny niż dydaktyczny.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
129.	Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym	Naszym zdaniem, przy okazji prac nad zmianą dwóch ustaw, należy uporządkować sferę kierowania przez starostów osób na ponowne badania lekarskie w związku z uzasadnionymi zastrzeżeniami co do stanu ich zdrowia. Dzisiejszy stan prawny tej sytuacji określa art. 99 ust. 1 pkt 2 ustawy o kierujących i obejmuje wyłącznie kategorię kierowców lub osób posiadających pozwolenie na kierowanie tramwajem. Brakuje tu osób, które jeszcze nie są kierowcami, a kierują pojazdami z uwagi np. na trwające szkolenie lub egzamin. Analogicznie do regulacji zawartej w art. 129 ust. 2 pkt 13 ustawy – Prawo o ruchu drogowym - która mówi, iż policjant, w związku z wykonywaniem czynności kontrolnych, jest uprawniony do występowania w uzasadnionym przypadku z wnioskiem o ocenę stanu zdrowia kierującego pojazdem – należy w art. 99 ust. 1 pkt 2 rozszerzyć katalog osób o wszystkich kierujących,	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.

		osób używających urządzeń wspomagających ruch, a także osób, o których mowa w art. 8a ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami	
130.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska	Na marginesie uwag o charakterze merytorycznym oraz zważywszy na główny obszar proponowanych rozwiązań, wartą rozważenia byłaby zmiana tytułu ustawy na brzmienie: „Ustawa z dnia o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw”.	Uwaga nieuwzględniona bowiem w tytule ustawy zmieniającej przytacza się tytuły zmienianych ustaw, w kolejności uchwalenia
131.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska	Wracając do uwag o charakterze merytorycznym, z zadowoleniem należy przyjąć zaproponowany kierunek zmian, polegających na obniżeniu wieku osób kierujących pojazdami. Niemniej, bardziej właściwym byłoby połączenie obniżenia wieku wymaganego dla uzyskania prawa jazdy kategorii B, z wprowadzeniem szkolenia 16-latków w formie tzw. jazdy z osobą towarzyszącą. Szczegółowe założenia takiego szkolenia zostały opracowane jako jeden z elementów reformy systemu szkolenia i egzaminowania kierowców już w 2002 roku przez Sekretariat Krajowej Rady BRD w dokumencie pt. „Reforma systemu uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi”. Dokument ten został następnie przyjęty przez Krajową Radę BRD, ale z różnych, poza merytorycznych przyczyn, jedynie część rozwiązań zaproponowanych w tym dokumencie została ostatecznie przyjęta w uchwalonej w dniu 5 stycznia 2011 r. ustawie o kierujących pojazdami.	Uwaga nieuwzględniona, bowiem mogłoby to w sposób znaczący ograniczyć liczbę osób które mogą być takimi pasażerami mentorami a dodatkowo wymaganie od pasażera mentora odbycia szkolenia w OSK wydaje się nadmiarowym obciążeniem.
132.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska	Pozytywnie oceniamy chęć wdrożenia, po upływie ponad 10-ciu lat od uchwalenia ustawy o kierujących pojazdami, drugiej fazy szkolenia młodych kierowców w postaci kursów dokształcających w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym. Niestety, zaproponowana alternatywna forma szkoleń praktycznych, umożliwiająca ich przeprowadzanie w pozbawionych odpowiedniej infrastruktury technicznej, zwykłych ośrodkach szkolenia kierowców i wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego powoduje, że to szkolenie nie osiągnie jakiegokolwiek zakładanego celu.	Uwaga nie może być uwzględniona bowiem dopuszczenie szkoleń poza ODTJ jest podyktowane małą liczbą tego typu ośrodków, co powinno się zmienić z czasem z uwagi na naturalny proces dostosowywania popytu do podaży.
133.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska	Należy ubolewać, że przy okazji zmiany przepisów dotyczących świadectw kwalifikacji zawodowej kierowcy oraz odnosząc się do umieszczania kodu 95 w prawie jazdy i w karcie kierowcy, nie zaproponowano konstruktywnych rozwiązań związanych z uzyskiwaniem dokumentów wymaganych od zagranicznych (spoza UE) kierowców wykonujących przewozy drogowe. Transport i Logistyka Polska wielokrotnie w swoich wystąpieniach wskazywała, iż kaskadowe procedury uzyskiwania kolejnych dokumentów (warunkiem uzyskania świadectwa kierowcy jest uprzednie uzyskanie i przedłożenie prawa jazdy z kodem 95, a warunkiem uzyskania karty kierowcy do TC jest uprzednie uzyskanie świadectwa kierowcy), realizowane w różnych organach, powodują nawet kilkudziesięciodniowy okres oczekiwania na możliwość podjęcia pracy przez zrekrutowanych zagranicą pracowników.	Uwaga nie może być uwzględniona bowiem nie wskazano postulowanej zmiany regulacji

		Dlatego też zwracamy się z wnioskiem do Pana Ministra o zaproponowanie odpowiednich rozwiązań upraszczających proces uzyskiwania ww. dokumentów.	
134.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska	Propozycja zwiększenia dopuszczalnej prędkości dla ciągników rolniczych (również z przyczepą) z 30 km/h do 40 km/h wydaje się być co najmniej kontrowersyjna, ze względu na: • konstrukcję ciągnika, którego elementy nie są zoptymalizowane pod kątem zmniejszenia negatywnych skutków kolizji ciągnika ze słabiej chronionymi uczestnikami ruchu drogowego (piesi lub rowerzyści); tym samym podniesienie dopuszczalnej prędkości, skutkować będzie wzrostem energii kinetycznej o 77% poruszającego się z prędkością 40km/h ciągnika pojazdu, co przełoży się na znacznie cięższe obrażenia u potencjalnych ofiar, • możliwość uczestnictwa w ruchu drogowym ciągników rolniczych wraz z przyczepą specjalną lub z maszyną zawieszoną o szerokości większej niż 2,55, przy czym do szerokości 3 m poruszać się mogą bez zezwolenia, a powyżej 3 metrów z zezwoleniem kategorii II; jazda takich pojazdów z prędkością wyższą niż 30 km stwarzać będzie bardzo poważne zagrożenie dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Należy w tym miejscu wskazać, że w wielu państwach członkowskich Unii Europejskiej, których rozwiązania są powoływane w uzasadnieniu do projektu ustawy, istnieją przepisy, które szczegółowo określają zasady ruchu ciągników rolniczych, uzależniając określone wymagania od trasy na jakiej porusza się ciągnik, oraz od jego szerokości. I tu dla przykładu można wskazać, że częstym rozwiązaniem w państwach członkowskich Unii Europejskiej są ograniczenia dla ciągników (także z przyczepą) o szerokości powyżej 2,55 m w zakresie trasy (wyłącznie trasa gospodarstwo – pole) oraz prędkości (do 30 km/h). Mając na uwadze powyższe, proponujemy: • rezygnację z podwyższenia prędkości, albo • wprowadzenie następujących rozwiązań: - w zakresie dopuszczalnej prędkości: 40 km/h dla ciągnika i ciągnika z przyczepą służącą do przewozu rzeczy, o ile ich szerokość nie przekracza 2,55 m oraz 30 km/h dla ciągnika (również z przyczepą) o szerokości ponad 2,55m oraz ciągnika z przyczepą specjalną (niezależnie od szerokości), - w zakresie ruchu po drogach publicznych: ograniczenie możliwości ruchu ciągników rolniczych z przyczepą specjalną wyłącznie do trasy gospodarstwo – pole, a także zakaz ruchu ciągników rolniczych z maszyną zawieszoną. Należy jednocześnie zwrócić uwagę, że wobec coraz większych kosztów regulacyjnych dla przedsiębiorców wykonujących transport drogowy, po zwiększeniu dopuszczalnej prędkości trzeba będzie się liczyć z powrotem zjawiska, które miało miejsce pod koniec lat 90-tych ubiegłego wieku, polegającego na próbach wykonywania przewozów drogowych rzeczy ciągnikami rolniczymi z przyczepą. Tego typu przewozy nie wymagają zezwolenia, nie podlegają przepisom o czasie prowadzenia pojazdów, nie wymagają uiszczania opłat za przejazd ani podatku od środków transportu. Z punktu widzenia zarówno finansów	Obowiązująca aktualnie na terytorium Unii Europejskiej, w tym w Polsce procedura homologacji typu pojazdu dla pojazdów rolniczych jest zharmonizowana w ramach rozporządzenia (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, z późn. zm.) - rozporządzenie to obowiązuje od dnia 1 stycznia 2016 r. i jest bezpośrednio stosowane w prawie polskim. Określona na potrzeby homologacji typu w art. 4 ww. rozporządzenia klasyfikacja ciągników rolniczych kategorii T (T1, T2, T3 i T4) wprowadza podział tych pojazdów w zależności od prędkości konstrukcyjnej na dwie grupy: a) ciągniki kołowe o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej mniejszej lub równej 40 km/h - na końcu oznaczenia każdej z ww. kategorii ciągników dodaje się indeks „a”, b) ciągniki kołowe o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej większej niż 40 km/h - na końcu oznaczenia każdej z ww. kategorii ciągników dodaje się indeks „b”.

		publicznych, jak i z punktu widzenia konkurencyjności branży transportu drogowego, byłoby to zjawisko niepożądane.	Należy zauważyć, iż do końca 2015 r. zgodnie z dyrektywą 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającą dyrektywę 74/150/EWG (Dz. Urz. UE L 171 z 09.07.2003, str. 1, z późn. zm.), podział w tym zakresie w procedurze homologacji typu pojazdu był inny tj.: a) ciągniki rolnicze kategorii od T1 do T4 miały maksymalną prędkość konstrukcyjną mniejszą lub równą 40 km/h, b) ciągniki rolnicze kategorii T5 miały maksymalną prędkość konstrukcyjną większą niż 40 km/h. Mając na względzie art. 20 ust. 6 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, iż prędkość dopuszczalna ciągnika rolniczego (również z przyczepą) wynosi 30 km/h, DTD.4 informuje, iż z punktu widzenia przepisów dotyczących homologacji pojazdów rolniczych istnieje możliwość dopuszczania do ruchu ciągników rolniczych ww. kategorii, zarówno o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej do 40 km/h, jak również powyżej 40 km/h.
135.	Związek Pracodawców	Bardzo duże wątpliwości budzi zakres, w jakim rozszerza się przesłankę do zatrzymania	Uwaga nie może być uwzględniona,

	Transport i Logistyka Polska	prawa jazdy za przekroczenie dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50km/h. O ile sam zamiar rozszerzenia tej przesłanki na drogi położone poza obszarem zabudowanym, należy ocenić pozytywnie, o tyle niezrozumiałą rzeczą jest tolerancja dla drastycznego naruszania przepisów ograniczających prędkość na drogach dwujezdniowych, w tym na drogach ekspresowych i na autostradach. Proponowany przepis dotyczy bowiem wyłącznie drastycznego przekroczenia prędkości na dwukierunkowych jednojezdniowych drogach. Należy przypomnieć, że to właśnie na pominiętych w proponowanym rozwiązaniu drogach, dochodzi do najbardziej tragicznych w skutkach katastrof, których przyczyną jest nadmierna, znacznie przekraczająca obowiązujące ograniczenia, prędkość (patrz dla przykładu wypadek na autostradzie A1, w którym spłonęła cała wracająca z wakacji rodzina). To na drogach dwujezdniowych, ekspresowych i na autostradach, kierujący czują się na tyle pewni swoich umiejętności oraz rzekomo bezpiecznych warunków, że znacznie łatwiej przychodzi im jazda ze znacznym przekroczeniem obowiązujących limitów w zakresie dopuszczalnej prędkości. Tego typu tolerancja, jaka wynikać może z zaproponowanego rozwiązania, jest bardzo złym sygnałem dla kierujących pojazdami w okresie, w którym opinia publiczna zbulwersowana jest pogarszającym się stanem bezpieczeństwa drogowego oraz coraz liczniej ujawnianymi przez media przypadkami tragedii, spowodowanych nie tyle błędami ludzkimi, co fantazją celowo i drastycznie przekraczających dopuszczalną prędkość tzw. „rajdownców”. Proponujemy rozszerzyć przesłankę do zatrzymania prawa jazdy tak, aby dotyczyła ona jazdy na każdej drodze, zarówno na obszarze zabudowanym, jak i poza tym obszarem. Uwzględnienie uwagi TLP w odniesieniu do art. 1 pkt 3 projektu ustawy oznacza konieczność odpowiedniej modyfikacji zmiany zaproponowanej w lit. b.	bowiem przeprowadzone analizy uzasadniają objęcie surowszymi regulacjami jedynie kierowców poruszających się po drogach jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym
136.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska	Proponujemy, aby w art. 2 pkt 2 lit. a nowy przepis odnoszący się do prawa jazdy kategorii B był oznaczony jako „pkt 2a”, a następnie aby w art. 8 pkt 2 ustawy o kierujących pojazdami lit. b otrzymała brzmienie: „b) w pkt 3 skreśla się wyraz „B1” i następujący po nim przecinek”. Powyższa propozycja w mniejszym stopniu ingeruje w dotychczasowy układ przepisów ustawy o kierujących pojazdami, przy pełnym zachowaniu intencji projektowanych zmian.	Uwaga nieuwzględniona, w art. 8 w pkt 3 nie ma prawa jazdy kategorii B1
137.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska	Wątpliwości budzą wymagania wobec osoby pasażera, określone w proponowanym art. 8a ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami, którego obecność jest wymagana podczas jazdy młodocianego kierowcy. W szczególności dotyczy to zapewnienia właściwego „nadzoru” nad takim kierującym. Dlatego też zwracamy się z prośbą o rozważenie wprowadzenia dodatkowych warunków, jakim byłyby: •co najmniej drugi stopień pokrewieństwa (lub powinowactwa) pasażera z kierującym takim pojazdem;	Uwaga nieuwzględniona, bowiem mogłoby to w sposób znaczący ograniczyć liczbę osób które mogą być takimi pasażerami mentorami a dodatkowo regulacja wskazuje już że pasażer mentor nie podlegał zakazowi prowadzenia pojazdów w

		•niekaralność pasażera za wykroczenia lub przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym (brak skazania prawomocnym wyrokiem sądowym za przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub za wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji).	ciągu ostatnich 5 lat
138.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska	Bardzo poważnym problemem, z punktu widzenia pracodawców rekrutujących pracowników (kierowców) spoza Unii Europejskiej, jest możliwość uzyskania przez nich polskiego krajowego prawa jazdy odpowiedniej kategorii. Problemu niestety nie rozwiązuje zaproponowany w lit. a nowy przepis art. 11 ust. 1a pkt 1a ustawy o kierujących pojazdami, choć oceniamy tę propozycję, jako krok w dobrym kierunku. Aby rozwiązać ten problem zatrudnienia kierowców spoza Unii Europejskiej proponujemy dodanie po ust. 1a kolejnego ustępu 1b w brzmieniu: „1b. Wymóg, o którym mowa w ust. 1 pkt 5 uznaje się za spełniony, o ile przebywająca na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej osoba posiada prawo pobytu i prawo pracy w Rzeczypospolitej Polskiej na okres dłuższy niż 185 dni.”.	Uwaga nie może być uwzględniona, bowiem zgodnie z art. 5 ust. 4 ustawy o kierujących pojazdami prawo jazdy, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 2 lit. a i b, stwierdza posiadanie uprawnienia do kierowania odpowiednim pojazdem silnikowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w okresie 6 miesięcy od dnia rozpoczęcia stałego lub czasowego pobytu.
139.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska	Bardzo poważne obawy przed dalszym pogorszeniem i tak już bardzo słabej jakości szkolenia kierowców budzi fakt, iż w miejsce uchylanego wymogu posiadania „akredytacji kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe”, nie zaproponowano alternatywnego rozwiązania. Rozwiązania, które eliminowałyby przypadkowe ośrodki z procesu kształcenia instruktorów i wykładowców, spełniające wyłącznie wymogi o charakterze formalnym. Dlatego też, proponujemy rozważenie rozwiązania, polegającego na konieczności uzyskania przez ośrodki szkolenia kierowców, uprawnione do szkolenia wykładowców i instruktorów odpowiedniego certyfikatu, wydanego przez jednostkę akredytowaną w tym obszarze przez Polskie Centrum Akredytacji. Uwzględnienie uwagi TLP w odniesieniu do art. 2 pkt 6 projektu, oznacza konieczność odpowiedniej modyfikacji proponowanych zmian.	Uwaga nieuwzględniona bowiem Ośrodki Szkolenia Kierowców posiadające poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D są już objęte nadzorem starostów zgodnie z art. 43 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, w tym w zakresie dotyczącym szkoleń, kursów oraz jakości kształcenia.
140.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska	Zaproponowana zmiana przepisu art. 52 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami budzi bardzo duże wątpliwości, gdyż zawarte w propozycji przesłanki przerwania egzaminu są zbyt szerokie i na dodatek nieostre. Istniejące obecnie rozwiązanie, stanowiące o bezpośrednim zagrożeniu życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego, wydaje się być bardziej jednoznaczne i uzasadnione. Proponowana przesłanka, jaką ma być „bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego” powoduje, że praktycznie każde naruszenie obowiązujących zasad ruchu drogowego może być uzasadnieniem dla przerwania egzaminu. Po wprowadzeniu zaproponowanego rozwiązania, egzamin przestanie pełnić dosyć ważną funkcję edukacyjną, jaką jest przekazanie osobie zdającej całościowej informacji (po pełnym	Uwaga nieuwzględniona bowiem niezbędne jest doprecyzowanie brzmienia tej regulacji w taki sposób aby jak najpełniej odzwierciedlić treść pkt 9.1 załącznika nr 2 do dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie).

		sprawdzeniu kwalifikacji), dotyczącej braków w jej wiedzy i umiejętnościach. Na marginesie należy wskazać, że zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym, egzaminator jest także uczestnikiem ruchu drogowego i tym samym, zaproponowana przesłanka przerwania egzaminu, jaką ma być „zachowanie osoby zdającej zagrażające życiu lub zdrowiu egzaminatora” wydaje się być zbędna. Mając powyższe na uwadze, proponujemy pozostawienie przepisu art. 52 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami w obecnym brzmieniu.	
141.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska	Przepisy art. 63 ustawy o kierujących pojazdami powstały, jako odpowiedź na patologiczną sytuację w zakresie przeprowadzania egzaminów państwowych w latach 90-tych ubiegłego stulecia i w pierwszej dekadzie XXI wieku. Liczne afery łapówkarskie, uzależnienie egzaminatorów od lokalnych układów, przekazywanie korzyści finansowych za pośrednictwem podmiotów gospodarczych, w których niektórzy z egzaminatorów pobierali „wynagrodzenie”, prowadzenie działalności gospodarczej powodującej konflikt interesów i inne, tego typu, powszechne przed laty zjawiska, spowodowały konieczność przyjęcia przepisów w obecnie obowiązującym kształcie. Dlatego też, niezrozumiałym jest podejmowanie działań, zmierzających do zmiany istniejącego stanu rzeczy. W naszej ocenie, grozi to powolnym powrotem do już dawno zapomnianej patologii. Na marginesie ww. uwag o charakterze generalnym, należy w odniesieniu do art. 2 pkt 9 lit. a wskazać, że szereg potencjalnych działań, podejmowanych przez egzaminatora, dotyczących egzaminowania niezgodnie z obowiązującym prawem w szerokim tego słowa znaczeniu (np. wykonywanie obowiązków służbowych niezgodnie z przepisami BHP, przeciwpożarowymi, sanitarnymi itp.), może rodzić bardzo poważne skutki zarówno w sferze cywilno-prawnej jak i w sferze karnej dla pracodawcy, jakim jest WORD, jak i zatrudnione w nim osoby. Dlatego też, brak możliwości interwencji pracodawcy (dyrektora WORD i osób prowadzących nadzór ze strony ośrodka), zgodnej z powszechnie obowiązującym prawem oraz zgodnej ze stosunkiem pracy, jest w tym momencie czymś kuriozalnym. W praktycznie żadnym zawodzie zaufania publicznego (lekarze, psychologowie, nauczyciele, prokuratorzy, policjanci), nie ma rozwiązań podobnych do proponowanych tym przepisem! Z drugiej strony, w art. 2 pkt 4 pkt c projektu zaproponowano uchylenie przepisu art. 63 ust. ustawy o kierujących pojazdami, co likwiduje stosowanie do egzaminatorów wybranych przepisów ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ograniczeniu prowadzenia działalności gospodarczej przez osoby pełniące funkcje publiczne (Dz. U. z 2022 r. poz. 1110). Czyli przyjęte rozwiązania powodują, że egzaminator, jako jedyny w Polsce zawód, ma z jednej strony ochronę i uprawnienia przysługujące funkcjonariuszom publicznym, a z drugiej strony, nie podlega jakimkolwiek ograniczeniom, związanym z pełnieniem takich funkcji. Mając powyższe na uwadze, proponujemy pozostawienie przepisu art. 63 ustawy o	Do decyzji Kierownictwa, w przypadku zawodów medycznych i prawniczych mamy samorządy zawodowe nie ma ich u nauczycieli (Karta Nauczyciela) i w przypadku służb (policjanci).

		kierujących pojazdami w obecnym brzmieniu. Uwzględnienie uwagi TLP w odniesieniu do art. 2 pkt 9 projektu, oznacza bezprzedmiotowość zmian zaproponowanych w art. 2 pkt 10.	
142.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska	Zamiast modyfikacji przepisu art. 78 ustawy o kierujących pojazdami, proponujemy jego uchylenie jako niezgodnego z zasadą demokratycznego państwa prawnego, o której mowa w art. 2 Konstytucji RP oraz zasadą nullum crimen sine lege, określoną w art. 42 ustawy zasadniczej. Brak określenia treści oświadczenia (ankiety) w przepisach ustawowych, nie pozwala na określenie (poprzez odwołanie do odpowiednich przepisów Kodeksu Karnego) sankcji karnej w przepisach ustawy o kierujących pojazdami. Jest to szczególnie istotne wobec faktu, iż osoba wypełniająca ankietę, ze względu na brak wykształcenia w dziedzinie medycyny lub też ze względu na fakt, iż wszelkie odczuwalne dolegliwości mają ze swojej natury subiektywny charakter, może w sposób nieintencjonalny udzielić odpowiedzi niezgodnych ze stanem faktycznym. A sama dyspozycja normy prawnej, określającej odpowiedzialność karną, wynikać będzie z aktów wykonawczych do ustawy, określających treść ankiety. Stąd też, wnioskujemy o uchylenie przepisu art. 78 ustawy o kierujących pojazdami lub wprowadzenie zgodnych ze standardami demokratycznego państwa prawnego, alternatywnych rozwiązań.	Uwaga nieuwzględniona bowiem za wystarczające należy uznać określenie treści ankiety w rozporządzeniu z dnia 5 grudnia 2022 r. Ministra Zdrowia w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców (Dz.U. z 2022 r. poz. 2503).
143.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska	Proponujemy: • skreślić proponowany przepis art. 90b pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami, gdyż odnosi się on do niezdefiniowanych stanów takich jak „spożycie alkoholu” lub „spożycie środka działającego podobnie do alkoholu”, lub • wprowadzić bardziej precyzyjne normy w odpowiednich aktach prawnych. Zaproponowany przepis, zakazujący jazdy po spożyciu alkoholu, nie ma ograniczeń czasowych, ani nie odnosi się do obecności alkoholu w organizmie. Zastosowanie się ścisłe do jego dyspozycji oznaczałoby konieczność utrzymania bezwzględnej abstynencji w okresie próbnym, a to wydaje się być zbyt daleko idącym rozwiązaniem. Kierowca, niezależnie od tego czy spożywał alkohol dzień wcześniej, tydzień wcześniej, a nawet po upływie pół roku przed jazdą, wyczerpywałby dyspozycję wskazaną w projekcie. Dlatego też, bardziej odpowiednie byłoby odniesienie się do poziomu alkoholu we krwi, poprzez wskazanie, iż zabrania się jazdy osobie, we krwi której można stwierdzić zawartość alkoholu na poziomie przekraczającym normę fizjologiczną. Wskazana norma fizjologiczna związana jest z faktem, że tzw. alkohol fizjologiczny może występować we krwi człowieka w stężeniu nie przekraczającym 0,15 promila. I do tego poziomu należałoby odnosić się wskazując zakaz jazdy.	Uwaga częściowo uwzględniona poprzez doprecyzowanie zapisu wskazujące że zabrania się kierowania pojazdem w przypadku przekroczenia progu 0,0‰ (promili) alkoholu we krwi, oraz w przypadku przekroczenia 0 ng/ml (nanogramów na mililitr) stężenia środka stanowiącego substancję psychotropową będącą związkiem działającym podobnie do alkoholu.

		Kwestią odrębną jest, gdzie taki zakaz powinien zostać określony. Najbardziej trafnym rozwiązaniem wydaje się być odpowiednia zmian przepisu art. 45 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Warto by przy tym rozważyć (być może dla elegancji legislacyjnej i systemowej) odpowiednią zmianę ustawy o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi (gdzie zdefiniowany jest stan nietrzeźwości i stan po życiu alkoholu), definiując nowe określenie, do którego mogłyby się odnosić przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym. Odnosząc się z kolei do środków działających podobnie do alkoholu, to należy zwrócić uwagę, że w przypadku niezdefiniowanych ilościowo pojęć, takich jak „użycie środka działającego podobnie do alkoholu” (o którym mowa w art. 45 ust. 1 pkt 1 Prawa o ruchu drogowym) i „spożycie środka działającego podobnie do alkoholu” (o którym mowa w proponowanym przepisie art. 90b pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami), są one w dużym stopniu tożsame pod względem językowym. Tożsame, ale nie jednoznaczne, gdyż zakres pojęcia „spożycie” jest znacznie węższy niż pojęcia „użycie”. Jedynie część narkotyków używana jest doustnie i tylko do nich można zastosować pojęcie spożycie. Istnieje spora grupa narkotyków, które wprowadzane są do organizmu innymi drogami (np. bezpośrednio do krwi, poprzez błony śluzowe nosa, przez skórę /plastry/ etc.). Dlatego też, pojęcie „użycie”, o którym mowa w art. 45 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, jest szersze i obejmuje także „spożywanie”. Mając także na uwadze fakt, iż pod względem funkcjonalnym nie ma istotnych różnic między zawartością narkotyków w organizmie po użyciu i po spożyciu, wskazywanie substancji działających podobnie do alkoholu w ustawie o kierujących pojazdami, w odniesieniu do jazdy w okresie próbnym jest zbędne, wobec ogólnego zakazu używania tych środków w przepisie art. 45 ust. 1 pkt 1 ustawy prawo o ruchu drogowym.	
144.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska	Zaproponowany przepis art. 90b ust. 1 pkt 3 ustawy o kierujących pojazdami, łagodzi dotychczasowe dyspozycje przepisu art. 91 ust. 3 pkt 3 i 4, które zabraniały kierowcy w okresie próbnym podejmowania pracy zarobkowej w charakterze kierowcy pojazdu określonego w prawie jazdy kategorii B lub osobistego wykonywania działalności gospodarczej, polegającej na kierowaniu pojazdem określonym dla prawa jazdy kategorii B. Można oczywiście w pewnym stopniu zrozumieć intencje ograniczenia tych zakazów, obowiązujących w dość długim okresie czasu (2 lata) do wyłącznie kierowania pojazdem przewożącym osoby w ramach wykonywania zadań służbowych związanych z przewozem drogowym osób taksówką osobową lub w przewozach okazjonalnych wobec osób pełnoletnich. Niemniej zaproponowane w ww. przepisie art. 90b ust. 1 pkt 3 ustawy o kierujących pojazdami rozwiązanie powoduje, że niepełnoletnie osoby młodociane będą mogły podejmować pracę w zawodzie kierowcy (z wyłączeniem kierowania taksówką lub samochodem osobowym wykonującym przewozy okazjonalne).	Uwaga nieuwzględniona bowiem całkowity zakaz podejmowania pracy zarobkowej w charakterze kierowcy pojazdu określonego w prawie jazdy kategorii B oraz osobistego wykonywania działalności gospodarczej polegającej na kierowaniu pojazdem określonym dla prawa jazdy kategorii B będzie mieć negatywny wpływ na rynek pracy.

		Ponadto, podejmować pracę w zawodzie kierowcy będą mogły osoby jeszcze przed odbyciem szkoleń, o których mowa w proponowanych nowych przepisach rozdziału 14 „Szkolenie w okresie próbnym” ustawy o kierujących pojazdami. Naszym zdaniem, ta liberalizacja idzie niestety zbyt daleko i może się negatywnie odbić na bezpieczeństwie ruchu drogowego. Szczególnie, że już obecnie kierujący samochodami dostawczymi o dmc do 3,5 t oraz kierowcy służbowych samochodów osobowych i ich zachowanie na drodze, stanowią poważny problem społeczny. Dotyczy to w szczególności młodych kierowców w wieku do 24 lat. Dlatego też proponujemy, aby w proponowanym przepisie art. 90b: - pozostawić proponowany przepis ust. 1 pkt 3 - po ust. 1 dodać ust. 1a i 1b w brzmieniu: „1a. W okresie próbnym, przez pierwszy rok tego okresu, kierowcy w wieku do 24 lat, zabrania się: 1) podejmowania pracy zarobkowej w charakterze kierowcy pojazdu określonego w prawie jazdy kategorii B, 2) osobistego wykonywania działalności gospodarczej polegającej na kierowaniu pojazdem określonym dla prawa jazdy kategorii B.” Jednocześnie należy zapewnić potencjalnemu pracodawcy lub innemu podmiotowi, na którego rzecz wykonywane będą zadania służbowe związane z kierowaniem pojazdem określonym w prawie jazdy kategorii B, możliwość weryfikacji czy kierowca nie znajduje się w okresie próbnym.	
145.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska	Odnosnie do proponowanego brzmienia przepisu art. 91 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami, w naszej ocenie, został on sformułowany w nieczytelny sposób, gdyż odnosi się do upływu czasu, który to upływ, co do zasady, liczony jest od daty początkowej, a nie do daty końcowej. Dlatego też, bardziej poprawnie byłoby sformułować ten przepis, wskazując okres: „nie wcześniej niż po upływie 4 miesięcy od dnia rozpoczęcia okresu próbnego i nie później niż 12 miesięcy od tego dnia.”.	Uwaga uwzględniona
146.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska	Odnosnie do proponowanego w art. 94 ust. 3 i 4 ustawy o kierujących pojazdami rozwiązania, polegającego na wprowadzeniu alternatywnego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym poza spełniającym odpowiednie wymagania ośrodkiem doskonalenia techniki jazdy, możemy zrozumieć, że ta propozycja związana jest brakiem dostatecznej liczby ODTJ w skali całego kraju. Niemniej, wprowadzenie tego rozwiązania niejako na stałe, spowoduje iż: • znaczna część kierowców pozna zagrożenia wyłącznie w sposób niewystarczający do wykształcenia odpowiednich defensywnych odruchów, co spowoduje że cele w zakresie poprawy brd nie zostaną osiągnięte (brak odpowiedniej infrastruktury technicznej	Uwaga częściowo uwzględniona poprzez wskazanie, że przesłanką do zawarcia porozumienia jest potrzeba nieodpłatnego przeszkolenia osoby niepełnosprawnej lub przekroczenie 14 dniowego okresu oczekiwania na wyznaczenie terminu szkolenia

		pozwalającej na przeprowadzanie zajęć we warunkach i z prędkością zbliżonych do tych, które występują w ruchu drogowym); • istniejący na stałe alternatywny sposób odbycia tego typu kursów nie da impulsu rynkowego do inwestycji w ODTJ-y przez kapitał prywatny, jak i przez podmioty publiczne (np. WORD-y); • większość szkoleń, wobec znanej doskonale z bieżącej praktyki bardzo niskiej efektywności pracy organów nadzoru, będzie wykonywana jedynie pro forma tak, jak obecnie ma to miejsce w przypadku szkoleń okresowych kierowców; z dużym prawdopodobieństwem będziemy mieli do czynienia z „handlem” wydawanymi zaświadczeniami. Dlatego też, proponujemy wprowadzenie 3-letniego okresu przejściowego, w którym możliwe byłoby prowadzenie alternatywnych szkoleń (ale ze względu na zagrożenie powstaniem szarej strefy wyłącznie w WORD-ach). Dałoby to czas na stosowne inwestycje w ODTJ-y zarówno dla wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, jak i dla zainteresowanych tego typu działalnością przedsiębiorców. Po upływie okresu przejściowego, alternatywna forma szkoleń nie byłaby dłużej możliwa. Oczywiście, przyjęcie tego rozwiązania spowodowałoby konieczność, aby stosowne przepisy, pozwalające na takie alternatywne szkolenie znalazły się w przepisach przejściowych ustawy, a nie w samej ustawie o kierujących pojazdami. Dotyczyłoby to także odpowiedniej delegacji dla ministra właściwego do spraw transportu do wydania aktu wykonawczego, w celu określenia szczegółowych programów dla takich alternatywnych szkoleń. Przyjęcie naszej propozycji, wymagałoby odpowiedniej modyfikacji proponowanych przepisów art. 94 ust. 5 i art. 95 ustawy o kierujących pojazdami.	
147.	Związek Pracodawców Transport i Logistyka Polska	Zaproponowana w projekcie ustawy rezygnacja z zatrzymywania praw jazdy zawodowych kierowców pozwoli im poruszać się pojazdami samochodowymi w celach prywatnych, niemniej ze względu na cofnięcie świadectwa kwalifikacji zawodowej i unieważnienie kodu 95, tracą oni źródło utrzymania, jakim jest zatrudnienie w zawodzie kierowcy. Odnosząc się do meritum: określona w art. 39c ust. 4 pkt 1 i ust. 5 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym przesłanka do cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej kierowcy, jaką jest przeprowadzenie szkolenia w wymiarze godzin mniejszym niż wynika to z przepisów wykonawczych i związana z tą przesłanką ww. decyzja administracyjna (będąca w istocie sankcją), są w naszej ocenie sprzeczne z obowiązującą w polskim porządku prawnym zasadą proporcjonalności (ustawy muszą realizować swój cel, nie ograniczając nadmiernie konstytucyjnych praw podmiotowych) oraz ze społecznym poczuciem sprawiedliwości. Ius est ars boni et aequi. Jaki bowiem cel ma odebranie uprawnień zawodowych kierowcy, który uczestniczył w kwalifikacji wstępnej, skróconej - nie z winy tego kierowcy - z 280 godzin do 279! Jaki cel ma zabranie uczniowi uzyskanych uprawnień zawodowych podczas nauki w szkole zawodowej w	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji

		przypadku, gdy szkoła skróciła wymagany 280 godzinny program o 5 godzin!?! To samo dotyczy (choć jest mniej drastyczne) szkoleń okresowych, które z winy ośrodka szkolenia zostały skrócone o jedną godzinę. Czy naprawdę w ocenie resortu infrastruktury taki kierowca nie posiada kwalifikacji i zagraża bezpieczeństwu w transporcie drogowym, a tym samym trzeba go pozbawić możliwości wykonywania pracy? Czy uczeń szkoły zawodowej powinien ponosić tak drastyczne konsekwencje, niezależnego od niego skrócenia czasu szkolnych zajęć, np. o 0,36% wymaganego wymiaru godzinowego! Duży sprzeciw budzi także przesłanka unieważnienia świadectw kwalifikacji kierowcy, wydanych przez szkołę zawodową, która nie posiadała lub też utraciła uprawnienia do kształcenia w zawodzie kierowcy (art. 39c ust. 5 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym). Czy uczeń ma sprawdzać status działającej oficjalnie szkoły zawodowej i jej formalne umocowanie? A także, czy powinien ponosić konsekwencje braku odpowiednich działań ze strony organów powołanych do nadzoru nad szkołami działającymi w ramach polskiego systemu edukacji? Należy zwrócić przy tym uwagę, że zarówno przy kwalifikacji wstępnej, jak i w związku z nauką w szkole, kierowca i uczeń zdają odpowiednie egzaminy kończące to szkolenie! Czym można wytłumaczyć przyjęcie przepisów dotyczących kierowców, które są znacznie bardziej restrykcyjne niż przepisy dotyczące innych uprawnień zawodowych, w tym także zawodów zaufania publicznego. Nie są nam bowiem znane przypadki, w których odbierane są w drodze decyzji administracyjnych uprawnienia lekarzy, sędziów, prokuratorów, radców prawnych, psychologów w przypadku ujawnienia, iż wymagane do uzyskania ich uprawnień zajęcia w ramach nauki na wyższej uczelni lub inne, wymagane szkolenie, czy aplikacja, zostało skrócone np. o jedną godzinę! Dlatego też, stanowczo domagamy się uchylenia przepisów art. 39c ust. 4 pkt 1 oraz ust. 5 ustawy o transporcie drogowym, albo takiej ich modyfikacji, która będzie zgodna z zasadą proporcjonalności oraz społecznym poczuciem sprawiedliwości.	
148.	Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców z/s w Warszawie oraz Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Piastowie oraz Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców	w art. 6 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Zespołem pojazdów, o którym mowa w ust. 1 pkt 6 lit. c, którego dopuszczalna masa całkowita przekracza 3,5 t, może kierować osoba, która odbyła wymagane szkolenie i zdała część praktyczną egzaminu państwowego, potwierdzoną wpisem do prawa jazdy”. Uzasadnienie Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego I Rady Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 403/18 Przewiduje trzy warianty do wyboru Państwom członkowskim: 1)Tylko szkolenie, 2)Tylko Egzamin praktyczny, 3)Szkolenie + egzamin praktyczny	

	z/s w Koszalinie	Zdawalność dotychczas prowadzonych egzaminów państwowych bez obowiązku odbycia szkolenia jest żenująco niska i wynosi ok. 20%. Wielokrotne zdawanie egzaminu państwowego generuje dla obywateli znaczące wydatki (aktualnie ok. 260 PLN/egzamin) oraz koszty społeczne (np. konieczność podróży do WORD, absencja w pracy itp.)	
149.	Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców z/s w Warszawie oraz Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Piastowie oraz Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Koszalinie	Art.2 pkt.3 projektu: w art.8a ust. 2 tytuł otrzymuje brzmienie: „2. Pasażerem, o którym mowa w ust. 1, może być osoba, która obserwuje i reaguje na niebezpieczny sposób prowadzenia pojazdu oraz spełnia łącznie następujące warunki” Uzasadnienie Wprowadzenie obowiązku jazdy z pasażerem w okresie 6 miesięcy licząc od dnia uzyskania prawa jazdy, jednak nie dłużej niż do czasu ukończenia 18 lat ma sens tylko w okolicznościach zobowiązania pasażera siedzącego obok do obserwacji drogi i reakcji na niebezpieczne zachowania kierowcy.	Uwaga uwzględniona
150.	Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców z/s w Warszawie oraz Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Piastowie oraz Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Koszalinie	Art.2 pkt.4 lit. b projektu: w art. 11 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Osoba, która nie ukończyła 18 lat, może uzyskać prawo jazdy kategorii AM, A1, B1, B lub T za pisemną zgodą rodziców lub opiekunów” Postulujemy o wykreślenie i pozostawienie dotychczasowego brzmienia. Uzasadnienie Wprowadzenie liczby mnogiej wyrażen rodziców lub opiekunów, będzie skutkować doświadczanymi w przeszłości tragediami i problemami niepełnoletnich kandydatów na kierowców w nierzadkich okolicznościach skonfliktowania rodziców z których jeden złośliwie odmawia zgody pomimo przebywania za granicą i braku bezpośredniego kontaktu z dzieckiem. Wskazujemy na niekompatybilność zaproponowanej zmiany „rodziców” z przepisem art.78 który zobowiązuje rodzica niepełnoletniej osoby podlegającej badaniu lekarskiemu do wypełnienia oświadczenia o stanie zdrowia w formie ankiety. Podkreślić również należy, że w uzasadnieniu projektu ustawy nie zamieszczono żadnej wzmianki wskazującej na potrzebę zmiany brzmienia art.11 ust.2 uokp.	Uwaga uwzględniona
151.	Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców z/s w Warszawie oraz Polska Izba Gospodarcza	Art.2 pkt.13 projektu Rozdział 14 Szkolenia w okresie próbnym: w art. 94 ust.4 otrzymuje brzmienie: „4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, praktyczne szkolenie, o którym mowa w art. 91 pkt 1, jest przeprowadzane w formie ćwiczeń praktycznych, trwających 5 godzin, w sposób zapewniający:	Uwaga częściowo uwzględniona poprzez wskazanie, że przesłanką do zawarcia porozumienia jest potrzeba nieodpłatnego przeszkolenia osoby niepełnosprawnej lub przekroczenie

	Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Piastowie oraz Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Koszalinie	1) uświadomienie niebezpieczeństw wynikających z nadmiernej i niedostosowanej do warunków ruchu prędkości; 2) kształtowanie postawy defensywnej u osoby szkolonej.” Uzasadnienie Naszym zdaniem wymiar 5 godzin szkolenia prowadzonego na podstawie porozumienia, o którym mowa w art. 94 ust.3 w formie ćwiczeń praktycznych jest wystarczający do ukształtowania u osoby szkolonej defensywnej postawy w kierowaniu pojazdem oraz uświadomienia niebezpieczeństw wynikających z nadmiernej i niedostosowanej do warunków ruchu prędkości. Uwzględniając kwotę 120 – 150 PLN stanowiącą aktualną cenę 1 godz. szkolenia praktycznego w ośrodku szkolenia kierowców posiadającym poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań (dalej OSKsdw), o których mowa w art. 31 – minimalna opłata za praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym prowadzone w trybie przepisu art. 94 ust.4 wyniesie 600 – 750 PLN, a przy 12 godz. 1400 – 1800 PLN! Biorąc po uwagę ustawowe ograniczenia: - do 1 godz. wymiaru szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym realizowanym przez ODTJ (art.94 ust.2) oraz, - do 200 PLN/godz. jako max. opłaty za godz. szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym (art. 95 ust.1 pkt.4) Pozostawienie wymiaru 12 godz. szkolenia prowadzonego przez OSKsdw w trybie przepisu art.94 ust.4 – z oczywistych względów ekonomicznych pozostanie przepisem „martwym”. Tym samym zostanie zaprzepaszczone słuszną ideą zwiększenia liczebności i dostępności miejsc (mała liczba ODTJ aktualnie 31 obiektów), w których będzie możliwe odbycie w okresie próbnym wymaganego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym.	14 dniowego okresu oczekiwania na wyznaczenie terminu szkolenia
152.	Polska Izba Ubezpieczeń	usunięcie w art. 2 pkt 3) projektu ustawy przyczyn zatrzymania prawa jazdy w odniesieniu do pasażera, o którym mowa w art. 8a ust 2 pkt 2) projektu ustawy i przyczyn zatrzymania prawa jazdy, wydaje się, że bez znaczenia jest za co zostało zatrzymane prawo jazdy. Jeżeli pasażerem ma być osoba, której zadaniem będzie kształtowanie prawidłowych zachowań bezpiecznego kierowania pojazdem przez młodego kierowcę nie powinna mieć zatrzymanego prawa jazdy bez względu na powód tego zatrzymania;	Uwaga niezrozumiała, bowiem projektowana regulacja nie przewiduje zatrzymywania prawa jazdy pasażera mentora, a jedynie zatrzymywanie prawa jazdy młodego kierowcy w sytuacji, gdy kieruje od pojazdem niezgodnie z nakładanymi na niego wymaganiami i ograniczeniami
153.	Polska Izba Ubezpieczeń	rozszerzenie przesłanek zatrzymania prawa jazdy za kierowanie pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na wszystkich drogach poza terenem zabudowanym (art. 1 pkt 14) projektu ustawy) Pozytywnie należy ocenić zaproponowane w projekcie zmiany, których celem jest poprawa	Uwaga nie może być uwzględniona, bowiem przeprowadzone analizy uzasadniają objęcie surowszymi regulacjami jedynie kierowców

		bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Na zmniejszenie liczby kolizji i wypadków drogowych korzystny wpływ mogą mieć szczególnie zmiany dotyczące zatrzymanie prawa jazdy za przekroczenie dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50 km/h także poza obszarem zabudowanym. Zmiany te jednak nie powinny ograniczać się do dróg jednojezdniowych dwukierunkowych, ale dotyczyć wszystkich dróg.	poruszających się po drogach jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym
154.	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców	W art. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku - prawo o ruchu drogowym dodaje się: pkt 20a) w brzmieniu: 20a) technika kierowania pojazdem - zespół działań podejmowanych przez kierującego w celu uruchomienia silnika, wprowadzenia pojazdu w ruch do przodu lub do tyłu, zmiany prędkości, nadawania właściwego kierunku i toru jazdy oraz hamowania lub zatrzymania pojazdu; do kierowania pojazdem kierujący wykorzystuje układy: kierowniczy, hamulcowy, napędowy oraz zasilania paliwem lub innym rodzajem energii, używając kończyn górnych, dolnych i przy wsparciu zmysłów: wzroku, słuchu oraz równowagi i orientacji; 20b) panowanie nad pojazdem - sprawowanie kontroli nad kierunkiem ruchu, prędkością pojazdu oraz mocą silnika stosownie do warunków atmosferycznych i drogowych, w celu zgodnego z przepisami, bezpiecznego, energooszczędnego, sprawnego i nieutrudniającego innym uczestnikom ruchu poruszania się pojazdem, odpowiednio do posiadanego uprawnienia; Uzasadnienie: Zarówno technika kierowania pojazdem jak i panowanie nad pojazdem są pojęciami swobodnie nadużywany w postępowaniu administracyjnym tak przez organy administracji samorządowej jak i sądy administracyjne. Brak jest do chwili obecnej ogólnokrajowej i obowiązującej definicji wspomnianych wyżej zachowań, a ich ujednolicenie umożliwi prowadzenie jednolitej metodyki szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców i celu wypracowania działań odpowiednich do przepisów ruchu drogowego i zmieniających się warunków drogowych atmosferycznych. Dodatkowym uzasadnieniem wprowadzenia opisanych zmian jest fakt, że zarówno panowanie nad pojazdem jak i technika kierowania pojazdem są kryteriami oceny podczas państwowego egzaminu na prawo jazdy.	Uwaga nieuwzględniona, bowiem definicje formułuje się tylko w przypadku, gdy dane pojęcie występuje w więcej niż jednym przepisie prawnym.
155.	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców	Wprowadzenie obowiązku szkolenia na kategorii B 96 Art.6 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Zespołem pojazdów, o którym mowa w ust. 1 pkt 6 lit. c), którego dopuszczalna masa całkowita przekracza 3,5 t, może kierować osoba, która odbyła wymagane szkolenie i zdała z wynikiem pozytywnym część praktyczną egzaminu państwowego, potwierdzoną wpisem do prawa jazdy.” Uzasadnienie: Państwa członkowskie mogą także wymagać zarówno ukończenia takiego szkolenia, jak i	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.

		zdania egzaminu umiejętności oraz zachowania na drodze, to wynika z Dyrektywy nr 126/2006. Niska zdawalność na tą kategorię w stosunku do zdawalności na prawo jazdy kat. B+E) wyrażamy opinię, że wprowadzenie obowiązku szkolenia znacznie przyczyni się do wzrostu wiedzy i umiejętności oraz poziomu zdawalności w zakresie tej kategorii na egzaminie.	
156.	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców	Wprowadzenie rejestracji egzaminu wewnętrznego Art.23 ust. 1 pkt.4 proponujemy brzmienie "egzamin wewnętrzny rejestrowany przy użyciu nośnika/ urządzenia technicznego służącego do zapisu obrazu i dźwięku, przechowywany w OSK/ Starostwie przez okres 1 roku od dnia pierwszego egzaminu wewnętrznego złożonego z wynikiem pozytywnym." Uzasadnienie: Rejestrowany egzamin wewnętrzny powinien mobilizować do podniesienia jakości szkolenia i zwiększenia zdawalności. Proponowana zmiana wyeliminuje brak szkolenia praktycznego w ruchu drogowym np.: na kat. T i AM.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
157.	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców	Proponujemy wprowadzenie do obiegu prawnego elektronicznej wersji legitymacji instruktora nauki jazdy, instruktora techniki jazdy oraz legitymacji egzaminatora; powyższe dot. zmiany m. in. brzmienia: art. 25 ust. 2, art. 37 ust. 1 pkt. 6, art. 63 ust. 1 pkt. 6. Uzasadnienie: Legitymacja obowiązująca od lipca 2024 roku jest bez zdjęcia, a zamysłem tej propozycji jest umocowanie tego dokumentu wraz z podpisem elektronicznym w aplikacji mObywatel.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
158.	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców	Przywrócenie odpowiedniego poziomu wykształcenia dla kandydatów na instruktorów nauki jazdy, instruktorów techniki jazdy oraz egzaminatorów. Powyższe dotyczy zmiany: Art. 33 ust. 1 pkt. 1 - przywrócenie zapisu dotyczącego posiadania minimum wykształcenia średniego. Powrót tego wymogu podniósłby kompetencje instruktorów; Oraz Art. 58.1. Egzaminatorem jest osoba, która: 1) posiada co najmniej wykształcenie wyższe magisterskie lub magisterskie branżowe (samochodowe, motoryzacyjne, transportu drogowego); Uzasadnienie: Zaproponowane zmiany dotyczące poziomu wykształcenia kandydatów na instruktorów i egzaminatorów mają na celu podniesienie autorytetu i rangi tych zawodów. W krajach Unii Europejskiej występują szczególne wymagania dotyczące wykształcenia kandydatów na instruktorów i egzaminatorów. Od przedstawicieli ww. zawodów wymaga się odpowiedniego poziomu i wyspecjalizowanej wiedzy nie tylko w zakresie przepisów ruchu drogowego, ale także w zakresie techniki motoryzacyjnej. Posiadanie stosownego wykształcenia jest dodatkowym warunkiem określającym odpowiedni poziom kultury	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji. W zakresie dotyczącym minimalnego wieku dla kandydata na instruktora przewidziano, że okres posiadania uprawnień do kierowania pojazdami, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 2 lit. b i pkt 3 oraz w art. 58 ust. 1 pkt 2, liczy się od dnia zakończenia okresu próbnego, o którym mowa w art. 90a ust. 1.”.

		technicznej i sposobu reprezentowania organów państwa podczas realizacji zadania z zakresu administracji rządowej jakim jest szkolenie i przeprowadzanie państwowych egzaminów na prawo jazdy. Jednocześnie nadmieniamy rozważyć konieczność ustalenia minimalnego wieku dla kandydata na instruktora z uwagi na wprowadzenie prawa jazdy kat. B od ukończonego 17 roku życia.	
159.	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców	Uchylenia przepisu związanego między innymi z zakazem prowadzenia działalności gospodarczej przez egzaminatora oraz obowiązku corocznego składania oświadczenia o stanie majątkowym. Powyższe dotyczy skreślenia Art. 63 ust. 3 i ust. 5. Uzasadnienie: Postulowane przez KSE od wielu lat zmiany dotyczące ograniczeń w stosunku do egzaminatorów. Na chwilę obecną egzaminator nie może prowadzić działalności gospodarczej oraz musi uzyskać zgodę pracodawcy na podjęcie jakichkolwiek zajęć zarobkowych.	Uwaga niezrozumiała, projekt ustawy dokonuje zmiany tych regulacji
160.	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców	Wprowadzenie okresu ważności egzaminu teoretycznego w brzmieniu podanym poniżej: Art. 52 ust. 1. Warunkiem przystąpienia do praktycznej części egzaminu państwowego jest uzyskanie pozytywnego wyniku z części teoretycznej, jeżeli od daty egzaminu teoretycznego nie upłynął np.: 1 rok. Uzasadnienie. Proponowany przepis funkcjonował wcześniej i praktyka wykazuje, że jest grupa kandydatów na kierowców, którzy z różnych przyczyn po zdaniu egzaminu teoretycznego nie uzyskują pozytywnego wyniku egzaminu praktycznego w okresie ponad 1 rok. Uznajemy, że w opisanych przypadkach należy wprowadzić czynnik mobilizujący do ponownego sprawdzenia wiedzy objętej egzaminem teoretycznym, w celu jej powtórzenia i utrwalenia, co może przełożyć się na podwyższenie zdawalności egzaminu praktycznego.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
161.	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców	Dotyczy Art. 52.2 Zgłaszamy wątpliwości co do użytego słowa „egzaminator” dlatego, że egzamin może przeprowadzać m.in. kandydat na egzaminatora, a więc osoba nie będąca egzaminatorem. Użycie słowa „egzaminator” wskazuje konkretnie jedną osobę - egzaminatora, co zamyka katalog innych osób w sytuacji zagrożenia dla ich życia lub zdrowia. Wydaje się rozsądnym, aby użyć określenia użytego w art. 2 ustawy prawo o ruchu drogowym jakim jest - uczestnik ruchu drogowego. Z całą odpowiedzialnością nadmieniamy, że zagrożenie życia lub zdrowia może wystąpić nie tylko w stosunku do egzaminatora, ale np. w stosunku do pieszego poruszającego się w strefie zamieszkania, czy osoby niepełnosprawnej poruszającej się po drodze lub innego kierującego. Dlatego wydaje się rzeczowym, aby użyć tego merytorycznego określenia. Mamy też wątpliwości do użytego w tym zapisie słowa „bezpośrednio”, które koliduje z	Uwaga częściowo uwzględniona : „w art. 52 ust. 2 otrzymuje brzmienie: 2. Część praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej może zagrażać życiu lub zdrowiu egzaminatora albo narazić kogokolwiek na szkodę.”.

		treścią art. 3 ustawy prawo o ruchu drogowym, cyt. poniżej: Art. 3. 1. Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga - szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narażać kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie." Jako konsekwencję i ciągłość legislacyjną Ustawodawcy określoną w art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku - prawo o ruchu drogowym oraz w Dyrektywie nr 126 z 2006 roku proponujemy: skreślenie w całości obecnie obowiązującego zapisu art. 52 ust. 2 ustawy, jeśli jest to oczywiście możliwe i zostawienie tylko rozporządzenia, gdzie są opisane przyczyny przerwania i wyniku negatywnego, które można lekko zmodyfikować, albo przyjąć art. 52 ust. 2 np. w brzmieniu: 2. Część praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań w przypadku, gdy: 1) zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu lub zdrowiu uczestników ruchu drogowego, 2) zachowanie osoby zdającej świadczy o możliwości stworzenia zagrożenia dla życia lub zdrowia uczestników ruchu drogowego lub narażenia kogokolwiek na szkodę, albo 3) osoba zdająca wnioskuje o przerwanie egzaminu. lub alternatywnie przyjąć art. 52 ust. 2 np. w brzmieniu zbieżnym z Państwa propozycją w Projekcie z 14 stycznia 2025 roku, tj.: „2. Część praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej może zagrażać życiu lub zdrowiu uczestników ruchu drogowego albo wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego, lub naraża kogokolwiek na szkodę."; Stosując powyższy zapis nie mamy już żadnych wątpliwości, moglibyśmy nawet zmienić tytuł Tabeli nr 9 obecnego rozporządzenia o egzaminowaniu np. na „Sytuacje drogowe wpływające na bezpieczeństwo ruchu drogowego", które jak wiemy powinny skutkować wynikiem negatywnym. Uzasadnienie: O zmianę tego zapisu KSE występowało wielokrotnie. W brzmieniu obowiązującym przepis ten jest niezgodny z treścią regulacji prawnej określonej w Dyrektywie UE nr 126 z 2006 roku, a ponadto zapis w obecnej konstrukcji jest sprzeczny z treścią art. 3 ust. 1 ustawy z 20 czerwca 1997 roku - prawo o ruchu drogowym.	
162.	Krajowe Stowarzyszenie	Nowe zasady ustalania opłat za przeprowadzanie egzaminów państwowych na prawo jazdy. Proponujemy nowe brzmienie art. 56a ust. 1:	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres

	Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców	Art. 56a. 1. Wysokość opłaty za przeprowadzenie egzaminu państwowego określa sejmik województwa, w drodze uchwały będącej aktem prawa miejscowego, przy czym wysokość opłaty za przeprowadzenie części teoretycznej egzaminu w zakresie uprawnień każdej kategorii prawa jazdy nie może przekroczyć 1% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw za ubiegły rok w zł, a za przeprowadzenie części praktycznej nie może przekroczyć: 1) 3,5% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw za ubiegły rok w zł, w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, C1, D1 lub T albo uprawnienia do kierowania tramwajem: 2) 4,5% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw za ubiegły rok w zł, w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii B+E, C1+E, C, C+E, D, D+E lub D1+E. Uzasadnienie: Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw w 2022 roku wyniosło 6064,24 złote. W od stycznia 2023 roku Ustawodawca zmienił zasady ustalania i obliczania opłat za przeprowadzanie egzaminów państwowych na prawo jazdy. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw w październiku 2024 roku wyniosło 8316,57 złote, co oznacza wzrost o 10,2 % rok do roku - przekazał Główny Urząd Statystyczny. GUS podał, że wynagrodzenie miesiąc do miesiąca wzrosło o 2,2 %. Informacja z 25 listopada 2024 roku. Określenie opisanego wyżej sposobu ustalania maksymalnej kwoty opłaty za przeprowadzanie egzaminów państwowych na prawo jazdy umożliwi automatyczne korekty tych opłat w uzależnieniu od sytuacji gospodarczej kraju i stworzy warunki do zachowania płynności finansowej ośrodków ruchu drogowego odpowiedzialnych za organizację i przeprowadzanie egzaminów państwowych na prawo jazdy na odpowiednio wysokim poziomie.	nowelizacji.
163.	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców	Wprowadzenie odpowiednich wymagań dotyczących osób sprawujących w imieniu marszałka nadzór nad egzaminowaniem jak poniżej: Art. 69 ust. 4. Kontrolę przeprowadza upoważniona przez marszałka województwa osoba, która posiada co najmniej wykształcenie wyższe magisterskie prawnicze lub magisterskie branżowe (samochodowe, motoryzacyjne, transportu drogowego itp.) oraz uprawnienia do przeprowadzania państwowych egzaminów przynajmniej w zakresie prawa jazdy kat. B. Podczas kontroli upoważniona przez marszałka województwa osoba ma prawo etc.: Uzasadnienie: Do chwili obecnej brak jest jakichkolwiek kryteriów, które dotyczą doboru kadry w jednostkach samorządu terytorialnego, która podejmuje działania zarówno w temacie	Uwaga nieuwzględniona, bowiem wojewódzki ośrodek ruchu drogowego kontroluje marszałek województwa.

		nadzoru nad szkoleniem jak i egzaminowaniem kierowców w szerokim tego słowa znaczeniu. Zdarzają się przypadki, gdzie do nadzoru nad np.: egzaminowaniem zatrudniane są osoby nie posiadające prawa jazdy lub osoby, które są kierowcami bez odpowiedniego doświadczenia w poruszaniu się w ruchu drogowym, nie wspominając o braku uprawnień do przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy. Ta kwestia jest istotna i bardzo ważna, gdyż ww. pracownicy marszałka posiadają niezwykle istotne upoważnienia w zakresie prowadzenia nadzoru nad procesem egzaminowania do przerywania egzaminu włącznie. Dotychczasowa praktyka - jak pokazują decyzje administracyjne czy wyroki sądów administracyjnych - wskazuje na wiele popełnianych błędów i brak specjalistycznej wiedzy z zakresu przepisów ruchu drogowego, techniki kierowania pojazdem, metodyki egzaminowania, oraz prowadzenia obiektywnego postępowania administracyjnego.	
164.	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców	Uregulowanie zasad prowadzenia ewidencji egzaminatorów w krajowym obiegu prawnym, w zakresie skreślania i ponownego wpisywania do ewidencji egzaminatorów. Proponuje się dodanie w art. 58 ust. 3, pkt 1) po wyrazach: „numer ewidencyjny”, średnik zamienić na przecinek i dodać wyrazy: „nazwa marszałka województwa i datę wpisania do ewidencji” oraz dodać pkt 8) w brzmieniu: „8) skreślenie z ewidencji oraz data i nazwa marszałka województwa, który wykonał czynności określone w art. 71 ustawy.” Uzasadnienie: propozycja ma na celu „uszczelnienie” zasad ewidencjonowania (skreślania i ponownego wpisywania do ewidencji) egzaminatorów zwłaszcza w przypadkach naruszania przez niektórych przedstawicieli tego zawodu zasad przeprowadzania egzaminów państwowych. Obecny stan prawa umożliwia ubieganie się o ponowny wpis do ewidencji egzaminatorów przez osobę, która została skreślona z takiej ewidencji przez marszałka innego województwa.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
165.	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców	Wprowadzenie obowiązku uzyskania pozytywnego wyniku egzaminu na prawo jazdy (lub prawa jazdy odpowiedniej kategorii) w przypadku ubiegania się o prawo jazdy kategorii „E”. W obecnym stanie prawa osoby nie posiadające np. prawa jazdy kategorii C mogą ubiegać się o prawo jazdy kategorii C+E.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
166.	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców	Wskazujemy na konieczność doprecyzowania wymagań dla członków komisji weryfikacyjnej w art. 64 ust. 6 w brzmieniu: „Osoby, o których mowa w ust. 2 pkt 2, muszą posiadać co najmniej 10-letnią praktykę w przeprowadzaniu egzaminów na każdą kategorię prawa jazdy lub 3-letnią praktykę w przeprowadzaniu egzaminów na pozwolenie na kierowanie tramwajem.”	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.

	Kierowców	Uzasadnienie: propozycja dotyczy podniesienia kwalifikacji członków komisji weryfikacyjnej.	
167.	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców	W treści art. 95 ust. 1, pkt 3) proponujemy - określenie wysokości opłaty za kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w uzależnieniu od przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 1,2% PMW. W treści art. 95 ust. 1, w pkt 4) proponujemy - stosownie do Propozycji 8 - określenie wysokości opłaty za praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, w uzależnieniu od przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 2,5% PMW za godzinę. Uzasadnienie: Określenie opisanego wyżej sposobu ustalania maksymalnej wysokości opłat za kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz za praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym umożliwi automatyczne korekty tych opłat w uzależnieniu od sytuacji gospodarczej kraju i stworzy warunki do zachowania płynności finansowej ośrodków ruchu drogowego odpowiedzialnych za organizację i przeprowadzanie stosownych szkoleń na odpowiednio wysokim poziomie.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
168.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Proponujemy zastąpienie wyrażenia „posiada prawo jazdy” na „posiada uprawnienia do kierowania pojazdami”	Uwaga uwzględniona
169.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 1 pkt 2) „art. 129 ust. 2 pkt 13 ustawy Prawo o ruchu drogowym - Czy wskazany fragment porządkowo nie powinien znajdować się w art. 129 ust. 3 (badania kierującego) zamiast w art. 129 ust. 13? Rekomendujemy przeniesienie do ust. 3.	Uwaga uwzględniona
170.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 137. ustawy Prawo o ruchu drogowym - Nie ulega wątpliwości, że w obecnym stanie prawnym właściwym do wprowadzenia do centralnej ewidencji kierowców informacji o zwrocie zatrzymanego prawa jazdy jest organ, który je zatrzymał (dotyczy postanowienia wydanego przez prokuratora) lub organ, który je wydał (dotyczy postanowienia wydanego przez sąd). Z posiadanej przez nas wiedzy wynika, że organy kontroli ruchu drogowego bez problemu się z tego wywiązują. Problem leży po stronie organu wydającego uprawnienia do kierowania pojazdami, który otrzyma postanowienie Sądu o odmowie wydania postanowienia o zatrzymaniu prawa jazdy i zgodnie z powołanym powyżej przepisem jest zobowiązany do wprowadzenia informacji o zwrocie dokumentu do centralnej ewidencji kierowców. System teleinformatyczny "Kierowca" umożliwiający realizację zadań organów właściwych do wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami nie daje takiej możliwości. Zwrot prawa jazdy może nastąpić wyłącznie po wprowadzeniu do systemu informacji o zatrzymaniu prawa jazdy przez starostę, co jest niezgodne ze stanem faktycznym.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.

		W tego typu przypadkach jedyną możliwością wyeliminowania komunikatu o zatrzymaniu prawa jazdy z centralnej ewidencji kierowców jest założenie przez kierowcę zgłoszenia o rozbieżności danych w centralnej ewidencji kierowców na stronie internetowej "gov.pl" lub w aplikacji mobilnej "mObywatel" i usunięcie nieaktualnego komunikatu przez administratora centralnej ewidencji kierowców. Pomimo braku wskazanego artykułu w projekcie ustawy o zmianie ustawy proponujemy poniższe brzmienie przepisu: „Ust. 6 Zwrot zatrzymanego prawa jazdy wydanego w kraju następuje przez wprowadzenie informacji o zwrocie do centralnej ewidencji kierowców: 1) przez organ kontroli ruchu drogowego - po otrzymaniu zawiadomienia o wydaniu przez prokuratora lub sąd postanowienia o zwrocie zatrzymanego prawa jazdy lub po okazaniu tego postanowienia, gdy nie zostało wydane postanowienie o zatrzymaniu prawa jazdy, 2) przez Starostę - po otrzymaniu zawiadomienia o wydaniu przez prokuratora lub sąd postanowienia o zwrocie zatrzymanego prawa jazdy lub po okazaniu tego postanowienia, gdy zostało wydane postanowienie o zatrzymaniu prawa jazdy.	
171.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 2 pkt 3) „Art. 8a. ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami - Powstaje wątpliwość czy przerzucanie odpowiedzialności weryfikacji na młodego kierowcę jest odpowiednim mechanizmem. Prosimy o wyjaśnienie jak technicznie miałyby wyglądać weryfikacja pasażera przez młodego kierowcę? Konsekwencja popełnienia wykroczenia poprzez niezweryfikowanie w sposób poprawny pasażera przez młodego kierowcę (najczęściej nieświadomie) wydaje się zbyt represyjne. Może warto byłoby skorzystać ze wzorów wykorzystywanych w innych państwach członkowskich np. osoba, która miałyby być opiekunem/pasażerem zgłaszałyby się do starosty, następnie byłaby weryfikowana (dostawałaby zaświadczenie, że spełnia przesłanki – możliwe że tylko w formie elektronicznej), a następnie byłaby „przypisywana” do młodego kierowcy już jako zweryfikowana. Proponujemy usunięcie fragmentu z pkt 2): „i nie jest ono zatrzymane na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 albo art. 135a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym;” oraz usunięcie pkt 3) dotyczącego zakazu. Biorąc pod uwagę istniejące regulacje techniczno -prawne, brak jest możliwości weryfikacji powyższych wymagań przez młodego kierowcę. Proponujemy zatem poniższe brzmienie przepisu: „Pasażerem, o którym mowa w ust. 1, może być osoba, która spełnia łącznie następujące warunki: 1) ukończyła 25 lat; 2) posiada uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii B od co najmniej 5 lat; 3) nie znajduje się pod wpływem alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.	Uwaga częściowo uwzględniona poprzez zastąpienie zapisu dotyczącego weryfikacji przez młodego kierowcę okoliczności 5 letniej niekaralności kierowcy mentora zakazem prowadzenia pojazdów lub zatrzymaniem prawa jazdy na rzecz weryfikacji liczby punktów karnych, która jest widoczna w mObywatelu.

172.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 2 pkt 3) „Art. 8a. ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami- Czy w takim razie instruktor lub egzaminator może mieć zatrzymane prawo jazdy? Czy jeżeli ma zatrzymane prawo jazdy to nadal będzie instruktorem/egzaminatorem? Prosimy o wyjaśnienie. Proponujemy zatem poniższe brzmienie przepisu „Wymogi określone w ust. 2 pkt 1 i 2 w zakresie zatrzymania nie dotyczą instruktora lub egzaminatora.”	Uwaga uwzględniona poprzez doprecyzowanie że instruktorów i egzaminatorów nie dotyczą wymagania związane z wiekiem i liczbą lat posiadania prawa jazdy
173.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 2 pkt 4) „Art 11 pkt a) ustawy o kierujących pojazdami - Jesteśmy za zaproponowaną zmianą, ale chcielibyśmy poznać szczegóły w zakresie rozwiązań rozporządzeniowych (bardziej zasadnym wydaje się rozwiązań ustawowych), które umożliwiłyby również rozstrzygnięcie sytuacji związanych ze zmianą właściwości miejscowej i wyprodukowanym już dokumentem przez poprzedni urząd.	Uwaga nie może być uwzględniona bowiem nie wskazano postulowanej zmiany regulacji
174.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 2 pkt 4) „Art 11 pkt b) ustawy o kierujących pojazdami - Nie widzimy potrzeby zmiany obowiązującego przepisu. Proponujemy wykreślenie tej propozycji i pozostawienie zapisu w pierwotnym kształcie tj. „za pisemną zgodą rodzica lub opiekuna”.	Uwaga uwzględniona
175.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 2 pkt 5) „art. 13 ust. 1 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami - Prosimy o doprecyzowanie zasad wydawania praw jazdy dla osób poniżej 18 r. życia oraz w okresie próbnym. Uregulowanie w ustawie przepisów dot. terminu ważności uprawnień w oparciu o ostatnie przedłożone orzeczenie lekarskie (przeniesienie z poziomu rozporządzenia do ustawy)	Uwaga nie może być uwzględniona bowiem nie wskazano postulowanej zmiany regulacji
176.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 2 pkt 12) Rozdział 13a ustawy o kierujących pojazdami okres próbny - Czy okres próbny dotyczy też osoby, która w wieku 14 lat posiadała już uprawnienia do prowadzenia pojazdów kategorii AM? Proponujemy zmianę zapisu „począwszy od dnia, w którym został jej wydany ten dokument” na „począwszy od dnia, w którym zostały jej nadane uprawnienia”.	Uwaga uwzględniona
177.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 2 pkt 12) Rozdział 13a ustawy o kierujących pojazdami okres próbny - Proponujemy zmianę zapisu „ustalenia dnia wydawania zagranicznego prawa jazdy nie jest możliwe, począwszy od dnia wydania polskiego prawa jazdy” na zapis „ustalenia dnia wydawania zagranicznego prawa jazdy nie jest możliwe, począwszy od dnia wydania zagranicznego prawa jazdy”. Propozycja zmiany wydaje się zasadna, ponieważ wymianą dokumentu nie nadajemy uprawnień do kierowania pojazdami, a wydajemy jedynie dokument który o tych uprawnieniach świadczy.	Uwaga uwzględniona
178.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 2 pkt 13) Rozdział 14 Szkolenia w okresie próbnym - Zaświadczenie o ukończeniu szkolenia i kursu powinno być wprowadzone automatycznie do CEKU przez wystawcę. Proponujemy wykreślić ten punkt.	Uwaga uwzględniona częściowo poprzez wskazanie, że do czasu wprowadzenia wszystkich funkcjonalności w CEPiK dane będą

			gromadzone i przekazywane za pośrednictwem systemu, o którym mowa w art. 16a ustawy.
179.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 2 pkt 13) Rozdział 14 Szkolenia w okresie próbnym - W ustawie o kierujących pojazdami nie ma art. 102 ust. 5. Zapis wymaga weryfikacji.	Uwaga uwzględniona poprzez wskazanie, że chodzi o czas zatrzymania prawa jazdy - w okresie i zakresie obowiązywania decyzji o zatrzymaniu.
180.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 2 pkt 13) Rozdział 14 Szkolenia w okresie próbnym Proponujemy zmianę zapisu „starosta wydaje decyzje administracyjną o przedłużeniu okresu próbnego” na zapis „okres próbny podlega przedłużeniu” Brakuje przepisów dot. wpisu w prawie jazdy przedłużonego okresu próbnego (wymiany dotychczasowego dokumentu).	Uwaga uwzględniona
181.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 2 pkt 13) Rozdział 14 Szkolenia w okresie próbnym Rozbieżność w zakresie czasu trwania praktycznego szkolenia pomiędzy 1 godziną (ust. 2) a 12 godzinami (ust. 4). Zapis wymaga weryfikacji.	Uwaga nieuwzględniona to odrębne programy szkoleń
182.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 2 pkt 14) Proponujemy zmianę w par. 1 pkt 2 z „osoba posiadająca prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem nie przedstawiła w wymaganym terminie zaświadczenia o ukończeniu” na zapis „osoba posiadająca uprawnienia do kierowania pojazdami lub pozwolenie na kierowanie tramwajem nie odbyła kursu w wymaganym terminie”. Doprecyzowania wymaga również kwestia czy to czasowe zatrzymanie, jakie są warunki zwrotu i kiedy miałby ten zwrot nastąpić.	Uwaga uwzględniona częściowo w związku z e zmianami dotyczącymi obiegu cyfrowego dokumentacji
183.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 2 pkt 14) w art. 102 pkt c) W naszej ocenie cofnięcie uprawnień na okres 5 lat jest zbyt dużą karą za popełnione wykroczenie. Brak regulacji, co w przypadku gdy kierujący będzie prowadził pojazd w okresie obowiązywania tej decyzji. Takiemu kierowcy zostaną cofnięte uprawnienia na stałe i będzie on mógł ponownie ubiegać się o prawo jazdy. Należy wykluczyć taką możliwość w zapisach ustawy	Uwaga nieuwzględniona bowiem ratio legis ustawy jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa
184.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 2 pkt 14) w art. 102 pkt d) Ponowne włączenie starostów w proces zwrotu czasowo zatrzymanego prawa jazdy spowoduje uwstecznienie rozpoczętej digitalizacji procesu. Ponownie wnioskujemy o to aby techniczny zwrot prawa jazdy następował automatycznie, po upływie wskazanego okresu, liczonego od dnia wystawienia przez organy kontroli ruchu drogowego pokwitowania za zatrzymany blankiet. Proponujemy brzmienie „ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Jeżeli sprawa o naruszenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 4, 5 lub 7, została skierowana do rozpoznania przez sąd lub organ	Uwaga uwzględniona częściowo w związku z e zmianami dotyczącymi obiegu cyfrowego dokumentacji

		orzekający o sprawie w postępowaniu dyscyplinarnym i nie zakończyła się prawomocnym rozstrzygnięciem w okresie 3 miesięcy od dnia zatrzymania dokumentu, podlega on automatycznemu zwrotowi.”;”	
185.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 2 pkt 17) w art. 103a - niezbędne jest doprecyzowanie w jaki sposób starosta ma unieważnić kod 95 czy tylko w systemie? Złagodzenie sankcji w postaci niezatrzymywania prawa jazdy w sytuacji cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej (zmiany do art. 102), powoduje, że kierujący jest w posiadaniu dokumentu, którym może się legitymować przy wykonywaniu przewozów zagranicznych, gdzie obce organy kontroli ruchu drogowego nie mają wglądu w polski system. Bez doprecyzowania sposobu unieważnienia działamy przeciwko bezpieczeństwu w ruchu drogowym w szczególności przy wykonywaniu transportu drogowego ciężkiego. W naszej ocenie dokument powinien podlegać zwrotowi i wymianie na koszt jego posiadacza.	Uwaga uwzględniona częściowo w związku z e zmianami dotyczącymi obiegu cyfrowego dokumentacji
186.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Art. 2 pkt 18) w art. 104a- Czy osoby które będą mieć zatrzymane zagraniczne prawo jazdy z trybu określonego w ustawie prawo o ruchu drogowym w art. 135 a też będą objęte zawieszeniem uprawnienia tak jak inne osoby które również mają zatrzymane prawo jazdy ale tylko wirtualne?	Uwaga nie może być uwzględniona bowiem nie wskazano postulowanej zmiany regulacji
187.	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	Zwracamy uwagę na konieczność naprawy sytuacji wynikającej z obecnego kształtu ustawy i definicji tymczasowego elektronicznego prawa jazdy - tak, aby system mógł je wygenerować jeżeli osoba zdawała egzamin przed uzyskaniem limitu wieku dokładnie w tym dniu	Uwaga uwzględniona częściowo w związku z e zmianami dotyczącymi obiegu cyfrowego dokumentacji
188.	Obywatel RPW/9634/2025	Okres próbny powinien być liczony 24 miesiące dla każdego kierowcy, bez kryterium wieku od wydania pierwszego prawa jazdy kategorii: A1 lub A2 lub A lub B1 lub B. Uzasadnienie: Zgodnie z zapisami projektu osoby, które posiadałyby prawo jazdy od 16 roku życia, byłyby objęte okresem próbnym przez 4 lata - byłoby to zbyt rygorystyczne i w sprzeczności z ogólnymi zasadami sprawiedliwości społecznej.	Uwaga uwzględniona
189.	Obywatel RPW/9634/2025	Wpisanie specjalnego kodu do prawa jazdy dla każdego kierującego w okresie próbnym bez limitu wieku.	Uwaga uwzględniona
190.	Obywatel RPW/9634/2025	Wpisanie specjalnego kodu do prawa jazdy dla każdego kierującego w okresie próbnym bez limitu wieku. Uzasadnienie: Żadna osoba po zdany egzaminie na prawo jazdy nie posiada doświadczenia, bez względu na swój wiek.	Uwaga nie dotyczy materii ustawowej
191.	Obywatel RPW/9634/2025	Rezygnacja z ograniczenia prędkości poza obszarem zabudowanym, na autostradach i drogach ekspresowych w okresie próbnym. Uzasadnienie: Jazda ze zmniejszoną prędkością, tak naprawdę zmuszającą do jazdy prawym pasem ruchu, między ciężkimi pojazdami ciężarowymi o masie około 40 ton lub/i autobusami może przynieść skutek odwrotny, to znaczy może zwiększyć ryzyko wypadku - zbyt duża różnica prędkości stwarza dodatkowe niebezpieczne sytuacje dla pozostałych uczestników ruchu.	Uwaga uwzględniona

192.	Obywatel RPW/9634/2025	Dodatkowe oznakowanie pojazdu prowadzonego przez kierującego w okresie próbnym „zielonym listkiem” z przodu i z tyłu pojazdu, motocykliści oznakowani na kasku lub na tylnej części stroju zewnętrznego lub opaską na lewej ręce lub na motocyklu w widocznym miejscu. Uzasadnienie: Konieczność identyfikacji takiego kierującego na tle innych pojazdów, tak aby możliwe było zachowanie ostrożności względem takiego kierującego, na wzór pojazdów przewożących dzieci, czy osoby z niepełnosprawnościami. Proszę tego nie wiązać ze stygmatyzacją kierujących w okresie próbnym. (Ponieważ są słyszalne takie stanowiska w środowisku.)	Uwaga nieuwzględniona z uwagi na powszechne poruszanie się autem wynajętym lub należącym do innego kierowcy
193.	Obywatel RPW/9634/2025	Kurs dokształcający tylko w: WORD lub ODTJ, teoria 2 godziny, ODTJ praktyka 2 godziny dla kategorii A2 lub A i dla B. Jeżeli kierowca odbył już kurs dokształcający dla jednej z kategorii prawa jazdy wymienionych wcześniej, kurs uważa się za ukończony. Uzasadnienie: Ograniczenie honorowania kursów dokształcających do kursów dla kategorii B nie zachęca motocyklistów do podnoszenia swoich umiejętności.	Uwaga nieuwzględniona, okres próbny dotyczy prawa jazdy kategorii B
194.	Obywatel RPW/9634/2025	Kurs dokształcający dla kierowców w okresie próbnym tylko w WORD i ODTJ; na pewno nie 12 godzin. Uzasadnienie: brak uzasadnienia dla tak wysokiej liczby godzin, bardzo wysokie koszty dla początkujących kierowców mogące przynieść skutek odwrotny do zamierzonego. Osoby prowadzące takie szkolenia muszą posiadać wysokie kwalifikacje zawodowe: egzaminatora lub/ i instruktora techniki jazdy.	Uwaga nieuwzględniona to są odrębne programy szkoleń.
195.	Obywatel RPW/9634/2025	Po 3 negatywnych wynikach egzaminu praktycznego w WORD zdający musi odbyć dodatkowe 5 godzin zajęć praktycznych. Uzasadnienie: Poprawa jakości szkoleń dla kursantów, będzie to zjawisko samoczynne i pozytywne.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
196.	Obywatel RPW/9634/2025	Możliwość zaliczenia kursów pierwszej pomocy dla osób, które takie szkolnie już odbyły i mogą to potwierdzić odpowiednim zaświadczeniem lub dokumentem np. ze szkoły lub zakładu pracy, a także dla pracowników służby zdrowia (lekarze, pielęgniarki, studenci kierunków medycznych). Uzasadnienie: Coraz więcej osób ma ukończone takie kursy i nie ma potrzeby ich powtórnego szkolenia.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
197.	Obywatel RPW/9634/2025	Wprowadzenie przedmiotów dotyczących zagadnień BRD do programu szkół podstawowych i średnich: „wychowanie komunikacyjne”. Uzasadnienie: Propagowanie wiedzy z zakresu uczestniczenia w ruchu drogowym od młodego wieku, zwiększenie wiedzy wpływającej bezpośrednio na zmniejszenie liczby wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
198.	Obywatel RPW/9634/2025	Wprowadzenie obowiązkowych badań psychologicznych dla kandydatów dla każdej kategorii prawa jazdy (na wzór obecnych medycznych), ważność badań: 15 lat. Uzasadnienie: Bardzo wiele osób nie nadaje się do prowadzenia pojazdów ze względu na posiadane schorzenia,	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.

		które niezwykle trudno zdiagnozować podczas dotychczasowych badań medycznych. Wyeliminowanie osób mogących stwarzać zagrożenie na drodze ze względu na stan zdrowia.	
199.	Obywatel RPW/9634/2025	Wprowadzenie systemu światła pulsacyjnego koloru zielonego na wzór rozwiązania zastosowanego w Austrii. Uzasadnienie: Takie propozycje zmian już były zgłaszane wcześniej, przełożą się bezpośrednio na podniesienie bezpieczeństwa na skrzyżowaniach, jak to ma miejsce w Austrii.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
200.	Obywatel RPW/9634/2025	Wprowadzenie systemu światła pulsacyjnego strzałki warunkowej koloru zielonego przed jej wyłączeniem. Uzasadnienie: Takie propozycje zmian już były zgłaszane wcześniej, podniesie to bezpieczeństwo na skrzyżowaniach	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
201.	Obywatel RPW/9634/2025	Doprecyzowanie definicji „skrzyżowania”, tak aby nie pozostawiała wątpliwości Uzasadnienie: podniesienie bezpieczeństwa	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
202.	Obywatel RPW/9634/2025	Doprecyzowanie definicji pieszego wchodzącego na przejście dla pieszych Uzasadnienie: podniesienie bezpieczeństwa	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
203.	Obywatel RPW/9634/2025	Stworzenie ogólnopolskiej kontroli oznakowania infrastruktury drogowej w kraju, ewentualnie koordynatorów subregionów. Uzasadnienie: Jest to rozwiązanie stosowane w innych krajach mające na celu podniesienia bezpieczeństwa użytkowników dróg.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
204.	Obywatel RPW/9634/2025	Wprowadzenie odpowiedzialności karnej i finansowej (mandatów) za nieprawidłowe oznakowanie infrastruktury drogowej dla organów zarządzających ruchem. Uzasadnienie: To jest także przyczyna częstych zagrożeń na drodze.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
205.	Obywatel RPW/9634/2025	Zwiększenie godzin kursu na kategorię AM do 30 godzin teorii i 15 godzin praktyki Uzasadnienie: Szkolenie dla osoby w wieku 14 lat wymaga więcej czasu.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
206.	Obywatel RPW/9634/2025	Skrócenie czasu oczekiwania na egzamin praktyczny na prawo jazdy do 14 dni -konieczny zapis ustawowy, Uzasadnienie: Osoby, które urodziły się w drugiej połowie roku kalendarzowego, po odbyciu szkolenia motocyklowego często nie mogą podejść do egzaminu praktycznego w tym samym roku, muszą czekać do nowego sezonu. Jest to bardzo obciążające psychiczne i demotywujące dla kandydatów na motocyklistów.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
207.	Obywatel RPW/9634/2025	Zakaz wykonywania pracy w charakterze kierowcy dla osób w okresie próbnym, pracujących pod dużą presją czasu, np. kurierzy, dostawcy pizzy, jedzenia, taxi itp. Uzasadnienie: Podniesienie bezpieczeństwa	Uwaga nieuwzględniona bowiem postulowany zakaz podejmowania pracy zarobkowej w charakterze

			kierowcy pojazdu określonego w prawie jazdy kategorii B oraz osobistego wykonywania działalności gospodarczej polegającej na kierowaniu pojazdem określonym dla prawa jazdy kategorii B będzie mieć negatywny wpływ na rynek pracy.
208.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Projekt w założeniu ma dokonać zmian umożliwiających rzeczywiste uruchomienie „Okresu Próbnego” dla nowych kierowców uzyskujących prawo jazdy kat. B po raz pierwszy. Przepisy w tym zakresie zostały uchwalone po raz pierwszy w 2011 roku i były oceniane bardzo pozytywnie jako krok w kierunku poprawy bezpieczeństwa młodych kierowców oraz ogólnego bezpieczeństwa ruchu drogowego. Niestety nie mogły zostać ocenione jako rzeczywisty efekt poprawy bezpieczeństwa można osiągnąć, ponieważ nigdy nie weszły w życie. Niestety w naszej ocenie nie doszło do wdrożenia tych rozwiązań z uwagi na brak rozwiązań informatycznych w systemie CEK. W obecnej sytuacji jest to także ważny aspekt podejmowanych działań legislacyjnych, ponieważ nadal regulacje dotyczące CEK umożliwiające praktyczne wdrożenie okresu próbnego oraz innych mechanizmów dyscyplinujących kierowców uzależnione są od funkcjonalności CEK które niestety pozostają w oderwaniu od terminów ustawowych. Ta uwaga ogólna oparta na osobistej refleksji powinna stanowić przesłankę do związania rozwiązań funkcjonalnych CEK z ustawowymi terminami lub poszukiwanie rozwiązań czasowych lub przejściowych opartych np. na systemie PIK co pozwoli ministerstwu osiągnąć założone cele w ramach własnej decyzyjności.	Uwaga uwzględniona częściowo w związku z e zmianami dotyczącymi obiegu cyfrowego dokumentacji
209.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Podniesienie dopuszczalnej prędkości ciągnika rolniczego do 40 km/h nie znajduje prawnego ani rzeczywistego uzasadnienia. Oczywiście mamy w eksploatacji coraz nowocześniejsze ciągniki rolnicze jednak z uwagi na to, że mogą po drogach poruszać się z doczepionymi maszynami rolniczymi lub w zestawie z dwoma przyczepami podnoszenie ich dopuszczalnej prędkości może stanowić dodatkowe ryzyko wypadków z udziałem tych pojazdów. Ponadto do kierowania tymi pojazdami upoważnione są w niektórych przypadkach osoby posiadające wyłącznie prawo jazdy kat. B co przy masie obecnych ciągników i większej ich dopuszczalnej prędkości stanowić może dodatkowe zagrożenie w panowaniu nad pojazdem skutkujące zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Obowiązująca aktualnie na terytorium Unii Europejskiej, w tym w Polsce procedura homologacji typu pojazdu dla pojazdów rolniczych jest zharmonizowana w ramach rozporządzenia (UE) nr 167/2013 z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów rolniczych i leśnych (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 1, z późn. zm.) - rozporządzenie to obowiązuje od dnia 1 stycznia 2016 r. i jest bezpośrednio stosowane w

			prawie polskim. Określona na potrzeby homologacji typu w art. 4 ww. rozporządzenia klasyfikacja ciągników rolniczych kategorii T (T1, T2, T3 i T4) wprowadza podział tych pojazdów w zależności od prędkości konstrukcyjnej na dwie grupy: a) ciągniki kołowe o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej mniejszej lub równej 40 km/h - na końcu oznaczenia każdej z ww. kategorii ciągników dodaje się indeks „a”, b) ciągniki kołowe o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej większej niż 40 km/h - na końcu oznaczenia każdej z ww. kategorii ciągników dodaje się indeks „b”,. Należy zauważyć, iż do końca 2015 r. zgodnie z dyrektywą 2003/37/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003 r. w sprawie homologacji typu ciągników rolniczych lub leśnych, ich przyczep i wymiennych holowanych maszyn, łącznie z ich układami, częściami i oddzielnymi zespołami technicznymi oraz uchylającą dyrektywę 74/150/EWG (Dz. Urz. UE L 171 z 09.07.2003, str. 1, z późn. zm.), podział w tym zakresie w procedurze homologacji typu pojazdu był inny tj.:
--	--	--	---

			a) ciągniki rolnicze kategorii od T1 do T4 miały maksymalną prędkość konstrukcyjną mniejszą lub równą 40 km/h, b) ciągniki rolnicze kategorii T5 miały maksymalną prędkość konstrukcyjną większą niż 40 km/h. Mając na względzie art. 20 ust. 6 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, iż prędkość dopuszczalna ciągnika rolniczego (również z przyczepą) wynosi 30 km/h, DTD.4 informuje, iż z punktu widzenia przepisów dotyczących homologacji pojazdów rolniczych istnieje możliwość dopuszczania do ruchu ciągników rolniczych ww. kategorii, zarówno o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej do 40 km/h, jak również powyżej 40 km/h.
210.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Obniżenie do 17 lat wieku niezbędnego do uzyskania prawa jazdy kat. B jest rozwiązaniem kierunkowo dobrym jednak obciążonym dużym ryzykiem zagrożenia bezpieczeństwa kierującego pojazdem oraz ruchu drogowego. Przepisy w tym zakresie powinny bardziej szczegółowo określać zakres praw i obowiązków kierującego oraz pasażera jako obowiązkowej „osoby towarzyszącej”. Wnioskujemy, żeby pozostawić/wrócić do koncepcji „osoby bliskiej” członka rodziny, opiekuna prawnego takiego kierowcy. Przy proponowanych zapisach będzie to najczęściej starszy kolega lub koleżanka niestety obecność takiej osoby jest zbyt często przesłanką do brawurowej jazdy. Ponadto powinna być to osoba, która faktycznie nie jest karana, ale także nie łamie permanentnie przepisów co mogłoby być ustalane na podstawie gromadzonych pkt karnych lub płaconych mandatów.	Uwaga uwzględniona częściowo poprzez zastąpienie zapisu dotyczącego weryfikacji przez młodego kierowcę okoliczności 5 letniej niekaralności kierowcy mentora zakazem prowadzenia pojazdów lub zatrzymaniem prawa jazdy na rzecz weryfikacji liczby punktów karnych, która jest widoczna w mObywatelu. W zakresie ograniczenia kręgu kierowców mentorów do członków rodziny uwaga nie może być uwzględniona bowiem brak uzasadnienia dla wprowadzenia takiego ograniczenia. Zakłada się że

			osoby, które ukończyły 25 lat prezentują wystarczający poziom dojrzałości.
211.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Zmiany w zakresie wymagań określanych dla egzaminatorów: a. Samodzielność decyzyjna egzaminatora jest wymagana jednak powinna mieć swoje granicę np. w przypadku konieczności przerwania egzaminu przez przełożonego lub pracodawcę np. z powodu łamania przepisów, zasad egzaminowania lub nagannych praktyk itp.; b. Egzaminator jako funkcjonariusz zaufania publicznego powinien mieć ograniczone możliwości wykonywania innej pracy zarobkowej lub prowadzenia działalności gospodarczej np. w zakresie szkolenia kandydatów na kierowców lub kierowców także zawodowych. Przenikanie się środowiska egzaminatorów i szkoleniowców nigdy nie przynosiło pozytywnych rezultatów i wielokrotnie skutkowało patologiami.	Do decyzji Kierownictwa brak samorządu zawodowego egzaminatorów
212.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Art.90b - zamiana w zadaniu wstępnym art. 90b ograniczenia zawarte ust. 1 pkt 1 i 2 mogą dotyczyć wyłącznie kierującego, ponadto pkt 1 dotyczy wszystkich kierujących pojazdami więc w jakim celu jest ten przepis, natomiast pkt 2 powinien w zakresie obszaru zabudowanego określać inną prędkość np. 40 km/h, ponieważ 50 jest obecnie standardem, który może być przekraczany wyłącznie w przypadku podniesienia dopuszczalnej prędkości za pomocą znaku drogowego;	Uwaga nie może być uwzględniona bowiem nie wskazano postulowanej zmiany regulacji
213.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Ograniczenia jak wyżej dotyczyły okresu pierwszych 8 miesięcy okresu próbnego rozszerzenie ich na cały okres próbny wydaje się być nad regulacją i przeszkodą do wykonywania pracy kierowcy.	Uwaga nieuwzględniona, bowiem ratio legis projektowanej ustawy jest zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym
214.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Proponowane przepisy należałoby uzupełnić o normy określające ich zakres po podniesieniu uprawnień w okresie próbnym o kolejne wyższe kategorie prawa jazdy i ukończenie kolejnych szkoleń. W naszej ocenie podniesieniu uprawnień powinno skutkować rozsądnym zmniejszaniem ograniczeń okresu próbnego;	Uwaga nie może być uwzględniona bowiem nie wskazano postulowanej zmiany regulacji
215.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Zmiana terminów odbycia kursu i szkolenia w okresie próbnym oraz termin złożenia zaświadczeń o ich odbyciu do Starosty. Mając na uwadze, że są to obowiązki sankcjonowane w przypadku nie wywiązania się z nich powinny być jednoznacznie określone co do terminu realizacji. Starosta w każdym momencie wynikającym z przepisów może w uzasadnionych przypadkach przedłużyć okres próbny jak wtedy ma zachować się kierowca czy zmieniają mu się terminy szkolenia, jeżeli są liczone w odniesieniu do dnia końca okresu próbnego. Naprawdę zbędna komplikacja. Proponujemy ustalić jednoznaczne okienko czasowe na szkolenie i bezzwłoczne przekazanie Staroście zaświadczeń po ukończonych szkoleniach.	Uwaga nieuwzględniona bowiem regulacja wskazuje precyzyjnie okres czasu w jakim należy odbyć szkolenie
216.	Ogólnopolski Związek	Cały art. 92 powinien być z uwagi na zakres regulacji w rozdziale „Okres próbny	Uwaga uwzględniona

	Pracodawców Transportu Drogowego		
217.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Art. 92 ust. 2 okres próbny przedłuża się tylko jeden raz nie można ustanawiać przepisów, że miałby być przedłużony po raz drugi czy trzeci. Proponuję zapis „okres próbny może być przedłużony jeden raz zgodnie z przepisem ust 1. „W przypadku, gdy osoba w przedłużonym okresie próbnym nie przestrzega zasad i warunków okresu próbnego Starosta cofa uprawnienia do kierowania pojazdami”	Uwaga uwzględniona
218.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Art. 94 szkolenie praktyczne z zagrożeń wymiar 1 godziny przy realizacji przez ODTJ jest to za mało czasu na realizację tego tematu powinno być co najmniej 2 godziny (0,5 godziny wprowadzenie co będziemy robić jak ćwiczyć, godzina ćwiczeń i następnie 0,5 godziny omówienie zajęć). Jednak już w kooperacji z WORD lub OSK w wymiarze 12 godzin to zdecydowanie za długo i zbyt wysoki koszt dla młodego kierowcy. Takiego szkolenia nie przewiduje się dla osób dorosłych kandydatów do wykonywania zawodu kierowcy. Pozostawienie opłaty za szkolenie na poziomie roku 2011 czyni to szkolenie absolutnie niemożliwym do realizacji przez przedsiębiorcę.	Uwaga nieuwzględniona to są odrębne programy szkoleń, a kwestia wysokości opłat nie jest przedmiotem niniejszej nowelizacji.
219.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Zmiana w art. 102 dotycząca uchylecia normy nakazującej zatrzymanie PJ po unieważnieniu ŚKZ powinna być uzupełniona o zmianę w ustawie o transporcie drogowym jak traktować osobę po uchyleniu ŚKZ. Przy szkoleniu okresowym wystarczyłoby uzupełnić szkolenie o moduły, wobec których organ kontrolny wniósł zastrzeżenie co do ich realizacji. Jednak w przypadku KW lub KWP sprawa jest bardziej skomplikowana w szczególności, jeżeli problemem będzie jeden zakwestionowany podpis szkolonego/kursanta lub wykładowcy. Czy naprawdę osoba taka ma powtórzyć 140 lub 280 godzin szkolenia?	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres regulacji
220.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Art. 102 ust 1d cofnięcie uprawnień na 5 lat za wymienione wykroczenia to zdecydowanie za surowa sankcja, nawet traktując sytuację jako „recydywę” obecnie kierowanie w stanie nietrzeźwości jest mniej zagrożone.	Uwaga nieuwzględniona, bowiem ratio legis projektowanej ustawy jest zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym
221.	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Art. 102 a powinien zostać zmieniony w całości a osoby z tymczasowym elektronicznym prawem jazdy powinny podlegać takim samym sankcjom jak przy docelowym dokumencie wydanym przez Starostę.	Uwaga uwzględniona częściowo w związku z e zmianami dotyczącymi obiegu cyfrowego dokumentacji
222.	Obywatel RPW/4760/2025	Piszę do państwa w sprawie proponowanych zmian w przepisach odnośnie młodych kierowców, a mianowicie zmniejszenia maksymalnej prędkości do 100km/h na autostradzie i drodze ekspresowej dla kierowców z stażem poniżej 2 lat. Propozycja ta nie jest racjonalna, brak w niej wyobraźni, a także jest ona zwykłą dyskryminacją ludzi jeżdżących zgodnie z przepisami. Dlaczego? Po pierwsze, osoba która teraz przekracza 140km/h na autostradzie, tym bardziej będzie łamać ograniczenie do 100km/h, a więc zmiana ta dotknie jedynie kierowców jeżdżących	Uwaga uwzględniona

	zgodnie z prawem, co swoją drogą w Polsce nie jest nowością. Po drugie, niedawno wprowadzono zakaz wyprzedzania się samochodów ciężarowych (TIR) na autostradzie ponieważ różnica prędkości między TIRem (80km/h) a 140 w przypadku auta osobowego powodowała zagrożenie w związku z znaczną różnicą prędkości. Jeśli proponowany przepis wejdzie w życie, będzie to niemal identyczna sytuacja jak wyprzedzające się TIRy, tyle że jedno auto będzie jechać 100 a nie 80km/h. Różnica 40km/h między autem kierowanym przez osobę z doświadczeniem powyżej 2 lat a osobą poniżej 2 lat jest wystarczająco duża aby powodować zagrożenie. Po trzecie, niekiedy osoby młodsze mają większe umiejętności prowadzenia pojazdem niż osoby starsze. Dla przykładu, istnieje mnóstwo realistycznych symulatorów jazdy, które są świetną formą nauki prowadzenia pojazdów, przecież tak szkoleni są piloci, motorniczy tramwajów oraz maszyniści. Czemu więc nie uwzględnić tego w przypadku zwykłego samochodu? Dodatkowo, określenie umiejętności prowadzenia pojazdu poprzez ilość lat spędzonych jako kierowca nie jest miarodajne. Po Polsce jeździ wiele ludzi z doświadczeniem powyżej 2, a nawet 5 czy 10 lat, którzy wciąż jeżdżą jak na pierwszych lekcjach kursu na prawo jazdy. Po drugiej stronie medalu są osoby które po niewielkim czasie od zdobycia prawa jazdy jeżdżą lepiej niż wcześniej wspomniana grupa, lecz oni są ograniczani, pomimo lepszej kontroli pojazdu oraz generalnych umiejętności prowadzenia pojazdu. Po czwarte, jaka jest różnica między kierowcą od 729 a 730 dni (2 lata)? Jeden może jechać autostradą 100km/h, a drugi już 140km/h. Czy osoba o jeden dzień starsza (jako kierowca) nagle nauczyła się prowadzić samochód odpowiednio dobrze by móc jechać 40km/h więcej? Nie. Wracając do głównej myśli - przepis ten będzie niczym innym jak kolejnym przejawem dyskryminacji społeczeństwa, dokładnie tak samo jak "ekologiczne" strefy czystego transportu w miastach. Dlaczego uważam że SCT to dyskryminacja? Poniżej przykład: Volkswagen Lupo 3L z 1999r. do strefy czystego transportu nie wjedzie, ale nowy Mercedes klasy G z wielkim silnikiem V8 pod maską już wjedzie. Takich przykładów jest wiele, wystarczy wpisać w wyszukiwarce Google "SCT memy" a takich porównań będzie znacznie więcej. Porównania te są pięknym, a także trafnym przedstawieniem faktu że SCT to nie ekologia a dyskryminacja na tle zasobności portfela. Mam nadzieję że wiadomość ta zostanie odczytana od deski do deski oraz że zostaną wyciągnięte wnioski, bez względu na to czy jestem rocznik 2007, 2000 czy 1980, bo w tym przypadku wiek nie ma znaczenia bo przedstawione są tu opinie zarówno twórców internetowych mocno związanych, zainteresowanych motoryzacją, opinie osób młodszych	
--	--	--

		oraz przede wszystkim ZDROWY ROZSADEK.	
223.	Obywatel RPW/4760/2025	Natomiast co do braku dopuszczalnej zawartości alkoholu we krwi (0.00‰ aby kierować autem) - uważam że powinno to dotyczyć każdego, nie tylko osób młodych.	Uwaga nieuwzględniona, bowiem wymagałaby znaczącego zwiększenia liczby służb kontrolnych.
224.	Pracodawcy RP	Projektowana regulacja przewiduje określenie - wynoszącego 2 lata (lub 3 dla kierowców którzy otrzymali uprawnienia do kierowania pojazdami w wieku 17 lat) - okresu próbnego dla "młodych kierowców". Dla skutecznego stosowania projektowanych przepisów niezbędne jest wprowadzenie mechanizmów, umożliwiających weryfikację dat granicznych okresu próbnego. Proponujemy rozważenie w tym zakresie rozwiązania polegającego na rozszerzeniu funkcjonalności Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK). Jest to o tyle istotne, że z treści uzasadnienia wynika, iż to dane uwidocznione w CEPiK będą podstawą do określania czasu trwania okresu próbnego. Jednoznacznie, warto doprecyzować, że dla kierowców, którzy wymieniają zagraniczne prawo jazdy na polski dokument, okres próby powinien być liczony od daty uzyskania pierwszych uprawnień do kierowania pojazdami, nie zaś od daty uzyskania polskiego dokumentu potwierdzającego te uprawnienia.	Uwaga uwzględniona częściowo w związku z e zmianami dotyczącymi obiegu cyfrowego dokumentacji
225.	Pracodawcy RP	W projekcie przewiduje się wprowadzenie określonych ograniczeń dla kierowców znajdujących się w okresie próbnym. Jedno z nich dotyczy zakazu wykonywania przewozu osób taksówką albo w ramach przewozu okazjonalnego. Branża przewozu osób, w tym przewozu osób taksówką, w ostatnich latach została istotnie "doregulowana" - wprowadzenie kolejnych obostrzeń w odniesieniu do wymagań stawianych kierowcom taksówek, może wywołać istotne zakłócenia na rynku przewozów. Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na to, że takie rozwiązanie może przyczynić się z jednej strony do spadku liczby kierowców uprawnionych do wykonywania takich przewozów, z drugiej doprowadzić do ich odpływu do innych zawodów związanych z kierowaniem pojazdami, co do których nie przewidziano takich ograniczeń.	Uwaga nieuwzględniona, bowiem ratio legis projektowanej ustawy jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa na drogach. Wprowadzany zakaz przewozu osób taksówką albo w ramach przewozu okazjonalnego w okresie próbnym wynika z przepisów szczególnych dotyczących świadczenia usług przewozu. Podkreślić należy że na mocy art. 39 ustawy-Prawo o ruchu drogowym kierujący taksówką podczas przewożenia pasażera nie musi mieć zapiętych pasów bezpieczeństwa, jak również możliwe jest przewożenie dzieci taksówką bez fotelika bezpieczeństwa lub innego urządzenia przytrzymującego dla dzieci.
226.	Pracodawcy RP	Mając na uwadze ogólny cel ustawy - poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym - warto	Uwaga nieuwzględniona bowiem

		byłoby rozważyć rozszerzenie takiego zakazu w okresie próbnym na wszelkie aktywności zawodowe związane z prowadzeniem pojazdów. Brak jest bowiem argumentów przemawiających za szczególnym potraktowaniem w tym zakresie przewozu osób taksówką lub przewozu okazjonalnego.	całkowity zakaz podejmowania pracy zarobkowej w charakterze kierowcy pojazdu określonego w prawie jazdy kategorii B oraz osobistego wykonywania działalności gospodarczej polegającej na kierowaniu pojazdem określonym dla prawa jazdy kategorii B będzie mieć negatywny wpływ na rynek pracy.
227.	Pracodawcy RP	Rozwiązanie polegające na umożliwieniu złożenia wniosku o wymianę dokumentu przed upływem 185 dni pobytu cudzoziemca w Polsce (warunek rezydencji) zasługuje na aprobatę i częściowo wypełnia oczekiwania podmiotów prowadzących działalność w zakresie przewozu osób taksówką. Konsekwencją takiego mechanizmu może być "udrożnienie" organów odpowiedzialnych za wymianę praw jazdy, a tym samym skrócenie czasu oczekiwania na nowe dokumenty - po spełnieniu warunku rezydencji. Wprowadzenie obowiązku posiadania polskiego prawa jazdy przez kierowców taksówek wywołało istotne skutki gospodarcze na rynku przewozu osób - spadła liczba kierowców, przy nieślabnącym zapotrzebowaniu pasażerów na tego rodzaju usługi. Dlatego też, niezależnie od zaproponowanych w projekcie zmian, nadal zachodzi konieczność wprowadzenia możliwości dopuszczenia kierowców zza granicy do wykonywania zawodu taksówkarza przed upływem 185 dni ich pobytu w Polsce. Warto ponownie rozważyć - proponowaną już wielokrotnie przez przedsiębiorców - możliwość rozszerzenia funkcjonalności CEPiK w ten sposób, aby uwzględniała ona - od momentu wyrażenia przez cudzoziemca woli wykonywania w Polsce zawodu taksówkarza - zagraniczne dokumenty potwierdzające posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami. Takie rozwiązanie z jednej strony umożliwiłoby włączenie tych osób do polskiego systemu, a w konsekwencji pozwoliłoby na ich skuteczne sankcjonowanie tzw. punktami karnymi, z drugiej zaś dawałoby szansę na rozpoczęcie wykonywania zawodu taksówkarza nie dłużej niż do momentu uzyskania polskiego prawa jazdy (tj. po upływie 185 dni pobytu kierowcy w Polsce). Co więcej, taki mechanizm miałby charakter uniwersalny, mogący znaleźć zastosowanie do wszystkich kierowców zawodowych w Polsce.	Uwaga nieuwzględniona jako wykraczająca poza zakres nowelizacji.
228.	Pracodawcy RP	Projektowana ustawa zakłada to, że w zasadniczym zakresie zaproponowane regulacje wejdą w życie po upływie 3 miesięcy od dnia jej ogłoszenia. Warto w tym miejscu wskazać, że w projekcie brakuje jasnego uregulowania sytuacji tych kierowców, którzy już uzyskali uprawnienia, w kontekście objęcia ich okresem próbnym. Wobec nakładanych obowiązków na "młodych kierowców" i kierowców pozostających w okresie próbnym uzasadniona	Uwaga niezrozumiała, bowiem art. 9 projektowanej ustawy wskazuje już, że do osób, które uzyskały uprawnienia do kierowania pojazdami przed dniem wejścia w

		wydaje się potrzeba precyzyjnego uregulowania terminu wejścia w życie przepisów dotyczących okresu próbnego.	życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.
229.	Pracodawcy RP	Podsumowując, postulujemy dookreślenie projektowanych zmian i dostosowanie ich odpowiednio do polskich realiów. Widzimy potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jednocześnie istotne jest dla nas wyważenie interesów i to, aby kierowcy, którzy zdobyli uprawnienia potrzebne im do podjęcia zatrudnienia, nie stracili możliwości wykonywania zawodu. Ważne jest także uwzględnienie rynku przewozu osób i popytu na te usługi. Kwestie te wyraźnie wpływają na rozwój gospodarczy naszego państwa, stąd ten aspekt nie powinien być pominięty przy tworzeniu nowych standardów.	Uwaga nie może być uwzględniona bowiem nie wskazano postulowanej zmiany regulacji
230.	Fundacja Blind&Proud	Należy zmienić art. 47 ust. 3 Ustawy Prawo o ruchu drogowym. Postulowane brzmienie: „Dopuszcza się postój roweru, hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego na drodze dla pieszych w miejscu do tego wyznaczonym. W razie braku takiego miejsca, dopuszcza się postój roweru lub urządzenia transportu osobistego jak najbliżej zewnętrznej krawędzi drogi dla pieszych najbardziej oddalonej od jezdni oraz równolegle do tej krawędzi, przy zachowaniu warunków określonych w ust. 1 pkt 2.”. Uzasadnienie: Od kilku lat nasila się problem niewłaściwego parkowania e-hulajnóg, które są porzucane w przypadkowych miejscach i tym samym stanowią poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa pieszych. W szczególności dla seniorów, rodziców z małymi dziećmi, osób z niepełnosprawnością wzroku czy osób na wózkach. Sposób parkowania hulajnóg elektrycznych określa art. 47 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z którym hulajnogę elektryczną można zostawić na chodniku w miejscu do tego przeznaczonym. Jeśli jednak nie ma miejsca przeznaczonego na postój hulajnóg elektrycznych, pojazd należy zaparkować jak najbliżej zewnętrznej krawędzi chodnika, najbardziej oddalonej od jezdni, równolegle do tej krawędzi. Przy czym chodnik musi mieć szerokość minimum 1,5 m, a postój pojazdu nie może utrudniać ruchu pieszych. Praktyka pokazuje, że obowiązujące przepisy nie spełniają funkcji jaką przewidział dla niej ustawodawca. Regulacja miała zapewniać bezpieczne użytkowanie dróg dla pieszych m. in. przez osoby niewidome ¹ . Obecny przepis art. 47 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym jest w tym zakresie nieskuteczny. Kolejne poważne wypadki (m.in. w Warszawie, Bydgoszczy i Legionowie ²), niezbiecie dowodzą, że konieczne jest wzmocnienie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów poprzez wprowadzenie obowiązku parkowania hulajnóg elektrycznych wyłącznie w miejscach do tego wyznaczonych. Należy przy tym podkreślić, że proponowana zmiana przepisu nie wpływa na zasady postoju dla innych pojazdów, takich jak rowery oraz urządzenia transportu osobistego.	Uwaga nieuwzględniona. Wpłynęła po terminie oraz wykracza poza zakres nowelizacji.

	Praktyka pokazuje, że pozostawione hulajnogi elektryczne bardzo często stanowią istotnie utrudnienie dla ruchu pieszych. Jednocześnie dane za 2023 rok³ dowodzą, że przepisy nie są egzekwowane. Spośród 9 miast wojewódzkich, jedynie w Krakowie został nałożony 1 mandat. W Warszawie odholowano 509 hulajnóg, we Wrocławiu - 420. Wyniki jedynego jak dotąd raportu o mikromobilności (2023 r.) potwierdzają również, że nie przyjął się zwyczaj dobrowolnego parkowania hulajnóg w wyznaczonych miejscach. Zaledwie 6% podróży kończyło się w obrębie wyznaczonego parkingu⁴. Przepisy regulujące postój e-hulajnóg obowiązują na poziomie krajowym i na tym poziomie muszą zostać zmienione by rozwiązać problem. Celem proponowanej zmiany jest stworzenie przejrzystych ram prawnych w zakresie sposobu parkowania hulajnóg elektrycznych, które będą mogły zostać uwzględnione w regulaminach operatorów hulajnóg elektrycznych oraz przy projektowaniu odpowiednich rozwiązań technicznych, umożliwiających zwrot wynajętej hulajnogi wyłącznie w miejscach do tego wyznaczonych. Ponadto na szczeblu lokalnym, władze miast otrzymają efektywne narzędzie do egzekwowania właściwego parkowania hulajnóg elektrycznych. Należy podkreślić, że regulacje w zakresie parkowania e-hulajnóg są sukcesywnie wprowadzone przez kolejne kraje UE, a w 9 europejskich stolicach (Wiedniu, Sztokholmie, Lizbonie, Londynie, Rzymie, Brukseli, Sofii, Pradze i Kopenhadze) już teraz e-hulajnogę można zaparkować wyłącznie w miejscu do tego wyznaczonym⁵. Postulowana zmiana wpisuje się w cel nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym wskazany w uzasadnieniu do projektu ustawy tj. zwiększenie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Wnioskuje o jej uwzględnienie.	
--	---	--

Potwierdzam zgodność wydruku z dokumentem wydanym w postaci elektronicznej:

Identyfikator dokumentu	1369496.8605790.6481480
Nazwa dokumentu	Tabela uwag z konsultacji publicznych wraz ze stanowiskiem projektodawcy-UC76.docx
Tytuł dokumentu	Tabela uwag z konsultacji publicznych wraz ze stanowiskiem projektodawcy-UC76
Skrót dokumentu	5C261495FB92293F3C98B75ACCFEE2C33C9DBC82
Wersja dokumentu	1.218
Akceptacja	Rychter Renata, 22.04.2025 09:00:06, wersja 1.218 (Dyrektor, Departament Transportu Drogowego (DTD), Dyrektor (DTD-D)) Ministerstwo Infrastruktury
Akceptacja	Okrzesik Monika, 04.03.2025 15:22:15, wersja 1.126 (Główny Specjalista ds.legislacji, Departament Transportu Drogowego (DTD), Wydział Ruchu Drogowego i Kierujących Pojazdami (DTD-5-1)) Ministerstwo Infrastruktury
Akceptacja	Okrzesik Monika, 04.03.2025 14:00:17, wersja

	1.125 (Główny Specjalista ds.legislacji, Departament Transportu Drogowego (DTD), Wydział Ruchu Drogowego i Kierujących Pojazdami (DTD-5-1)) Ministerstwo Infrastruktury
	EZD 3.126.43.43.
Data wydruku:	09.05.2025 09:16:29
Autor wydruku:	Wiśnicki Tomasz

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:		Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC76)			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO:		Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) (Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, str. 18, z późn. zm.).			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia T / N	Jedn. red. (*)	Treść przepisu/ów projektu (*)	Uzasadnienie uwzględnienia w projekcie przepisów wykraczających poza minimalne wymogi prawa UE (**)
art. 4 ust. 6 lit. d	Art. 4 ust. 6 lit. d dyrektywy 2006/126/WE: Kategorie, definicje i dolne granice wieku art. 4 ust. 6 Państwa członkowskie mogą podwyższyć lub obniżyć dolną granicę wieku, od której wydawane jest prawo jazdy: d) dla kategorii B i BE — obniżyć do 17 lat.	N	Art. 4 pkt 4 projektu ustawy w zakresie art.8 ust. 1 pkt 3 ustawy o kierujących pojazdami	Art. 4. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769) wprowadza się następujące zmiany: 4) w art. 8: a) w ust. 1: – pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) 17 lat – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii B;”.	Zmieniono przepis obowiązujący. Dyrektywa umożliwia obniżenie wieku wydania prawa jazdy kategorii B.
art. 4 ust. 4 lit. g, i, k	Art. 4 ust. 4 lit. g, i, k dyrektywy 2006/126/WE: ust. 4 lit. g), i) oraz k) g) Kategoria CE: — bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zasad przyznawania omawianym pojazdom homologacji typu, zespoły pojazdów złożone z pojazdu ciągnącego kategorii C oraz przyczepy lub naczepy, której dopuszczalna masa całkowita przekracza 750 kg, — dolna granica wieku dla kategorii C i CE zostaje ustalona na 21	N	Art. 4 pkt 6 projektu ustawy w zakresie art. 9 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami	Art. 4. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769) wprowadza się następujące zmiany: 6) w art. 9 w ust. 1: a) pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) D i D+E wynosi 18 lat, o ile przewóz drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym jest wykonywany na liniach regularnych na	Dyrektywa umożliwia obniżenie wieku wydania prawa jazdy dla osób, które uzyskały kwalifikację wstępną określoną w przepisach dyrektywy 2003/59/WE –

	lat, bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy 2003/59/WE dotyczących kierowania takimi pojazdami; i) Kategoria D1E: — bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zasad przyznawania omawianym pojazdom homologacji typu, zespoły pojazdów złożone z pojazdu ciągnącego kategorii D1 oraz przyczepy, której dopuszczalna masa całkowita przekracza 750 kg, — dolna granica wieku dla kategorii D1 i D1E zostaje ustalona na 21 lat, bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy 2003/59/WE dotyczących kierowania takimi pojazdami; k) Kategoria DE: — bez uszczerbku dla przepisów dotyczących zasad przyznawania omawianym pojazdom homologacji typu, zespoły pojazdów złożone z pojazdu ciągnącego kategorii D oraz przyczepy, której dopuszczalna masa całkowita przekracza 750 kg, — dolna granica wieku dla kategorii D i DE zostaje ustalona na 24 lata, bez uszczerbku dla przepisów dyrektywy 2003/59/WE dotyczących kierowania takimi pojazdami			terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, których trasa nie przekracza 50 km;”, b) dodaje się pkt 3–5 w brzmieniu: „3) D1 i D1+E wynosi 18 lat, o ile przewóz drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym jest wykonywany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 4) D i D+E wynosi 20 lat, o ile przewóz drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym jest wykonywany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 5) D i D+E wynosi 21 lat.”.	zastąpionej dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 330 z 23.12.2022, str. 46 oraz Dz. Urz. UE L 128 z 15.05.2023, str. 89).
art. 7 ust. 1 lit. e	Art. 7 ust. 1 lit. e dyrektywy 2006/126/WE: Wydawanie, ważność oraz przedłużanie terminu ważności 1. Prawa jazdy są wydawane tylko tym kandydatom, którzy: e) mają miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy lub którzy mogą przedstawić dowód potwierdzający, że uczą się w tym kraju od co najmniej sześciu miesięcy	T	Art. 4 pkt 7 projektu ustawy w zakresie art. 11 ust. 1 pkt 5 oraz ust. 1a ustawy o kierujących pojazdami	Art. 4. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769) wprowadza się następujące zmiany: 7) w art. 11: a) w ust. 1 w pkt 5 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie: „posiada miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przy czym:”, b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Osoba ubiegająca się o wydanie prawa jazdy najpóźniej w dniu osobistego odbioru prawa jazdy we właściwym organie wydającym prawo jazdy, planowanego przekazania prawa jazdy za pośrednictwem operatora pocztowego lub wygenerowania tymczasowego elektronicznego prawa jazdy:	Dyrektywa przewiduje, że prawa jazdy są wydawane tylko tym kandydatom, którzy posiadają miejsce zamieszkania się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub którzy mogą przedstawić dowód potwierdzający, że uczą się w Rzeczypospolitej Polskiej od co

				1) spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1 pkt 5 lit. a–d; 2) uprzedzona o odpowiedzialności karnej za zeznanie nieprawdy lub zatajenie prawdy składa oświadczenie pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń, że posiada miejsce zamieszkania, o którym mowa w ust. 1 pkt 5.	najmniej sześciu miesięcy.
pkt 9.1 załącznika nr 2	pkt 9.1 załącznika nr 2 do dyrektywy 2006/126/WE: 9.1. W każdej z powyższych sytuacji w ruchu ocena musi uwzględniać stopień swobody, z jaką ubiegający się o prawo jazdy obsługuje urządzenia sterujące pojazdu, oraz wykazaną przez niego zdolność do jazdy w ruchu, z zachowaniem pełnego bezpieczeństwa. Przez cały czas egzaminu egzaminator musi czuć się bezpieczny. Błędy w ruchu lub niebezpieczne zachowanie bezpośrednio wpływające na bezpieczeństwo pojazdu egzaminacyjnego, jego pasażerów lub innych użytkowników dróg jest karane niezdaniem egzaminu, niezależnie od tego czy egzaminujący lub osoba towarzysząca musi interweniować. Jednakże egzaminujący może podjąć decyzję o kontynuowaniu sprawdzianu umiejętności i zachowań lub jego przerwaniu. Egzaminujący muszą odbyć odpowiednie przeszkolenie, aby móc właściwie oceniać zdolność do bezpiecznego kierowania pojazdem przez osoby ubiegające się o prawo jazdy. Praca egzaminatorów podlega monitorowaniu i nadzorowaniu przez organ uprawniony przez Państwo Członkowskie, w celu zapewnienia właściwego i spójnego stosowania oceny błędów, zgodnie z wymaganiami określonymi w niniejszym załączniku	T	Art. 4 pkt 10 projektu ustawy w zakresie art. 52 ust. 2 ustawy o kierujących pojazdami	Art. 4. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769) wprowadza się następujące zmiany: 10) w art. 52 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Część praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej może zagrażać życiu lub zdrowiu egzaminatora lub innego uczestnika ruchu drogowego lub bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego.”.	Doprecyzowano obowiązujący przepis.
pkt 2.1 lit. e załącznika nr 4	pkt 2.1 lit. e załącznika nr 4 do dyrektywy 2006/126/WE: 2.1. Osoba przeprowadzająca egzamin na prawo jazdy kategorii B: e) nie może równocześnie wykonywać działalności zarobkowej jako instruktor nauki jazdy w szkole nauki jazdy.	T	Art. 4 pkt 12 projektu ustawy w zakresie art. 63 ust. 3 ustawy o	Art. 4. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769) wprowadza się następujące zmiany: 12) w art. 63: a) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Egzaminator zatrudniony w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego przed podjęciem dodatkowych zajęć	Doprecyzowano obowiązujący przepis

			kierujących pojazdami	zarobkowych pisemnie powiadamia o tym dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.”.	
--	--	--	-----------------------	--	--

TYTUŁ PROJEKTU:		Projekt ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw(UC76)			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO:		Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 330 z 23.12.2022, str. 46 oraz Dz. Urz. UE L 128 z 15.05.2023, str. 89).			
PRZEPISY UNII EUROPEJSKIEJ					
Jedn. red.	Treść przepisu UE	Konieczność wdrożenia T / N	Jedn. red.	Treść przepisu/ów	Uwagi
Art. 5	Art. 5 ust. 3 lit. a dyrektywy 2022/2561: Wstępna kwalifikacja				
ust. 3	3. Kierowcy pojazdu przeznaczonego do przewozu osób mogą prowadzić: a) od 21 roku życia: (i) pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii D i D + E, w celu przewozu osób w ramach regularnych usług, w przypadku gdy trasa nie przekracza 50 kilometrów, a pojazd objęty jest kategoriami prawa jazdy D1 oraz D1 + E z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 2. Państwo członkowskie może zezwolić kierowcom pojazdów objętych jedną z powyższych kategorii na prowadzenie takich pojazdów na swoim terytorium od 18 roku życia z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 1; (ii) pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii D i D + E z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 1.	N	Art. 3 pkt 1 projektu ustawy w zakresie art. 39a w ust. 1 w pkt 1 lit. a oraz lit. aa ustawy o transporcie drogowym	Art. 3. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, 1544 i 1855) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 39a w ust. 1 w pkt 1: a) w lit. a dodaje się tiret trzecie i czwarte w brzmieniu: „– D lub D+E, o ile przewóz jest wykonywany na liniach regularnych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, których trasa nie przekracza 50 km i o ile kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną, – D1 lub D1+E, o ile przewóz jest wykonywany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i o ile kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną.”,	Dyrektywa (UE) 2022/2561 umożliwia, Państwom Członkowskim, na warunkach określonych w art. 5 ust. 3 lit. a tej dyrektywy, obniżenie minimalnego wieku kierowcy prowadzącego pojazd, dla którego wymaga się

	Państwo członkowskie może zezwolić kierowcom pojazdów objętych jedną z kategorii na prowadzenie takich pojazdów na swoim terytorium od 20 roku życia z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 1. Wiek ten można obniżyć do 18 roku życia, w przypadku, gdy kierowca prowadzi takie pojazdy bez pasażerów; b) od 23 roku życia pojazd, dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii D i D + E z zastrzeżeniem, że posiadają ŚKZ określone w art. 6 ust. 2.		Art. 4 pkt 6 projektu ustawy w zakresie art. 9 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami	b) po lit. a dodaje się lit. aa w brzmieniu: „aa) 20 lat – w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii D lub D+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną.”. Art. 4. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769) wprowadza się następujące zmiany: 6) w art. 9 w ust. 1: a) pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) D i D+E wynosi 18 lat, o ile przewóz drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym jest wykonywany na liniach regularnych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, których trasa nie przekracza 50 km;”, b) dodaje się pkt 3–5 w brzmieniu: „3) D1 i D1+E wynosi 18 lat, o ile przewóz drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym jest wykonywany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 4) D i D+E wynosi 20 lat, o ile przewóz drogowy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym jest wykonywany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej; 5) D i D+E wynosi 21 lat.”.	odpowiednio prawa jazdy kategorii D i D+E lub D1, D1+E – o ile przewóz jest wykonywany na terytorium danego Państwa Członkowskiego i kierowca uzyskał kwalifikację wstępną. Dyrektywa (UE) 2022/2561 umożliwia zatem: - obniżenie minimalnego wieku kierowcy prowadzącego pojazd dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii D i D+E na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na liniach regularnych, których trasa nie przekracza 50 km do 18 lat, o ile posiada on kwalifikację wstępną określoną w art. 6 ust. 1 tej dyrektywy; - obniżenie minimalnego wieku kierowcy prowadzącego pojazd dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii D1 i
--	--	--	---	---	---

					D1+E na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do 18 lat, o ile posiada on kwalifikację wstępną określoną w art. 6 ust. 1 tej dyrektywy; - obniżenie minimalnego wieku kierowcy prowadzącego pojazd dla którego wymaga się prawa jazdy kategorii D i D+E na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do 20 lat, o ile posiada on kwalifikację wstępną określoną w art. 6 ust. 1 tej dyrektywy.
--	--	--	--	--	--

ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU:		Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC76)
Jedn. red.	Treść przepisu/-ów projektu	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu/-ów
Art. 1.	Art. 1. W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 oraz z 2025 r. poz. 820 i 1006) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 20 w ust. 6 w pkt 1 wyrazy „30 km/h” zastępuje się wyrazami „40 km/h”; 2) w art. 32 w ust. 6a liczbę „5” zastępuje się liczbą „10”; 3) w art. 33: a) po ust. 1a dodaje się ust. 1b i 1c w brzmieniu: „1b. Kierujący rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, który nie ukończył 16 roku życia, jest obowiązany używać w czasie jazdy kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznemu. 1c. Przepisu ust. 1b nie stosuje się, jeżeli jazda rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, o której mowa w tym przepisie, odbywa się pod opieką rodzica lub opiekuna prawnego osoby, o której mowa w tym przepisie. b) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Dziecko w wieku do 7 lat może być przewożone na rowerze, pod warunkiem że jest ono umieszczone na dodatkowym siodełku zapewniającym bezpieczną jazdę i używa w czasie jazdy kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym.”; 4) po art. 53 dodaje się art. 53a w brzmieniu:	1) uwzględniając względy bezpieczeństwa w ruchu drogowym i ryzyko wypadków drogowych spowodowanych przez najechanie pojazdem samochodowym na ciągnik rolniczy oraz oczekiwania rolników w zakresie zwiększenia dopuszczalnej prędkości ciągników rolniczych z 30 km/h do 40 km/h, przewidziano zwiększenie dopuszczalnej prędkości poruszania się tych pojazdów. 2) projekt przewiduje zwiększenie liczby pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej biorących udział w przejeździe kolumny do więcej niż 10 pojazdów oraz ujednolica terminologię w zakresie odnoszącym się do pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej dodając pojazdy pobrane w ramach świadczeń na rzecz obrony. 3) ustawa rozszerza obowiązek używania kasków ochronnych przez kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego w odniesieniu do osób, które nie ukończyły 16 roku życia. Ponadto analogiczny obowiązek będzie dotyczył dziecka w wieku do 7 lat przewożonego na rowerze. Obowiązku tego nie będzie stosowało się do kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego, który nie ukończył 16 roku życia, jeżeli jazda tym pojazdem odbywa się pod opieką rodzica lub opiekuna prawnego. Przedmiotowa zmiana stanowi realizację uchwały nr 2/2025 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 14 lipca 2025 r. przyjmującej rekomendację dotyczące zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym dzieci będących niechronionymi uczestnikami tego ruchu poprzez podjęcie działań mających na celu wprowadzenie w przepisach prawa obowiązku używania przez dzieci do lat 16 kasku ochronnego podczas jazdy rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego. W ostatnich latach widoczne jest zjawisko rosnącej popularności hulajnóg elektrycznych i ruchu rowerowego wśród coraz młodszych użytkowników. Rozwojowi mobilności i postępowi technologicznemu musi jednak towarzyszyć odpowiednie zabezpieczenie zdrowia i życia użytkowników rowerów i hulajnóg elektrycznych, bo prawo powinno być adekwatne do zmieniającej się rzeczywistości. Obecnie użytkownicy rowerów, rowerów elektrycznych, hulajnóg elektrycznych czy tzw. UTO (urządzeń transportu osobistego) nie mają obowiązku korzystania z kasków ochronnych, choć jest to zalecane ze względów bezpieczeństwa. Dane za pierwsze pięć miesięcy 2025 r. w porównaniu do danych z tego samego okresu 2024 r. wskazują na ogromny wzrost liczby wypadków drogowych z udziałem hulajnóg elektrycznych, tj. wzrost o prawie 85% i wzrost liczby osób rannych na ich skutek aż o 107 %. Ze statystyk prowadzonych przez Komendę Główną Policji wynika, że wzrasta liczba wypadków i kolizji drogowych, w których sprawcami byli użytkownicy hulajnóg elektrycznych. W okresie od stycznia do maja 2025 r.

„Art. 53a. Dopuszcza się poruszanie się pojazdu zespołu ratownictwa medycznego po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów.”; 5) w art. 100aa w ust. 4: a) pkt 8 otrzymuje brzmienie: „8) o okresie próbnym, jego przedłużeniu i nałożeniu uzupełniającego okresu próbnego;”; b) po pkt 8 dodaje się pkt 8a w brzmieniu: „8a) o ukończeniu praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, o którym mowa w art. 91 ust. 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami;”; 6) w art. 100ac w ust. 1: a) w pkt 1 wyrazy „pkt 7–10 i pkt 23–26” zastępuje się wyrazami „pkt 7, 8, 9 10 i 23-26”, b) po pkt 7 dodaje się pkt 7a w brzmieniu: „7a) kierownik ośrodka doskonalenia techniki jazdy w zakresie danych, o których mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 8a;”; 7) w art. 129 w ust. 2: a) po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu: „3a) żądania poddania się przez pasażera, o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, badaniu w celu ustalenia zawartości w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu;”; b) pkt 13 otrzymuje brzmienie: „13) występowania w uzasadnionym przypadku z wnioskiem o ocenę stanu zdrowia kierującego pojazdem lub pasażera, o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami;”; 8) art. 129ja otrzymuje brzmienie:	blisko 55% wypadków stanowiły te, których sprawcami były dzieci poniżej 17 roku życia, a wypadki te skutkowały śmiercią jednej osoby i obrażeniami 72 osób. Warto zaznaczyć, że Biuro Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji prowadzi również statystyki, w których zauważalna jest bardzo duża liczba wypadków z udziałem osób poruszających się na hulajnogach elektrycznych, w których ponad 60% użytkowników hulajnóg elektrycznych zostaje rannych, a ponad 30% ciężko rannych. Tymczasem noszenie kasku podczas jazdy na hulajnodze elektrycznej może zmniejszyć ryzyko urazów głowy nawet o 44%. Badania pokazują, że w razie wypadku rowerzyści w kaskach są o 60% mniej narażeni na poważne urazy głowy i mózgu oraz o 70% mniej narażeni na śmiertelne urazy głowy lub mózgu niż rowerzyści bez kasku. Prawny obowiązek stosowania kasku funkcjonuje już w wielu krajach Unii Europejskiej, a różnica dotyczy jedynie wieku, do którego dzieci muszą nosić kask. W Austrii i Francji dzieci do 12. roku życia muszą jeździć w kaskach. W Hiszpanii – do 16 lat. W Czechach i na Litwie do 18 roku życia. Przyjęcie 16 lat jako daty granicznej do wyznaczenia proponowanego obowiązku korzystania z kasków ochronnych podczas jazdy rowerem, hulajnogą elektryczną lub UTO zostało określone wzorem obowiązku jazdy na stokach narciarskich w kasku. Zgodnie z art. 29 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie i ratownictwie w górach i na zorganizowanych stokach narciarskich (Dz. U. z 1013 r. poz. 1154) „Osoba uprawiająca narciarstwo zjazdowe lub snowboarding na zorganizowanym terenie narciarskim, do ukończenia 16 roku życia, obowiązana jest używać w czasie jazdy kasku ochronnego konstrukcyjnie do tego przeznaczonego”. Zakres podmiotowy nowego obowiązku wiąże się również z ukończeniem szkoły podstawowej, a także wynika ze zdolności wiekowej odpowiedzialności karnej, zmniejszeniem zakresu konieczności pozostawiania pod opieką czy nadzorem osoby dorosłej. Ponadto w przypadku wielu prac szkolnych i wakacyjnych wymagany jest minimalny wiek 16 lat oraz gdy dziecko ukończyło 16 rok życia ma prawo do uzyskania od lekarza przystępnej informacji o stanie zdrowia pacjenta. Propozycja wprowadzenia obowiązku używania kasków ochronnych uzyskała pozytywną rekomendację Instytutu Transportu Samochodowego, w obrębie którego działa Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Dodatkowym argumentem przemawiającym za wprowadzaną zmianą pozostaje aspekt kosztów leczenia ofiar wypadków. Urazy głowy należą do najcięższych i najdroższych w leczeniu – wymagają długiej hospitalizacji, kosztownej rehabilitacji, często kończą się trwałym kalectwem. Wprowadzenie obowiązku noszenia kasków mogłoby odciążyć system opieki zdrowotnej i zmniejszyć społeczne koszty związane z wypadkami drogowymi. 4) dopuszcza się poruszanie się pojazdu zespołu ratownictwa medycznego po wyznaczonych przez zarządcę drogi pasach ruchu dla autobusów. Obecnie pojazdy ratownictwa medycznego, w tym karetki pogotowia, mają ustawowe prawo korzystać z buspasów, gdy używają sygnałów świetlnych i dźwiękowych, czyli gdy są pojazdami uprzywilejowanymi. Natomiast ostateczna decyzja o dopuszczeniu pojazdów ratownictwa medycznego do jazdy po buspasach zależy od zarządcy drogi, który może indywidualnie określić warunki korzystania z buspasów w danym obszarze. Udostępnienie buspasów dla karetek również bez włączonych sygnałów
---	---

	„Art. 129ja. W toku kontroli ruchu drogowego uprawniony organ kontroli może poddać badaniu w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu: 1) kierującego pojazdem lub inną osobę, w stosunku do której zachodzi uzasadnione podejrzenie, że mogła kierować pojazdem; 2) pasażera, o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.”; 9) w art. 135 w ust. 1: a) w pkt 1: – lit. c i d otrzymują brzmienie: „c) przekroczenia przez kierującego pojazdem liczby 24 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego w okresie 5 lat od dnia wysłania informacji o obowiązku ukończenia kursu reedukacyjnego, o którym mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2 i ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, zgodnie z art. 98a ust. 5 lub 7 tej ustawy,” „d) przekroczenia przez kierującego pojazdem w okresie 1 roku od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy liczby 20 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego lub stwierdzenia, na podstawie prawomocnych rozstrzygnięć, że w okresie próbnym, o którym mowa w art. 91 ust. 1 albo art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami popełnił on: – przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub – trzy wykroczenia określone w: – art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 92a § 2, art. 92b, art. 97a lub art. 98 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2025 r. poz. 734),	usprawni niesienie pomocy medycznej, nie zawsze bowiem ambulans jadący do potrzebującego, musi mieć włączone sygnały. Pojazdy ratownictwa medycznego często wykonują przejazdy transportowe z chorymi niewymagającymi pilnego transportu ze względów medycznych, a więc nie mogą być one traktowane jako uczestniczące w akcji związanej z ratowaniem życia. Przejazd buspasem z takimi chorymi pozwoli z jednej strony na szybszy ich transport, z drugiej na efektywniejsze wykorzystanie pojazdu poprzez ograniczenie czasu, w którym pojazd ten stoi w ulicznym korku w sytuacji, której charakter nie uzasadnia użycia sygnałów właściwych dla pojazdu uprzywilejowanego. 5) wprowadza się zmiany w zakresie przekazywania i gromadzenia danych w Centralnej Ewidencji Kierowców. Przewiduje się rozszerzenie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji kierowców oraz nadanie uprawnień kierownikowi ośrodka szkolenia techniki jazdy do przekazywania danych do wyżej wymienionej ewidencji. 6) dane o okresie próbnym i naruszeniu, o którym mowa w art. 98 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, będą przekazywane do systemu teleinformatycznego umożliwiającego realizację zadań organów właściwych do wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, o którym mowa w art. 16a ust. 1 tej ustawy. 7) rozszerza się uprawnienia policjanta, w związku z wykonywaniem czynności określonych art. 129 ust. 2 i art. 129ja ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Projekt przewiduje również zmianę przepisów uprawniających organ kontroli ruchu drogowego do poddania badaniu: kierującego pojazdem lub inną osobę, w stosunku do której zachodzi uzasadnione podejrzenie, że mogła kierować pojazdem oraz pasażera, o którym mowa w art. 8a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, tj. pasażera, który towarzyszy młodemu kierowcy, w celu ustalenia w organizmie zawartości alkoholu lub obecności środka działającego podobnie do alkoholu. Ponadto projekt umożliwia Policji występowanie w uzasadnionych przypadkach z wnioskiem o ocenę stanu zdrowia kierującego pojazdem lub pasażera, o którym mowa w art. 8a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. 8) dodaje się nową przesłankę zatrzymania prawa jazdy, tj. kierowanie pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym. Według danych Komendy Głównej Policji w 2023 roku zdecydowana większość wypadków miała miejsce na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych - zdarzeń tych było 16 692, co stanowi 79,7% wszystkich wypadków drogowych w Polsce oraz 87% wszystkich ofiar śmiertelnych i 79,5% rannych. Mimo, iż większość wypadków wydarzyła się na obszarze zabudowanym, to w wyniku wypadków mających miejsce poza obszarem zabudowanym zginęło więcej osób: w co piątym wypadku zginął człowiek, podczas gdy w obszarze zabudowanym - w co dwudziestym. Natomiast główną przyczyną wypadków występujących na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych po nieustąpieniu
--	--	--

	– art. 90, art. 92 § 1 lub 2 lub art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, w związku z niestosowaniem się odpowiednio do art. 25 ust. 1–3 lub znaków drogowych regulujących pierwszeństwo przejazdu, sygnałów świetlnych zakazujących wjazdu za sygnalizator lub poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli,” – lit. f otrzymuje brzmienie: „f) uzasadnionego podejrzenia, że kierujący pojazdem znajdujący się w okresie próbnym, o którym mowa w art. 91 ust. 1 albo art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, narusza zakaz, o którym mowa w art. 91 ust. 3 pkt 1 tej ustawy;” b) w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie: „a) kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym lub na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym lub” 10) w art. 135a w ust. 1: a) w pkt 1: – lit. g oraz h otrzymują brzmienie: „g) przekroczenia przez kierującego pojazdem liczby 24 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego w okresie 5 lat od dnia wysłania informacji o obowiązku ukończenia kursu reedukacyjnego, o którym mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2 i ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, zgodnie z art. 98a ust. 5 lub 7 tej ustawy;”	pierwszeństwa przejazdu (3 836 wypadków) było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (3 562 wypadki). W 2024 roku również zdecydowana większość wypadków miała miejsce na drogach jednojezdniowych, dwukierunkowych – zdarzeń tych było 17 104, co stanowi 79,5%. Zginęło w nich 1 636 osób (86,3% ogółu zabitych), a 19 590 zostało rannych (79,0% ogółu rannych). Tym samym nowa podstawa zatrzymania prawa jazdy w odniesieniu do wykroczeń związanych z przekroczeniem prędkości poza obszarem zabudowanym powinna dotyczyć w pierwszej kolejności dróg jednojezdniowych, dwukierunkowych. Propozycja nowelizacji przepisów w omawianym zakresie była przedmiotem uchwały nr 8/2024 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 5 czerwca 2024 r. W konsekwencji przewiduje się również zwiększenie uprawnień Policji w zakresie zatrzymywania praw jazdy kierującego pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h. Dotychczas powyższe przekroczenie prędkości skutkowało zatrzymaniem prawa jazdy wyłącznie w przypadku kierowania pojazdem na obszarze zabudowanym. Zmiana lit. d i f w art. 135 w ust. 1 w pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym stanowi konsekwencje projektowanego wejścia w życie przepisów dotyczących okresu próbnego. W konsekwencji do dodawanej nowej przesłanki zatrzymania prawa jazdy skorygowano przepis art. 135 ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dodając wyrazy „na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym lub”. 9) uwzględniając, że art. 140d pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym przewiduje uczestnictwo wojewódzkiego inspektora transportu drogowego w pracach Wojewódzkiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego za zasadne uznano uzupełnienie składu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o przedstawiciela Głównego Inspektora Transportu Drogowego. 10) przedłuża się do 31 grudnia 2027 r. możliwość poruszania się pojazdom elektrycznym i napędzanym wodorem po pasach ruchu dedykowanych autobusom. Przedłużenie obowiązywania przepisu art. 148a ustawy - Prawo o ruchu drogowym pozwoli na osiągnięcie synergii między krajową polityką transportową a założeniami UE, mając na celu dalsze promowanie transportu zeroemisyjnego. Podstawa tego przepisu wynika bezpośrednio z założeń ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. 2024 poz. 1289, z późn. zm.), której celem jest m.in. ograniczenie emisji gazów cieplarnianych oraz poprawa jakości powietrza. Przepis umożliwia zwiększenie atrakcyjności pojazdów zeroemisyjnych poprzez preferencje w ruchu drogowym, co wpływa na decyzje konsumenckie dotyczące zakupu pojazdów o zerowej emisji. Przedłużenie obowiązywania tego rozwiązania do końca 2027 r. jest zgodne z długoterminowymi celami polityki klimatycznej Polski, jak również przyczynia się do realizacji zobowiązań wynikających z polityki Unii Europejskiej. Ograniczenie przywileju w postaci możliwości korzystania z buspasów na tym etapie upowszechnienia zeroemisyjnych środków transportu mogłoby wpłynąć negatywnie na rozwój rynku elektromobilności i wodoromobilności, w szczególności wśród użytkowników indywidualnych.
--	---	---

	– „h) przekroczenia przez kierującego pojazdem w okresie 1 roku od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy liczby 20 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego lub stwierdzenia, na podstawie prawomocnych rozstrzygnięć, że w okresie 2 lat od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy popełnił on: – przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub – trzy wykroczenia określone w: – art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 92a § 2, art. 92b, art. 97a lub art. 98 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, – art. 90, art. 92 § 1 lub 2 lub art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, w związku z niestosowaniem się odpowiednio do art. 25 ust. 1–3 lub znaków drogowych regulujących pierwszeństwo przejazdu, sygnałów świetlnych zakazujących wjazdu za sygnalizator lub poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli,” – uchyla się lit. j, b) w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie: „a) kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym lub na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym lub”, 11) w art. 137 po ust. 4 dodaje się ust. 4a w brzmieniu:	W październiku 2024 r. zarejestrowano 1146 osobowych samochodów elektrycznych, natomiast w listopadzie 2024 r. zarejestrowano 1181 takich pojazdów. Liczba wszystkich nowo zarejestrowanych samochodów osobowych w październiku 2024 r. w Polsce wyniosła 48 097. Powyższe dane wskazują, że rozwój jest stabilny, jednak w skali wszystkich nowych rejestracji, pojazdy elektryczne nadal stanowią niewielki odsetek. Przepis ten, mający na celu promowanie ekologicznych środków transportu, stanowi skuteczne narzędzie wspierające rozwój rynku pojazdów elektrycznych i wodorowych w Polsce (często podawane jako przykład w przestrzeni medialnej). Należy również zwrócić uwagę na fakt, że udział pojazdów zeroemisyjnych w ruchu drogowym w Polsce jest obecnie relatywnie niewielki, a przewidywana dynamika ich wzrostu do końca 2027 r. nie wskazuje na ryzyko znaczącego zwiększenia obciążenia buspasów. Dlatego też w świetle aktualnych wyzwań związanych z rozwojem infrastruktury ładowania, dostępnością pojazdów elektrycznych oraz koniecznością dalszego promowania zeroemisyjnej mobilności, przedłużenie obowiązywania przepisu do końca 2027 r. jest uzasadnione.
--	--	--

	„4a. W przypadku gdy w następstwie rozpatrzenia zażalenia wydano postanowienie o zwrocie zatrzymanego prawa jazdy, ust. 4 stosuje się odpowiednio.”, 12) w art. 140d w pkt 4 po wyrazach „Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad” dodaje się wyrazy „ oraz Głównego Inspektora Transportu Drogowego”; 13) w art. 148a w ust. 1 wyrazy „1 stycznia 2026 r.” zastępuje się wyrazami „31 grudnia 2027 r.”.	
Art. 2.	Art. 2. W ustawie z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2025 r. poz. 734) po art. 89 dodaje się art. 89a w brzmieniu: „Art. 89a. § 1. Kto, mając obowiązek opieki lub nadzoru nad osobą, która nie ukończyła 16 roku życia, dopuszcza do kierowania przez nią rowerem, hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, jeżeli osoba ta wbrew obowiązkowi nie używa kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym, podlega karze grzywny do 100 złotych. § 2. Tej samej karze podlega ten, kto, mając obowiązek opieki lub nadzoru nad osobą, która nie ukończyła 17 roku życia, dopuszcza do przewożenia przez nią na rowerze dziecka w wieku do lat 7 nieumieszczonego na dodatkowym siedelku zapewniającym bezpieczną jazdę lub bez kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym.”.	Odpowiedzialność za naruszenie ww. obowiązku korzystania z kasku ochronnego przez osobę do ukończenia 16 roku życia podczas jazdy rowerem, hulajnogą elektryczną lub UTO będzie dochodzona na podstawie przepisów ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. - Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2025 r. poz. 860) i będzie spoczywać na osobie mającej obowiązek opieki lub nadzoru nad osobą do ukończenia 16 roku życia. Obowiązek ten będzie sankcjonowany karą grzywny. Natomiast w przypadku obowiązku korzystania z kasku ochronnego przez dziecko do 7 lat, przewożone na rowerze, karze grzywny będzie podlegać osoba przewożąca to dziecko z naruszeniem ww. obowiązku, a w przypadku, gdy kierującym rowerem będzie osoba do 17 roku życia – odpowiedzialność spoczywać będzie na osobie, mającej obowiązek opieki lub nadzoru nad tą osobą, tj. osobą do ukończenia 17 roku życia. Sankcja za naruszenie opisanego wyżej obowiązku korzystania z kasku ochronnego przez osobę do ukończenia 16 roku życia podczas jazdy rowerem, hulajnogą elektryczną lub UTO, jak również za naruszenie obowiązku korzystania z kasku ochronnego przez dziecko do 7 lat, przewożone na rowerze, została określona w nowym art. 89a ustawy z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń (Dz.U. z 2025 r. poz. 734). Zgodnie z tą regulacją, odpowiedzialność za wykroczenie spoczywa na osobie mającej obowiązek opieki lub nadzoru nad osobą niepełnoletnią i jest sankcjonowana karą nagany albo karą grzywny.
Art. 3.	Art. 3. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, 1544 i 1855) wprowadza się następujące zmiany: 2) w art. 39aa: a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Szkolenie osób zamierzających wykonywać przewóz drogowy lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy może być prowadzone przez branżowe centrum umiejętności, o którym mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14	Projekt ustawy zmienia przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym umożliwiając prowadzenie szkolenia osób zamierzających wykonywać przewóz drogowy lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy przez branżowe centrum umiejętności, o którym mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, prowadzące branżowe szkolenie zawodowe na podstawie art. 117 ust. 1a pkt. 4a tej ustawy w zakresie przygotowania do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej oraz szkolenia okresowego w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C, C+E, D1, D i D+E. Zmiana ta powoduje z kolei konieczność uzupełnienia art. 39e ust. 1 ustawy o transporcie drogowym o dyrektora branżowego centrum umiejętności,

grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, prowadzące działalność w dziedzinie zawodowej transport drogowy, spedycja, logistyka, diagnostyka i naprawa pojazdów, elektromobilność lub przemysł motoryzacyjny, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46c ust. 1 tej ustawy – w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej oraz szkolenia okresowego, w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E, jeżeli branżowe centrum umiejętności spełnia wymagania, o których mowa w art. 39g ust. 2 pkt 2 i 3 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 39i ust. 1. Szkolenie to jest prowadzone w formie pozaszkolnej, o której mowa w art. 117 ust. 1a pkt 5 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe.”, b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Podmiot, o którym mowa w: 1) ust. 1 pkt 1 – prowadzi szkolenia w formie stacjonarnej lub w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu; 2) ust. 1 pkt 2–4 i ust. 1a zdanie pierwsze – prowadzi szkolenia w formie dziennej lub w formie stacjonarnej w rozumieniu art. 4 pkt 29a i 29b ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe.”; 3) w art. 39b po ust. 1b dodaje się ust. 1c w brzmieniu: „1c. W przypadku osób uczestniczących w szkoleniach, o których mowa w art. 39aa ust. 1a, spełnienie wymogu braku przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, o którym mowa w ust. 1, następuje również na podstawie orzeczenia lekarskiego, o którym mowa w art. 79 ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, oraz na podstawie orzeczenia psychologicznego, o którym mowa w art. 84 ust. 1 tej ustawy.”; 4) w art. 39b¹ w ust. 1 pkt 2 otrzymuje brzmienie:	jako podmiotu zobowiązanego do wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej osobie, która ukończyła szkolenie okresowe w tym centrum.
--	---

	„2) kursu kwalifikacyjnego – w ośrodku szkolenia lub w branżowym centrum umiejętności prowadzącym szkolenie, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a.”; 5) w art. 39e ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Kierownik ośrodka szkolenia lub dyrektor branżowego centrum umiejętności prowadzącego szkolenie, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a, wydaje osobie, która ukończyła wymagane zajęcia w ramach szkolenia okresowego, świadectwo kwalifikacji zawodowej potwierdzające ukończenie szkolenia okresowego.”; 6) po art. 39ha dodaje się art. 39hb w brzmieniu: „Art. 39hb. 1. Wojewoda właściwy ze względu na siedzibę branżowego centrum umiejętności prowadzącego szkolenie, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a, sprawuje nadzór nad prowadzeniem tego szkolenia. 2. Branżowe centrum umiejętności prowadzące szkolenie, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a, informuje wojewodę o rozpoczęciu prowadzenia szkolenia. 3. Przed rozpoczęciem szkolenia oraz w ramach sprawowanego nadzoru wojewoda przeprowadza kontrolę w branżowym centrum umiejętności prowadzącym szkolenie, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a, w zakresie spełniania wymagań, o których mowa w art. 39g ust. 2 pkt 2 i 3 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 39i ust. 1. 4. W przypadku gdy branżowe centrum umiejętności prowadzące szkolenie, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a, nie spełnia wymagań, o których mowa w art. 39g ust. 2 pkt 2 i 3 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 39i ust. 1, wojewoda wyznacza termin dostosowania się do tych wymagań. 5. Do kontroli, o której mowa w ust. 3, przepisy art. 39h ust. 2a i ust. 3 pkt 1, 3 i 4 stosuje się odpowiednio. 6. Wojewoda wydaje decyzję administracyjną o zakazie prowadzenia przez branżowe centrum umiejętności szkolenia, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a, w przypadku gdy branżowe centrum	
--	---	--

	umiejętności nie dostosowało się do wymagań, o których mowa w art. 39g ust. 2 pkt 2 i 3 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 39i ust. 1, w wyznaczonym przez wojewodę terminie, lub rażąco naruszyło warunki, o których mowa w art. 39h ust. 3 pkt 1, 3 i 4. Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu. 7. Decyzję, o której mowa w ust. 6, wojewoda przekazuje do organu prowadzącego branżowe centrum umiejętności prowadzące szkolenie, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a, i do kuratora oświaty właściwego ze względu na siedzibę tego centrum. 8. Branżowe centrum umiejętności może wznowić prowadzenie szkolenia, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a, po upływie 2 lat od dnia wydania decyzji, o której mowa w ust. 7. Przepisy ust. 2–7 stosuje się.”; 7) w art. 39i w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 39g, oraz branżowego centrum umiejętności prowadzącego szkolenie, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a, w zakresie infrastruktury technicznej, warunków lokalowych, wyposażenia dydaktycznego oraz pojazdów używanych w trakcie szkolenia;”.	
Art. 4.	Art. 4. W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 3 w ust. 3a: a) pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) uzyskania prawa jazdy kategorii D1 lub D w przypadku całkowitego ubytku słuchu lub w przypadku częściowego ubytku słuchu w stopniu uniemożliwiającym rozumienie mowy z odległości jednego metra i mniejszej, w tym przy zastosowaniu aparatów słuchowych lub implantów słuchowych;”; b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:	1) wprowadzenie możliwości uzyskania prawa jazdy kategorii D1 lub D w przypadku całkowitego ubytku słuchu lub w przypadku częściowego ubytku słuchu. Z uwagi na wskazywany przez środowiska transportowe niedobór kierowców w projekcie przewiduje się ograniczenie przeciwwskazań do: - uzyskania prawa jazdy kategorii D1 lub D wyłącznie do przypadku całkowitego ubytku słuchu lub w przypadku częściowego ubytku słuchu w stopniu uniemożliwiającym rozumienie mowy z odległości jednego metra i mniejszej, w tym przy zastosowaniu aparatów słuchowych lub implantów słuchowych, - cofnięcia uprawnień w zakresie prawa jazdy kategorii C lub C1, D lub D1 osobie, która w wyniku nagłego zdarzenia utraciła słuch w stopniu uniemożliwiającym jej rozumienie mowy z odległości jednego metra i mniejszej, w tym przy zastosowaniu aparatów słuchowych lub implantów słuchowych – przez okres roku od tego zdarzenia.

„3) cofnięcia uprawnień w zakresie prawa jazdy kategorii C lub C1, D lub D1 osobie, która w wyniku nagłego zdarzenia utraciła słuch w stopniu uniemożliwiającym jej rozumienie mowy z odległości jednego metra i mniejszej, w tym przy zastosowaniu aparatów słuchowych lub implantów słuchowych – przez rok od dnia tego zdarzenia.”; 2) w art. 5b w ust. 3 pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) w dniu uzyskania pozytywnego wyniku egzaminu państwowego, o którym mowa w art. 49 ust. 1 pkt 1, w zakresie kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, B+E lub T, ale nie wcześniej niż po osiągnięciu wymaganego wieku do kierowania, o którym mowa odpowiednio w art. 8;”; 3) w art. 7 w ust. 1: a) w pkt 2 po wyrazie „B1” dodaje się przecinek i wyraz „B”; b) w pkt 3 po wyrazie „B1” dodaje się przecinek i wyraz „B”; 4) w art. 8: a) w ust. 1: – po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu: „3a) 18 lat – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii A2, B+E, C1 i C1+E;”; b) w ust. 2 we wprowadzeniu do wyliczenia po wyrazach „Rzeczypospolitej Polskiej” dodaje się wyrazy „lub pobranymi w ramach świadczeń na rzecz obrony”; 5) po art. 8 dodaje się art. 8a w brzmieniu: „Art. 8a. 1. Prawo jazdy kategorii B uzyskane po ukończeniu 17 lat a przed ukończeniem 18 lat stwierdza posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami wyłącznie podczas jazdy: 1) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – do czasu ukończenia 18 lat;	Powyższe regulacje stanowią odpowiedź na niedobór kierowców zawodowych na rynku pracy, który jest problemem nie tylko w Polsce, ale również w pozostałych państwach członkowskich Unii Europejskiej, jak wskazują międzynarodowe organizacje reprezentujące interesy pracodawców i pracobiorców. 2) możliwość wydawania prawa jazdy kategorii B osobom, które osiągnęły wiek 17 lat i uzyskały pisemną zgodę rodziców lub opiekunów, w powiązaniu m.in. z wdrożeniem regulacji dotyczących okresu próbnego oraz wprowadzeniem systemu jazdy w towarzystwie doświadczonego kierowcy. Projekt ustawy realizuje rekomendacje Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zawarte w uchwale nr 8/2024 z dnia 5 czerwca 2024 r. w sprawie zmiany przepisów w zakresie zatrzymywania prawa jazdy. Uwzględniając raport Komendy Głównej Policji Biura Ruchu Drogowego pt. „Wypadki drogowe w Polsce w 2023 r.” oraz Raport Komendy Głównej Policji Biura Ruchu Drogowego pt. „Wypadki drogowe w Polsce w 2024 r.” wskazujący, że grupa tzw. „młodych kierowców” w wieku 18-24 lat charakteryzuje się najwyższym wskaźnikiem liczby wypadków na 10 tys. populacji, przesądzone, iż zasadne jest wprowadzenie rozwiązań, których skutkiem będzie rozwinięcie u takich młodych kierujących poczucia odpowiedzialności za kierownicą oraz uświadomienie im niebezpieczeństw wynikających przede wszystkim z nadmiernej i niedostosowanej prędkości do warunków ruchu panujących na drodze. Z tego względu projektuje się przywrócenie możliwości wydawania prawa jazdy kategorii B osobom, które osiągnęły wiek 17 lat i uzyskały pisemną zgodę rodziców lub opiekunów, w powiązaniu m.in. z wdrożeniem regulacji dotyczących okresu próbnego oraz wprowadzeniem systemu jazdy w towarzystwie doświadczonego kierowcy. Według badań Instytutu Transportu Samochodowego problem młodych kierowców posiadających prawo jazdy krócej niż 2 lata jest jednym z głównych problemów zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w większości krajów wysoko zmotoryzowanych. Szczegółowe analizy wypadków z udziałem młodych kierowców pozwoliły na określenie wspólnych cech tego zjawiska. Powodem jest nie tyle brak znajomości przepisów czy umiejętności wykonywania manewrów, znajomości technicznej poruszania się pojazdem, ale przede wszystkim brak doświadczenia, nieświadomość istnienia katalogu zagrożeń i brak ich przewidywania, a przy tym nadmierna wiara we własne umiejętności. System szkolenia kierowców obowiązujący w Polsce ograniczający się do kilkudziesięciu godzin szkolenia teoretycznego i praktycznego nie jest w stanie zapewnić w pełni możliwości realizacji podstawowego celu, jakim jest przygotowanie kandydatów na kierowców do bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym. Zgodnie z zaleceniami ekspertów międzynarodowych system szkolenia kierowców powinien umożliwiać: 1) kształtowanie świadomości ryzyka poprzez indywidualne doświadczenie,
--	---

2) w towarzystwie pasażera siedzącego na przednim siedzeniu, w przypadku pojazdu samochodowego innego niż czterokołowiec – przez okres 6 miesięcy, licząc od dnia uzyskania prawa jazdy, jednak nie dłużej niż do czasu ukończenia 18 lat. 2. Pasażerem, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, może być osoba, która spełnia łącznie następujące warunki: 1) ukończyła 25 lat; 2) posiada nieprzerwanie uprawnienia do kierowania pojazdami stwierdzone prawem jazdy kategorii B od co najmniej 5 lat, licząc od dnia, w którym odbywa się jazda; 3) nie podlega zakazowi prowadzenia pojazdów mechanicznych i nie podlegała temu zakazowi w okresie ostatnich 5 lat, licząc od dnia, w którym odbywa się jazda; 4) nie znajduje się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu. 3. Wymogi określone w ust. 2 pkt 1 i 2 nie dotyczą instruktora, o którym mowa w art. 33 ust. 1, i egzaminatora, o którym mowa w art. 58 ust. 1.”; 7) w art. 11: b) po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu: 1b. Składający oświadczenie, o którym mowa w ust. 1a pkt 2, jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, wynikającej z art. 233 § 6 Kodeksu karnego, oświadczam, że posiadam na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej miejsce zamieszkania, o którym mowa w art. 11 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.” Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”;	2) skuteczną naukę bezpiecznych zachowań na drodze, 3) kształtowanie indywidualnej motywacji kierowcy i społecznej odpowiedzialności, 4) nabycie niezbędnego doświadczenia przed uzyskaniem prawa jazdy, 5) nadzór nad młodym, niedoświadczonym kierowcą w czasie dwóch pierwszych lat kierowania pojazdem. Efektywny model szkolenia kierowców powinien być maksymalnie wydłużony, umożliwiać rozpoczęcie nauki jak najwcześniej i obejmować m.in. system jazdy z osobą towarzyszącą po uzyskaniu prawa jazdy w pierwszym okresie samodzielnych jazd, czy okres próby dla młodych stażem kierowców. Również zalecenia opublikowane w raporcie Komisji Europejskiej (Thematic Report, Young Novice Drivers, EC, 2023) wskazują, że zostało udowodnione, iż m.in. następujące środki w przeciwdziałaniu wypadkom drogowym popełnianym przez młodych kierowców mogą okazać się skuteczne: 1) jazda w towarzystwie starszego, bardziej doświadczonego kierowcy, 2) niższy poziom alkoholu we krwi. Ponadto wyniki analizy wypadków drogowych w Polsce, przeprowadzonej przez Komendę Główną Policji wskazują, że „młodzi kierowcy” w wieku 18-24 lata byli sprawcami 2 898 wypadków w 2023 r. (15,2% wypadków powstałych z winy kierujących), zginęło w nich 275 osób, a 3 664 osoby zostały ranne. W 2024 r. byli oni sprawcami 2 945 wypadków (15,0% wypadków powstałych z winy kierujących), zginęło w nich 271 osób, a 3 745 zostało rannych. W porównaniu z rokiem ubiegłym jest to: więcej wypadków o 47 (+1,6%), mniej zabitych o 4 (-1,5%) i więcej rannych o 81 (+2,2%). Analiza przyczyn wypadków, które spowodowali „młodzi kierowcy” wskazuje, że jest to grupa osób, którą cechuje brak doświadczenia i umiejętności w kierowaniu pojazdami i jednocześnie duża skłonność do brawury i ryzyka. Dane te uzasadniają w pełni konieczność podjęcia interwencji w zakresie zmian prawnych, dedykowanych szczególnie tej grupie kierowców i kandydatów na kierowców. Uwzględniając, że pasażerem omawianego „młodego kierowcy” tj. kierowcy, który nie ukończył 18 lat powinna być osoba posiadająca odpowiednie doświadczenie w kierowaniu pojazdem, która będzie w stanie przekazywać wskazówki podczas jazdy i kształtować prawidłowe zachowania bezpiecznego kierowania pojazdem - przesądzono, że osoba towarzysząca musi spełniać określone w projekcie warunki. Terminologia dotycząca „znajdowania się pod wpływem alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu” opiera się na regulacji zawartej w art. 45 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Wymogi w zakresie dotyczącym wieku i czasu posiadania uprawnień nie będą miały zastosowania do instruktorów i egzaminatorów, którzy uzyskali uprawnienia na podstawie odrębnych przepisów przed ukończeniem 25 lat oraz posiadają prawo jazdy kategorii B przez okres krótszy niż 5 lat.
--	--

	c) ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Osoba, która nie ukończyła 18 lat, może uzyskać prawo jazdy kategorii AM, A1, B1, B lub T za pisemną zgodą rodzica lub opiekuna.”; 8) w art. 31 w ust. 1: a) w pkt 4 w lit. c skreśla się wyraz „oraz” i dodaje się kropkę, b) uchyla się pkt 5; 9) w art. 35: a) w ust. 1 w pkt 5 wyrazy „pkt 3–5” zastępuje się wyrazami „pkt 3 i 4”, b) w ust. 6 wyrazy „pkt 3–5” zastępuje się wyrazami „pkt 3 i 4”; 11) w art. 56 ust. 6 otrzymuje brzmienie: „6. Minister właściwy do spraw gospodarki wyznacza podmiot właściwy do prowadzenia i aktualizowania internetowej bazy, o której mowa w ust. 5, oraz zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na jej prowadzenie, biorąc pod uwagę doświadczenie tego podmiotu w zakresie prowadzenia badań naukowych lub prac rozwojowych z zakresu motoryzacji lub działalności na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uwzględniając zaplecze techniczne niezbędne do prowadzenia i aktualizowania tej bazy.”; 12) w art. 63: b) uchyla się ust. 5; 13) w art. 71: a) w ust. 1 w pkt 4 w lit c. kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu: „5) podjęcie przez egzaminatora dodatkowych zajęć zarobkowych bez pisemnego powiadomienia dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu	Przewiduje się, że ww. „młody kierowca”, jako beneficjent nowych regulacji będzie odpowiedzialny za ich stosowanie. Wydawane mu będzie prawo jazdy opatrzone kodem wskazującym, że jego posiadacz jest obowiązany kierować pojazdem określonym w prawie jazdy kategorii B, innym niż czterokołowiec, wyłącznie w towarzystwie pasażera spełniającego wymogi określone w art. 8a ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami - przez okres 6 miesięcy licząc od dnia uzyskania prawa jazdy, jednak nie dłużej niż do czasu ukończenia 18 lat oraz do czasu ukończenia 18 lat w przypadku przewozu osób poniżej 18 lat. Prowadzenie pojazdu bez wymaganego doświadczonego pasażera spełniającego wymogi określone w art. 8a ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami traktowane będzie jako jazda bez uprawnień. Oznacza to, że kierowca taki popełni wykroczenie, które zgodnie z art. 94 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2025 r. poz. 734) podlega karze aresztu, ograniczenia wolności lub grzywny nie mniejszej niż 1 500 zł. Wynika to z utrwalonego w orzecznictwie Sądu Najwyższego poglądu, że penalizowany w art. 94 § 1 Kodeksu wykroczeń brak wymaganych uprawnień zachodzi wówczas, gdy dana osoba w ogóle nie uzyskała uprawnień do prowadzenia pojazdu określonej kategorii w sposób wskazany ustawowo, utraciła je w wyniku cofnięcia i musi ponownie ubiegać się o uzyskanie takich uprawnień lub posiadając <i>de facto</i> takie uprawnienia nie może w danej chwili ich realizować i z nich korzystać z uwagi np. na ich czasowe zawieszenie, niepowodujące jednak ich definitywnej utraty (sygn. akt I KK 408/24, wyrok z dnia 14 maja 2025 r.). Podkreślenia bowiem wymaga, że korzystanie z uprawnień do kierowania pojazdem przez takiego młodego kierowcę, przed ukończeniem 18 roku życia będzie bowiem obwarowane m.in. warunkiem jazdy w towarzystwie pasażera, spełniającego odpowiednie wymagania ustawowe. Dodatkowo Policja będzie uprawniona do zatrzymania prawa jazdy kierującego pojazdem, który naruszy obowiązek kierowania w towarzystwie pasażera, o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami lub z naruszeniem warunków, o których mowa w art. 8a ust. 2 lub kierującego pojazdem znajdującego się w okresie próbnym, o którym mowa w art. 91 ust. 1 albo art. 92 ust. 1, który nie przestrzegał zakazu, o którym w art. 91 ust. 3 lub 4 tej ustawy. Prawo jazdy wydane kierowcy, który ukończył 17 rok życia będzie zawierało w swej treści kod ograniczający zakres uprawnień. Rodzaj tego kodu zostanie wskazany w przepisach rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu, wydanego na podstawie art. 20 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Powyższe regulacje są ściśle powiązane z przewidzianym projektowaną ustawą wdrożeniem rozwiązań dotyczących okresu próbnego. Podkreślić należy, że regulacje zawarte w rozdziale 14 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (regulacje dotyczące okresu próbnego) od ponad 12 lat oczekują na wejście w życie. Na podstawie art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw przepisów ww. rozdziału 14 nie stosowało się do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych na zasadach określonych w art. 100aa–100aq ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Aktualnie możliwe jest przyjęcie rozwiązań, które umożliwią wcześniejsze w życie ww. przepisów (tj. w terminie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia
--	---	--

	drogowego lub wykonywanie czynności lub zajęć sprzecznych z obowiązkami wynikającymi z przepisów ustawy lub podważających zaufanie do wykonywania zawodu egzaminatora.”, b) w ust. 3 wyrazy „pkt 2–4” zastępuje się wyrazami „pkt 2–5”; 14) w art. 72: a) w ust. 1: – pkt 1 otrzymuje brzmienie: „1) egzaminowi została poddana osoba, o której mowa w art. 50 ust. 2 lub 3;”, – w pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu: 3) odbył się w związku z popełnieniem przestępstwa.”, b) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Unieważniony egzamin przeprowadza się ponownie na koszt wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub zwraca się opłatę za przeprowadzenie egzaminu państwowego na wniosek osoby egzaminowanej.”, c) dodaje się ust. 4 w brzmieniu: „4. Przepisu ust. 3 nie stosuje się w przypadku unieważnienia egzaminu: 1) do którego przystąpiła osoba, o której mowa w art. 50 ust. 2 lub 3; 2) który odbył się w związku z popełnieniem przestępstwa.”; 15) w art. 76 w ust. 3 po wyrazach „zespołem pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” dodaje się wyrazy „lub pobranym w ramach świadczeń na rzecz obrony”; 16) art. 78 otrzymuje brzmienie:	projektowanej ustawy) oraz uniezależnia ich obowiązywanie od ogłoszenia komunikatu określającego termin wdrożenia pozostałych nowych rozwiązań technicznych w Centralnej Ewidencji Kierowców. W okresie próbnym kierujący pojazdem będą objęci surowszymi regulacjami. Dodatkowo osoby objęte okresem próbnym, które nie ukończyły 18 lat, będą mogły przewozić inne osoby nieletnie wyłącznie w towarzystwie dorosłego doświadczonego kierowcy, a także nie będą mogły wykonywać transportu drogowego rzeczy, o którym mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym lub wykonywać przewozu osób taksówką lub w ramach przewozu okazjonalnego w rozumieniu art. 4 pkt 11 tej ustawy Zakłada się, że umożliwienie 17-latkom uzyskania prawa jazdy kategorii B w powiązaniu z wprowadzeniem ograniczeń takich jak: jazda z doświadczonym kierowcą, zerowy poziom alkoholu we krwi oraz, okres próbny po uzyskaniu prawa jazdy, przyniesie w dłuższej perspektywie poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach wraz ze zminimalizowaniem ciężkości zdarzeń drogowych. Będzie wspierało kształtowanie prawidłowych postaw i zachowań na drodze wśród „młodych kierowców”. Ponadto w okresie próbnym kierowca, który przekroczył liczbę 12 punktów przyznawanych za naruszenie przepisów ruchu drogowego będzie zobowiązany odbyć praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym. Takie szkolenie będzie prowadzone przez Ośrodki Doskonalenia Techniki Jazdy, które informację o odbyciu szkolenia będą na bieżąco zamieszczały w Centralnej Ewidencji Kierowców, do której mają dostęp starostowie. Szkolenie musi być ukończone przed upływem okresu próbnego. Trwa ono zaledwie godzinę co powoduje, że możliwe jest jego odbycie nawet w ostatnim dniu okresu próbnego. Wprowadzony od dnia 17 czerwca 2023 r. wymóg legitymowania się przez kierowców wykonujących przewóz osób taksówkami lub w ramach przewozów okazjonalnych prawem jazdy wydanym w kraju spowodował wzrost zainteresowania wymianą zagranicznego prawa jazdy na krajowe u kierujących pojazdami niebędących obywatelami Polski. Zaznaczenia wymaga, że w 2023 r. w porównaniu do 2022 r. odnotowano wzrost liczby wymienianych praw jazdy do 56 345 sztuk z 29 845 sztuk, tj. o 26 500. Najczęściej wymienionymi dokumentami są wydane uprawnienia do kierowania pojazdami z krajów takich jak: Wielka Brytania, Ukraina, Białoruś i Rosja. Procedura wymiany prawa jazdy, według strony społecznej, jest długotrwała i powoduje brak dostępności kierowców na rynku pracy. Aby dokonać wymiany zagranicznego prawa jazdy kierowca musi spełniać wymóg tzw. rezydencji, czyli przebywać na terytorium RP co najmniej 185 dni. Ponadto postępowanie administracyjne w przedmiocie wydania prawa jazdy jest czasochłonne; starostwa odnotowują zwiększoną liczbę postępowań w tym zakresie, a w ramach tych postępowań należy potwierdzić uprawnienia kierowcy w kraju będącym wystawcą prawa jazdy. Tym samym, posiadacz zagranicznego prawa jazdy, który wiąże swoją przyszłość z Polską i chciałby podjąć pracę jako kierowca nie tylko musi czekać 185 dni, aby zgodnie z przepisami złożyć wniosek o wydanie mu polskiego prawa jazdy, ale również oczekuje na wydanie decyzji w przedmiocie wydania mu prawa jazdy. Z tego względu,
--	--	---

	„Art. 78. 1. Osoba podlegająca badaniu lekarskiemu, a w przypadku niepełnoletniego kandydata, ucznia lub słuchacza, o których mowa w art. 75 ust. 1 pkt 7 i 8 – rodzic w rozumieniu art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, są obowiązani wypełnić oświadczenie dotyczące stanu zdrowia. 2. Oświadczenie, o którym mowa w ust. 1, składa się w formie ankiety uprawnionemu lekarzowi pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń. Składający oświadczenie jest obowiązany do zawarcia w nim klauzuli następującej treści: „Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 Kodeksu karnego oświadczam, że dane zawarte w ankiecie są zgodne z prawdą”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych oświadczeń.”; 17) w art. 83 w ust. 3 po wyrazach „zespołem pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” dodaje się wyrazy „lub pobranym w ramach świadczeń na rzecz obrony”; 18) rozdział 14 otrzymuje brzmienie: „Rozdział 14. Okres próbny Art. 91. 1. Okres próbny dla osoby, która po raz pierwszy uzyskała prawo jazdy kategorii B, trwa: 1) 2 lata, w przypadku osoby, która ukończyła 18 lat, 2) 3 lata, w przypadku osoby posiadającej prawo jazdy, o którym mowa w art. 8a ust. 1, jednak nie dłużej niż do czasu ukończenia przez nią 20 lat – począwszy od dnia, w którym został jej wydany ten dokument. 2. W przypadku uzyskania tymczasowego elektronicznego prawa jazdy okres próbny trwa począwszy od dnia uzyskania pozytywnego wyniku egzaminu państwowego, o którym mowa w art. 49 ust. 1 pkt 1.	zasadnym jest usprawnienie procedury wydawania polskiego prawa jazdy na podstawie prawa jazdy zagranicznego. Projektowana zmiana dopuszcza złożenie wniosku o wydanie prawa jazdy przed spełnieniem wymogu rezydencji. Podkreślić należy, że upływ 185 dni stanowi zdarzenie pewne, zatem za celowe uznać należy prowadzenie postępowania w przedmiocie wydania prawa jazdy, przygotowanie decyzji i jej wydanie po upływie wymaganego okresu rezydencji. Powyższa zmiana będzie miała pozytywny wpływ na rynek pracy oraz posiadaczy zagranicznych praw jazdy, którzy z powodu więzi osobistych lub zawodowych chcą uzyskać polskie prawo jazdy i na przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą polegającą na pośrednictwie przy przewozach osób. Przewiduje się, że weryfikacja spełniania przez osobę ubiegającą się o wydanie prawa jazdy wymagań, o których mowa w art. 11 ust. 1 pkt 5 lit. a-d ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami będzie dokonywana najpóźniej w dniu odbioru prawa jazdy. Osoba ubiegająca się o wydanie prawa jazdy spełnia wymagania, o których mowa w ust. 1 pkt 5 lit. a-d najpóźniej w dniu odbioru prawa jazdy i uprzedzona o odpowiedzialności karnej za zeznanie nieprawdy lub zatajenie prawdy oświadcza, że posiada miejsce zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w rozumieniu art. 12 zdanie 1 dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy. 3) zapewniono ciągłość prowadzenia przez wybrany podmiot internetowej bazy pojazdów szkoleniowych przystosowanym do rodzaju niepełnosprawności. Dotychczas minister właściwy do spraw gospodarki wyznaczał, spośród jednostek organizacyjnych jemu podległych lub przez niego nadzorowanych, podmiot właściwy do prowadzenia i aktualizowania internetowej bazy, o której mowa w ust. 5, oraz zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na jej prowadzenie. Pomiotem tym jest Przemysłowy Instytut Motoryzacji, który został powołany jako centralna jednostka zaplecza naukowo-badawczego polskiej motoryzacji. Przez wiele lat Instytut stanowił główne zaplecze konstrukcyjne i badawcze dla rozwijającego się polskiego przemysłu motoryzacyjnego. Prowadzone w Instytucie prace ukierunkowane są na bezpośrednie zastosowanie w praktyce i mają istotne znaczenie dla rozwoju innowacyjności i konkurencyjności polskiego przemysłu. W dniu 1 kwietnia 2019 roku Przemysłowy Instytut Motoryzacji stał się częścią Sieci Badawczej Łukasiewicz – trzeciej największej sieci badawczej w Europie, a tym samym przestał być jedną z jednostek organizacyjnych podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw gospodarki. Sieć Badawcza Łukasiewicz podlega ministrowi właściwemu do spraw szkolnictwa wyższego i nauki, który sprawuje nad nią nadzór pod względem legalności, rzetelności, celowości i gospodarności. Natomiast Prezes Centrum Łukasiewicz sprawuje nadzór nad działalnością poszczególnych instytutów wchodzących w skład sieci.
--	--	---

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się odpowiednio do osób, które uzyskały prawo jazdy lub tymczasowe elektroniczne prawo jazdy w zakresie kategorii B: 1) po uprzednim cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami odpowiednio w trybie art. 103 ust. 1 pkt 2, 3 lub 5; 2) w trybie określonym w art. 14, w przypadku gdy: a) wydanie polskiego prawa jazdy nastąpiło w okresie krótszym niż określony w ust. 1, od dnia wydania zagranicznego prawa jazdy, począwszy od tego dnia, b) ustalenie dnia wydania zagranicznego prawa jazdy nie jest możliwe, począwszy od dnia wydania polskiego prawa jazdy. 4. W okresie próbnym kierującemu pojazdem samochodowym zabrania się jazdy z przekroczeniem stężenia 0,0‰ alkoholu we krwi lub 0,0 mg w 1 dm³ wydychanego powietrza lub 0,0 ng/ml środka działającego podobnie do alkoholu w organizmie. 5. W okresie próbnym kierującemu, który nie ukończył 18 lat i który kieruje pojazdem samochodowym innym niż czterokołowiec, zabrania się: 1) przewożenia osoby, która nie ukończyła 18 lat, bez pasażera spełniającego wymagania określone w art. 8a ust. 2; 2) wykonywania transportu drogowego rzeczy, o którym mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, lub osób taksówką lub w ramach przewozu okazjonalnego w rozumieniu art. 4 pkt 11 tej ustawy. 6. Kierujący pojazdem samochodowym, który w okresie próbnym przekroczył liczbę 12 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego, jest obowiązany ukończyć praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym,	W związku z powyższym, w celu zapewnienia ciągłości prowadzenia internetowej bazy pojazdów szkoleniowych przystosowanym do rodzaju niepełnosprawności niezbędne jest znowelizowanie art. art. 56 ust. 6 ustawy o kierujących pojazdami. Zgodnie z projektowanym rozwiązaniem minister właściwy do spraw gospodarki wyznacza podmiot właściwy do prowadzenia i aktualizowania internetowej bazy oraz zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na jej prowadzenia. Przy tym wyborze minister będzie mógł kierować się doświadczeniem tego podmiotu w zakresie prowadzenia badań naukowych i prac rozwojowych z zakresu: motoryzacji, doskonalenia pojazdów lub poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uwzględniając kompetencje i posiadane zaplecze techniczne i informatyczne niezbędne do prowadzenia i aktualizowania tej bazy. 4) usunięto wymów posiadania akredytacji kuratora oświaty przez ośrodki szkolenia kierowców posiadające lub ubiegające się o poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D oraz przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. W myśl art. 31 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców może wystąpić do właściwego starosty z wnioskiem o wydanie poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D, jeżeli posiada akredytację kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 737, z późn. zm.). Poświadczenie uprawnia Ośrodek Szkolenia Kierowców do prowadzenia kursów dla kandydatów na instruktorów, warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów i wykładowców oraz do wydawania nieodpłatnie kart rowerowych i prowadzenia szkoleń kandydatów na kierowców w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. Ustawa z dnia 22 listopada 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo oświatowe, ustawy o systemie oświaty oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 2245) zmieniła w sposób zasadniczy zasady przyznawania akredytacji kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe. Wprowadziła m. in. 5 letni okres ważności akredytacji (dotychczas były one bezterminowe) oraz wymóg uprzedniego prowadzenia kształcenia w formie lub formach pozaszkolnych przez okres co najmniej 3 lat. Tym samym, na gruncie obowiązujących przepisów nie jest możliwe uzyskanie akredytacji kuratora oświaty w przypadku, gdy Ośrodek Szkolenia Kierowców nie prowadził kształcenia w formie lub formach pozaszkolnych przez okres co najmniej 3 lat, tj. nie legitymuje się stosownym wpisem do Rejestru Szkół i Placówek Oświatowych https://rspo.gov.pl/ Podkreślić należy, że celem akredytacji jest zapewnianie nadzoru kuratora oświaty nad jakością kształcenia ustawicznego prowadzonego w danej formie pozaszkolnej. Przyjąć należy, że Ośrodki Szkolenia Kierowców zgodnie z art. 43 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami są objęte nadzorem starostów, w tym w zakresie dotyczącym szkoleń, kursów oraz jakości kształcenia (analizy statystyczne dotyczące średniej zdawalności osób szkolonych w danym ośrodku). Zgodnie z danymi zawartymi w Rejestrze Szkół i Placówek Oświatowych zaledwie 20 Ośrodków Szkolenia Kierowców posiada wpis do tego rejestru umożliwiający ubieganie się o ww. akredytację kuratora oświaty. Do ww. rejestru wpisano również szkoły policealne, Centra Kształcenia Zawodowego oraz Wojewódzkie Ośrodki
---	---

przed upływem 12 miesięcy od dnia popełnienia naruszenia powodującego przekroczenie 12 punktów. 7. W przypadku gdy prawomocne rozstrzygnięcie dotyczące naruszenia, o którym mowa w ust. 6, powodującego przekroczenie 12 punktów zapadło po upływie 9 miesięcy od dnia jego popełnienia, praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym należy ukończyć przed upływem 3 miesięcy od daty uprawomocnienia się tego rozstrzygnięcia. 8. Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców przekazuje niezwłocznie staroście informację o przekroczeniu przez kierującego pojazdem samochodowym 12 punktów za naruszenia przepisów ruchu drogowego stwierdzone prawomocnym rozstrzygnięciem. 9. Informację, o której mowa w ust. 8, przekazuje się z centralnej ewidencji kierowców również użytkownikowi aplikacji mObywatel w rozumieniu art. 2 pkt 16 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel, którego ta informacja dotyczy. 10. Starosta przesyła niezwłocznie osobie, o której mowa w ust. 6, informację o obowiązku ukończenia praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym. 11. W przypadku osób, o których mowa w art. 10 ust. 3, informację, o których mowa w ust. 10, przekazuje marszałek województwa mazowieckiego. Art. 92. 1. Jeżeli kierowca w okresie próbnym popełnił dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji stwierdzone prawomocnymi rozstrzygnięciami, starosta wydaje decyzję administracyjną o: 1) przedłużeniu okresu próbnego o kolejne 2 lata, jeżeli rozstrzygnięcia zostały wydane w okresie próbnym, albo	Ruchu Drogowego, co umożliwia im ubieganie się o omawianą powyżej akredytację. Takich podmiotów szkolących jest pięć sztuk. W Polsce występuje około 5997 Ośrodków Szkolenia Kierowców oraz 43 Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego. Podmioty te na gruncie uprzednio obowiązujących przepisów mogły stosunkowo łatwo uzyskać akredytację kuratora oświaty i ubiegać się o poświadczenia określone w art. 31 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Aktualnie dostęp do kursów dla kandydatów na instruktorów oraz warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów i wykładowców podmiotów szkolących kierowców może być ograniczony, bowiem zaledwie 25 podmiotów może spełnić wymogi niezbędne do uzyskania ww. poświadczenia. Podkreślić należy, że na mocy art. 43 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami starosta skreśla instruktora lub wykładowcę z ewidencji w przypadku stwierdzenia niezgodności określonej w przepisach ustawy. Art. 37 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami przewiduje, że instruktor do dnia 7 stycznia każdego roku jest obowiązany przedkładać staroście zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w roku ubiegłym w warsztatach doskonalenia zawodowego, o których mowa w art. 35 ust. 6 ustawy. Natomiast art. 38 ust. 5 pkt 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami przewiduje, że wykładowca do dnia 7 stycznia każdego roku jest obowiązany przedkładać staroście zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego, o których mowa w art. 35 ust. 6 ustawy. Wskazać należy, że powyższa regulacja dotyczy 22 723 instruktorów. Biorąc pod uwagę powyższe przewiduje się usunięcie wymogu posiadania omawianej akredytacji kuratora oświaty. Zgodnie z dotychczasowymi przepisami przedsiębiorca wnioskujący o wydanie poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D musi legitymować się wydaną mu akredytacją kuratora oświaty. Natomiast po wejściu w życie projektowanej zmiany przepisów zasadne jest, aby starosta stosował nowe – korzystniejsze – regulacje do wszystkich wniosków o wydanie poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D, tj. nie weryfikował, czy wnioskodawca posiada akredytację kuratora oświaty, o której mowa w art. 118 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. - Prawo oświatowe. Uwzględniając potrzebę zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym przewidziano zmiany w zakresie regulacji dotyczących zatrzymywania i cofania uprawnień. 5) ujednolicono przesłanki i rozszerzono uprawnienia starosty w zakresie zatrzymywania i cofania uprawnień do prowadzenia pojazdów. Przewiduje się, że starosta będzie uprawniony do zatrzymania prawa jazdy określonego w art. 8a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, jeżeli jego posiadacz kierował pojazdem samochodowym bez pasażera, o którym mowa w art. 8a ust. 1 pkt 2 ustawy lub z naruszeniem przez niego warunków, o których mowa w art. 8a ust. 2 tej ustawy. W nawiązaniu do planowanego wdrożenia praktycznych szkoleń w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, o których mowa w art. 91 ust. 5 pkt 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami dodano też uprawnienie do zatrzymania prawa jazdy osoby, która nie odbyła przedmiotowego szkolenia w wymaganym terminie. Analogiczna sankcja
--	--

2) nałożeniu uzupełniającego okresu próbnego, trwającego 2 lata, jeżeli chociażby jedno rozstrzygnięcie zostało wydane po okresie próbnym. 2. Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców przekazuje niezwłocznie staroście informację o popełnieniu przez kierowcę dwóch wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji stwierdzonych prawomocnymi rozstrzygnięciami, będących podstawą wydania decyzji, o której mowa w ust. 1. 3. Starosta przesyła niezwłocznie informację o wydaniu decyzji, o której mowa w ust. 1, podając odpowiednio datę zakończenia przedłużonego okresu próbnego albo datę początku i zakończenia uzupełniającego okresu próbnego: 1) kierowcy; 2) administratorowi danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców. 4. Informację, o której mowa w ust. 2, przekazuje się z centralnej ewidencji kierowców również użytkownikowi aplikacji mObywatel, w rozumieniu art. 2 pkt 16 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel, którego ta informacja dotyczy. 5. Przez wykroczenia, o których mowa w ust. 1, rozumie się czyny popełnione przez kierowcę określone w: 1) art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 92a § 2, art. 92b, art. 97a lub art. 98 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2025 r. poz. 734); 2) art. 90, art. 92 § 1 lub 2 lub art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, w związku z niestosowaniem się odpowiednio do art. 25 ust. 1–3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym lub znaków drogowych regulujących pierwszeństwo przejazdu, sygnałów świetlnych zakazujących wjazdu za sygnalizator lub poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli.	będzie dotyczyła osoby, która nie przedstawiła w wymaganym terminie zaświadczenia o ukończeniu kursów reedukacyjnych, o których mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2 lub ust. 3 ww. ustawy. W przepisach art. 34 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących projekt ustawy przewiduje, że orzeczenie lekarskie i orzeczenie psychologiczne o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności instruktora będzie wydawane w postaci dokumentu elektronicznego. Aktualnie na podstawie art. 102 ust. 1d ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami osoba, która kierowała pojazdem silnikowym bez uprawnień (wydano decyzję administracyjną o zatrzymaniu na 3 miesiące jej prawa jazdy albo zatrzymano prawo jazdy na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 lub 2a albo art. 135a ust. 1 pkt 2 lub 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym) ma jedynie przedłużany okres, na który zatrzymano prawo jazdy, do 6 miesięcy – na podstawie decyzji administracyjnej wydawanej przez starostę. W przypadku zbiegu postępowania w przedmiocie wydania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy na 3 miesiące (decyzja, o której mowa w art. 102 ust. 1c ustawy, nie została jeszcze wydana) starosta wydaje decyzję o zatrzymaniu prawa jazdy na okres 6 miesięcy. Powyższe stoi w sprzeczności z zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego, które zakładają, że osoby kierujące pojazdem bez stosownych uprawnień winny być surowo karane. Art. 180a ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383) stanowi, że „Kto na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub w strefie ruchu, prowadzi pojazd mechaniczny, nie stosując się do decyzji właściwego organu o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami, podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.”. Tym samym, zasadne jest, aby osoba, o której mowa w art. 102 ust. 1d ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, która kierowała pojazdem, pomimo zatrzymanego prawa jazdy, była karana cofnięciem jej uprawnień. W konsekwencji zmieniono art. 103 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, nadając staroście uprawnienie do wydania decyzji administracyjnej o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami w przypadku gdy dana osoba kierowała pojazdem silnikowym pomimo wydania jej decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy w trybie art. 102 ust. 1 pkt 4, 5 lub 7, lub pomimo zatrzymania jej prawa jazdy na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 lub 2a albo art. 135a ust. 1 pkt 2 lub 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym - na okres 5 lat od dnia stwierdzenia tego zdarzenia. Mając na celu usprawnienie obiegu dokumentów zmieniono art. 102 ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami tak aby zapewnić automatyczny zwrot prawa jazdy w sytuacji, gdy sąd w okresie 3 miesięcy od dnia zatrzymania prawa jazdy nie zakończy postępowania wobec osoby, której prawo jazdy zatrzymano. Zmieniono również art. 102a ustawy przewidując, że osoba, która kierowała pojazdem silnikowym w okresie 3-miesięcznego zatrzymania tymczasowego elektronicznego prawa jazdy albo w okresie zatrzymania tymczasowego elektronicznego prawa jazdy na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 lub 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym – nie otrzyma dokumentu prawa jazdy i będzie traktowana jak osoba, w stosunku do której została wydana decyzja o cofnięciu uprawnienia do
--	--

Art. 93. 1. Okres próbny, o którym mowa w art. 91 ust. 1 i art. 92 ust. 1, z mocy prawa wydłuża się o okres zatrzymania prawa jazdy. 2. Starosta przesyła niezwłocznie informację o jaki czas zostaje wydłużony okres próbny: 1) kierowcy; 2) administratorowi danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców. Art. 94. 1. Praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, o którym mowa w art. 91 ust. 6, prowadzi odpłatnie ośrodek doskonalenia techniki jazdy. 2. Opłata, o której mowa w ust. 1, nie może przekroczyć 500 zł. Opłata stanowi przychód ośrodka doskonalenia techniki jazdy. 3. Praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, o którym mowa w art. 91 ust. 6, jest przeprowadzane zgodnie z programem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 95 ust. 1, w formie ćwiczeń praktycznych trwających 1 godzinę i ma na celu: 1) uświadomienie niebezpieczeństw wynikających z nadmiernej i niedostosowanej do warunków ruchu prędkości; 2) kształtowanie postawy defensywnej u osoby szkolonej. 4. Kierownik ośrodka doskonalenia techniki jazdy wydaje zaświadczenie, że kierujący pojazdem ukończył praktyczne szkolenie, o którym mowa w art. 91 ust. 6, i niezwłocznie wprowadza dane o wydaniu tego zaświadczenia do centralnej ewidencji kierowców na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. 5. Zaświadczenie o ukończeniu praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym zawiera:	kierowania pojazdami. Jednocześnie ujednolicono przesłanki zatrzymania i cofnięcia uprawnień z przesłankami zatrzymania prawa jazdy przez Policję. 6) wprowadzono rozwiązania dotyczące pracy egzaminatorów oraz możliwości podejmowania przez nich pracy zarobkowej. Aby zapewnić przeciwdziałanie powstawaniu konfliktu interesów oraz zapewnienie bezstronności i obiektywizmu egzaminatora, przy jednoczesnym nieograniczaniu egzaminatorowi możliwości dodatkowego zarobkowania, zaproponowano zmianę brzmienia art. 63 ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Naruszenie zakazu podejmowania dodatkowego zarobkowania bez powiadomienia dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub wykonywanie czynności lub zajęć sprzecznych z obowiązkami wynikającymi z ustawy lub podważających zaufanie do wykonywania zawodu egzaminatora będzie stanowiło przesłankę do skreślenia egzaminatora z ewidencji prowadzonej przez organ nadzoru, czyli marszałka województwa. Jednocześnie uznano, że należy wprowadzić zmianę w art. 71 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, polegającą na uzupełnieniu katalogu określającego przypadki, w których egzaminator jest skreślany z ewidencji egzaminatorów przez marszałka województwa. Projekt ustawy przewiduje doprecyzowanie klauzuli zastępującej pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań w treści oświadczenia o stanie zdrowia kandydata na kierowcę. 7) wprowadzono zmianę treści oświadczenia zawartego w ankiecie składanej lekarzowi podczas badania na okoliczność istnienia bądź nie przeciwwskazań do kierowania pojazdami. Aktualnie art. 78 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami stanowi, że osoba podlegająca badaniu lekarskiemu, a w przypadku niepełnoletniego kandydata, ucznia i słuchacza, o których mowa w art. 75 ust. 1 pkt 7 i 8 ustawy - rodzic w rozumieniu art. 4 pkt 19 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. - Prawo oświatowe, jest obowiązana wypełnić oświadczenie, w formie ankiety, dotyczące stanu zdrowia, pod rygorem odpowiedzialności karnej wynikającej z art. 233 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny. Ankietę składa się uprawnionemu lekarzowi. Powyższa regulacja znacząco utrudnia pociągnięcie osoby do ww. odpowiedzialności karnej, bowiem warunkiem odpowiedzialności za przestępstwo fałszywych zeznań (złożenie fałszywego oświadczenia) jest to, aby przyjmujący zeznanie (oświadczenie), działając w zakresie swoich uprawnień, uprzedził zeznającego o odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznanie lub odebrał od niego przyrzeczenie, którego treść winna być określona w przepisach powszechnie obowiązujących. Biorąc pod uwagę powyższe, przewiduje się, że oświadczenie, składane w formie ankiety uprawnionemu lekarzowi pod rygorem odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań będzie uzupełnione o klauzulę następującej treści: „Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia wynikającej z art. 233 § 6 Kodeksu karnego oświadczam, że dane zawarte w ankiecie są
---	--

1) dane kierowcy uczestniczącego w praktycznym szkoleniu w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym: a) imię i nazwisko, b) datę i miejsce urodzenia, c) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument, d) adres zamieszkania; 2) dane ośrodka doskonalenia techniki jazdy: a) firmę przedsiębiorcy oraz oznaczenie jego adresu i siedziby albo miejsca zamieszkania, b) numer w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodek doskonalenia nauki jazdy; 3) imię i nazwisko kierownika ośrodka doskonalenia techniki; 4) datę ukończenia praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym; 5) datę wystawienia zaświadczenia; 6) podpis osoby, o której mowa w pkt 3. Art. 95. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 1) program praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym; 2) wzór zaświadczenia o ukończeniu praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym; 3) wysokość opłaty za praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym; 2. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1, należy uwzględnić:	zgodne z prawdą”. Klauzula ta zastępuje pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań. Przepisy dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) nie określają wymogów w zakresie składania ankiet o stanie zdrowia. Z uwagi na ww. zmiany potrzebna jest zmiana wzoru oświadczenia dotyczącego stanu zdrowia, o którym mowa w § 3 rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 5 grudnia 2022 r. w sprawie badań lekarskich osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowców (Dz. U. poz. 2503). 8) złagodzone sankcje związane z cofnięciem świadectwa kwalifikacji zawodowej kierowcy. Uwzględniając zgłaszaną przez środowisko przewoźników drogowych potrzebę złagodzenia sankcji związanych z cofnięciem świadectwa kwalifikacji zawodowej kierowcy przewiduje się uchylenie regulacji zobowiązującej starostę do obligatoryjnego wydawania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, w przypadku gdy uzyskał on informację o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego dokonano w prawie jazdy wpisu, o którym mowa w art. 15 ust. 1 ustawy (potwierdzającego odbycie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej albo szkolenia okresowego, o których mowa w rozdziale 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym). Za wystarczające należy uznać przewidziane w art. 103a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami unieważnianie przez starostę z urzędu karty kwalifikacji kierowcy po uzyskaniu informacji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego ta karta została wydana. W konsekwencji projektuje się znowelizowanie ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 1997, z późn. zm.), tak aby uwzględnić regulacje dotyczące unieważniania wpisu kodu 95 w prawie jazdy po uzyskaniu informacji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego ten wpis został dokonany przy jednoczesnym zobowiązaniu kierowcy do wymiany prawa jazdy w terminie 60 dni od dnia, w którym unieważniono wpis kodu 95. 9) zmieniono delegację ustawową do określenia w drodze rozporządzenia szczegółowego programu praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym Mając na uwadze, że dotychczasowe rozporządzenie z dnia 16 listopada 2018 r. Ministra Infrastruktury w sprawie kursu dokształcającego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, wydane na podstawie art. 95 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami nie weszło nigdy w życie, nie zachodzi potrzeba wprowadzania przepisu przejściowego utrzymującego ww. regulacje w mocy. Zgodnie z § 6 rozporządzenie to weszłoby w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych, na zasadach określonych w art. 100aa-100aq ustawy z dnia 20
---	--

	1) okoliczności, przyczyny wypadków drogowych i ich konsekwencje oraz konieczność przeciwdziałania wypadkom drogowym; 2) potrzebę ujednolicenia dokumentów stosowanych w związku z przeprowadzaniem praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym; 3) koszty rzeczowe i osobowe związane z przeprowadzaniem praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym.”; 19) w art. 98a w ust. 8 po wyrazach „podobnie do alkoholu” dodaje się wyrazy „oraz osób, którym posiadane uprawnienia do kierowania pojazdami zostały zawieszone lub cofnięte.”; 20) w art. 100 w ust. 1 wyrazy „art. 99 ust. 1 pkt 4 lub 5” zastępuje się wyrazami „art. 98a ust. 1 pkt 2 lub ust. 3”; 21) w art. 102: a) w ust. 1: – po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu: „1a) osoba posiadająca prawo jazdy nie ukończyła praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, o którym mowa w art. 91 ust. 6, w okresie, o którym mowa w art. 91 ust. 6 lub 7; – pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) osoba posiadająca prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem nie przedstawiła w wymaganym terminie zaświadczenia o ukończeniu kursów reedukacyjnych, o których mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2 lub ust. 3;”; – pkt 4 otrzymuje brzmienie: „4) kierujący pojazdem przekroczył dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym lub na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym;”;	czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Komunikat ten do chwili obecnej nie został jednak opublikowany. W nowym rozporządzeniu zostaną uwzględnione: 1) okoliczności, przyczyny wypadków drogowych i ich konsekwencje oraz konieczność przeciwdziałania wypadkom drogowym; 2) potrzebę ujednolicenia dokumentów stosowanych w związku z przeprowadzaniem praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym; 3) koszty rzeczowe i osobowe związane z przeprowadzaniem praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym. W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wprowadza się następujące zmiany: 1) Dostosowanie przepisów do rozwiązań projektowanych w ustawie o kierujących pojazdami obniżających wiek kierowców zawodowych, które umożliwiają przedsiębiorcy lub innemu podmiotowi wykonującemu przewóz drogowy zatrudnienie ww. kierowcy z prawem jazdy kat. D lub D+E, lub D1, lub D1+E. Według szacunków analityków Transport Intelligence w Polsce brakowało w 2021 r. ok. 124 tys. kierowców. Perspektywy odnośnie do kwestii deficytu kierowców na unijnym rynku pracy, które roztacza przed unijną branżą transportową Międzynarodowa Unia Transportu Drogowego (IRU), są pesymistyczne. Zgodnie z szacunkami IRU w całej Europie w 2023 r. brakowało 233 tys. kierowców co stanowiło 7% ogólnej liczby kierowców wykonujących drogowe przewozy rzeczy. W zakresie kierowców wykonujących drogowe przewozy osób to perspektywy są jeszcze gorsze, bowiem w 2023 r. brakowało 105 tys. kierowców co stanowiło 10% ogólnej liczby kierowców wykonujących ww. przewozy. IRU szacuje, że do 2028 r. w całej Unii Europejskiej ponad 745 tys. stanowisk kierowców wykonujących drogowe przewozy rzeczy będzie nieobsadzonych. Z kolei w przypadku drogowych przewozów osób, zgodnie z prognozami IRU, liczba ta ma przekroczyć 275 tys. wakatów. 2) umożliwienie prowadzenia szkolenia osób zamierzających wykonywać przewóz drogowy lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy przez branżowe centrum umiejętności.
--	---	--

	– uchyla się pkt 6, – po pkt 7 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje pkt 8 w brzmieniu: „8) osoba, której cofnięto świadectwo kwalifikacji zawodowej, nie wymieniła w terminie 60 dni prawa jazdy, w którym unieważniono wpis kodu 95.”, b) ust. 1aa–1c otrzymuje brzmienie: „1aa. Przepisów ust. 1 pkt 4 i 5 nie stosuje się, jeżeli kierujący pojazdem dopuścił się co najmniej jednego z naruszeń, o których mowa w tych przepisach, działając w celu uchylecia bezpośredniego niebezpieczeństwa grożącego dobru chronionemu prawem, jeżeli niebezpieczeństwa tego nie można było uniknąć inaczej, a poświęcone dobro w postaci bezpieczeństwa na drodze przedstawiało wartość niższą od dobra ratowanego.”, 1b. Administrator danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców przekazuje staroście informacje w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1a, 2, 4, 5 i 7, będące podstawą wydania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy, 1c. Starosta wydaje decyzję, o której mowa w ust. 1 pkt 4, 5 lub 7, na okres 3 miesięcy, nadając jej rygor natychmiastowej wykonalności.”, c) uchyla się ust. 1ca, d) po ust. 1ca dodaje się ust. 1cb w brzmieniu: „1cb. Starosta, wydając decyzję, o której mowa w ust. 1 pkt 1a, nadaje jej rygor natychmiastowej wykonalności.”, e) uchyla się ust. 1d, f) ust. 1e otrzymuje brzmienie: „1e. Okres, o którym mowa w ust. 1c, oblicza się na zasadach określonych w ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, przy czym dla	
--	---	--

	ustalenia początku okresu jest właściwa data zatrzymania prawa jazdy. Jeżeli w chwili wydawania decyzji, o której mowa w ust. 1 pkt 4, 5 lub 7, prawo jazdy było już w posiadaniu starosty z innego tytułu, okres zatrzymania prawa jazdy liczy się od dnia wydania tej decyzji.”, g) uchyla się ust. 2a, h) ust. 2b otrzymuje brzmienie: „2b. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 4, 5 lub 7, zwrot zatrzymanego prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem następuje automatycznie przez odnotowanie zwrotu przez administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców w systemie teleinformatycznym obsługującym tę ewidencję, po upływie okresu, o którym mowa odpowiednio w ust. 1c.”, j) ust. 3 otrzymuje brzmienie: „3. Jeżeli sprawa o naruszenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, 4, 5 lub 7, została skierowana do rozpoznania przez sąd lub organ orzekający o sprawie w postępowaniu dyscyplinarnym i nie zakończyła się prawomocnym rozstrzygnięciem w okresie 3 miesięcy od dnia zatrzymania prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem, dokument ten podlega automatycznemu zwrotowi przez odnotowanie zwrotu przez administratora danych i informacji zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców w systemie teleinformatycznym obsługującym tę ewidencję.”; 22) w art. 102a: a) uchyla się ust. 3, b) ust. 4 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:	
--	--	--

	„W przypadku kierowania pojazdem silnikowym w okresie, o którym mowa w ust. 1 lub 2, prawa jazdy nie wydaje się. ”; 23) w art. 103: a) w ust. 1: – pkt 3 otrzymuje brzmienie: „3) przekroczenia przez kierującego pojazdem w okresie 1 roku od dnia wydania po raz pierwszy prawa jazdy liczby 20 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego lub stwierdzenia, na podstawie prawomocnych rozstrzygnięć, że w okresie próbnym, o którym mowa w art. 91 ust. 1 albo art. 92 ust. 1: a) popełnił on przestępstwo przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub trzy wykroczenia określone w: – art. 86 § 1, 1a lub 2, art. 86b § 1, art. 87 § 1, art. 92a § 2, art. 92b, art. 97a lub art. 98 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń lub – art. 90, art. 92 § 1 lub 2 lub art. 97 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, w związku z niestosowaniem się odpowiednio do art. 25 ust. 1–3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym lub znaków drogowych regulujących pierwszeństwo przejazdu, sygnałów świetlnych zakazujących wjazdu za sygnalizator lub poleceń i sygnałów dawanych przez osoby kierujące ruchem lub uprawnione do jego kontroli lub, b) stwierdzenia, że kierujący pojazdem znajdujący się w okresie próbnym, o którym mowa w art. 91 ust. 1 albo art. 92 ust. 1, naruszył zakaz, o którym mowa w art. 91 ust. 4 lub 5;”; – pkt 5 otrzymuje brzmienie:	
--	---	--

	„5) kierowania pojazdem silnikowym pomimo wydania decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy w trybie art. 102 ust. 1 pkt 1a, 2, 4, 5 lub 7 lub zatrzymania prawa jazdy na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 lub 2a albo art. 135a ust. 1 pkt 2 lub 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – na okres 5 lat od dnia stwierdzenia tego zdarzenia;”, b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Okres, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, oblicza się na zasadach określonych w ustawie z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego, przy czym dla ustalenia początku okresu jest właściwa data stwierdzenia kierowania pojazdem silnikowym pomimo wydania decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy w trybie art. 102 ust. 1 pkt 1a, 2, 4, 5 lub 7 lub zatrzymania prawa jazdy na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 lub 2a albo art. 135a ust. 1 pkt 2 lub 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”; 24) w art. 103a po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu: „1a. Starosta z urzędu unieważnia wpis kodu 95 w prawie jazdy po uzyskaniu informacji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego ten wpis został dokonany, oraz: 1) informuje posiadacza prawa jazdy o unieważnieniu wpisu, w szczególności o dacie unieważnienia wpisu kodu i obowiązku wymiany prawa jazdy w terminie 60 dni od dnia unieważnienia wpisu; 2) przekazuje zaktualizowane dane prawa jazdy do centralnej ewidencji kierowców.”; 25) w art. 104a ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Zawieszeniu ulegają uprawnienia do kierowania pojazdami osoby, której: 1) zatrzymano dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami lub zaistniały przesłanki do zatrzymania tego dokumentu w trybie art.	
--	---	--

	135 ust. 1 pkt 1 lit. a, c–f i pkt 2–3 oraz art. 135a ust. 1 pkt 1 lit. a, c–f i pkt 2–3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym lub art. 16a ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw lub dokument ten nie może być wydany; 2) starosta wydał decyzję administracyjną o zatrzymaniu dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami na podstawie art. 102 ust. 1 pkt 1a, 2, 4, 5 lub 7 oraz art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 541, z późn. zm.) lub art. 5 ust. 5 ustawy z dnia 7 września 2007 r. o pomocy osobom uprawnionym do alimentów (Dz. U. z 2025 r. poz. 438 i 620).”; 26) w art. 105 ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) wysokość opłaty za kurs, o którym mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć wysokości minimalnego wynagrodzenia ustalonego w trybie art. 2 i art. 4 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2024 r. poz. 1773);”; 27) w art. 121 skreśla się wyrazy „i ust. 5 pkt 2”; 28) w art. 134 ust. 5 otrzymuje brzmienie: „5. Okres posiadania uprawnień do kierowania pojazdami, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 2 lit. b i pkt 3 oraz w art. 58 ust. 1 pkt 2, liczy się od dnia zakończenia okresu próbnego, o którym mowa w art. 91 ust. 1 albo art. 92 ust. 1.”.	
Art. 5.	Art. 5. W ustawie z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 541, z późn. zm.) w art. 7 w ust. 1: 1) w pkt 1 wyrazy „w art. 135 ust. 1 pkt 2 ustawy wymienionej w art. 4, lub wydał prawomocne rozstrzygnięcie”, zastępuje się wyrazami „art. 135 ust. 1 pkt 2–2a oraz art. 135a ust. 1	Projektowana ustawa wprowadzona także zmiany w ustawie z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (art. 7 w ust. 1 tej ustawy), co ma na celu uporządkowanie obecnego stanu prawnego w zakresie narzędzi dla starostów do dyscyplinowania kierowców wielokrotnie naruszających przepisy ruchu drogowego. Projektowane zmiany usuwają obecny stan, w którym nie ma prawnej możliwości zatrzymania prawa jazdy w momencie przekroczenia liczby 24 punktów karnych przez starostę, a dopiero w przypadku zatrzymania dokumentu przy kontroli drogowej lub w związku z niepoddaniem się badaniu psychologicznego.

	pkt 2 i 2a ustawy wymienionej w art. 4, oraz zapadło prawomocne rozstrzygnięcie”; 2) w pkt 2 skreśla się wyrazy „ust. 1d i”; 3) w pkt 3 skreśla się wyrazy „art. 102 ust. 1d albo”; 4) pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie: „4) starosta niezwłocznie przekazuje do centralnej ewidencji kierowców informację o zaistnieniu okoliczności, o której mowa w art. 103 ust. 1 pkt 5 ustawy wymienionej w art. 5, oraz o wydaniu decyzji o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami na podstawie tego przepisu; „5) starosta wydaje decyzję administracyjną o zatrzymaniu prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem w przypadku przekroczenia liczby 24 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego otrzymanych na podstawie art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2328, z 2022 r. poz. 1002 i 1715 oraz z 2023 r. poz. 1123, 1234 i 1723)”.	
Art. 6.	Art. 6. W ustawie z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957, z późn. zm.) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 13 ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1, w zakresie określonym w komunikacie, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio przepisy art. 100b–100e ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.”; 2) w art. 14: a) ust. 1 otrzymuje brzmienie: „1. Do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych na zasadach określonych w art. 100aa–100aq ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, przepisów art. 43 ust. 2 pkt 4, art. 44 ust. 3 pkt 2, art. 67 ust. 2 pkt 2, art. 98, art. 99 ust. 2 pkt 1 lit. b i ust. 3, art. 103	Projekt ustawy wprowadza także zmiany porządkowe do ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, w zakresie doprecyzowania, które rozwiązania prawne wejdą w życie w terminie określonym w niniejszym projekcie ustawy, a które z dniem ogłoszenia przez ministra właściwego do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikatu określającego termin wdrożenia rozwiązań technicznych związanych ze rozbudową Centralnej Ewidencji Kierowców (zgodnie z art. 14 ust. 2 ww. ustawy).

	ust. 1 pkt 2 i ust. 2 w zakresie przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, oraz art. 124 ust. 7 ustawy zmienianej w art. 2 nie stosuje się.”; b) w ust. 2 w zdaniu pierwszym po wyrazach „określający termin” dodaje się wyrazy „oraz zakres”.	
Art. 7.	Art. 7. W ustawie z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 1997 oraz z 2022 r. poz. 1002) w art. 4 w pkt 34 w zakresie art. 103a ust. 2 otrzymuje brzmienie: „2. Administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji przekazuje staroście dane o cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej, będących podstawą do unieważnienia karty kwalifikacji kierowcy albo unieważnienia wpisu w prawie jazdy kodu 95.”.	Zmiany w ustawie z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw stanowią konsekwencję zmian związanych z unieważnianiem wpisu kodu 95 w prawie jazdy, tak aby uwzględnić regulacje dotyczące unieważniania tego wpisu po uzyskaniu informacji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego ten wpis został dokonany.
Art. 8.	Art. 8. W ustawie z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2328, z 2022 r. poz. 1002 i 1715 oraz z 2023 r. poz. 1123, 1234 i 1723) w art. 17: 1) ust. 6a otrzymuje brzmienie: „6a. Osoba wpisana do ewidencji, o której mowa w ust. 1, nie częściej niż raz na 6 miesięcy może na własny koszt uczestniczyć w szkoleniu prowadzonym z wyłączeniem możliwości odbycia szkolenia z wykorzystaniem środków porozumiewania się na odległość, którego odbycie spowoduje zmniejszenie o 6 liczby punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego, określonych w przepisach wydanych na podstawie ust. 7 pkt 7. Szkolenia tego nie może odbyć osoba w okresie 1 roku od dnia wydania jej po raz pierwszy prawa jazdy.”; 2) w ust. 7 w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje pkt 7 w brzmieniu: „7) naruszenia przepisów ruchu drogowego, za które liczba przyznanych punktów podlega zmniejszeniu po odbyciu szkolenia, o którym mowa w ust. 6a.”.	Ważną zmianę stanowi nowelizacja art. 17 w ustawie z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Projektowana zmiana ma w celu usunięcia możliwości redukcji punktów karnych za najcięższe naruszenia popełnione w ruchu drogowym. Katalog naruszeń, za które będzie możliwa redukcja punktów karnych zostanie określony w rozporządzeniu z dnia 14 września 2023 r. Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego, które zostanie znowelizowane.

Art. 9.	Art. 9. 1. Przepisy art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b, art. 82 ust. 1 pkt 4 lit. c, art. 102 ust. 1 pkt 1a lit. b oraz ust. 1b i ust. 3 oraz art. 103 ust. 1 pkt 3, 5 i 6 oraz przepisy rozdziału 14 ustawy zmienianej w art. 4 stosuje się po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy. 2. Administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji przekazuje staroście dane w przypadkach, o których mowa w art. 103 ust. 1 pkt 3, 5 i 6 ustawy zmienianej w art. 4, będące podstawą decyzji administracyjnej o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami, o ile dane te są dostępne.	Przepis zawiera przepis porządkowy dotyczący wskazania, która ustawa ma zastosowanie we wskazanym w ustawie przypadku i okolicznościach.
Art. 10.	Art. 10. Główny Inspektor Transportu Drogowego wskaże członka Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, o której mowa w art. 140b ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, nie później niż w terminie miesiąca od dnia wejścia w życie niniejszego przepisu.	Przepis dotyczy uzupełnienia składu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego o przedstawiciela Głównego Inspektora Transportu Drogowego.
Art. 11.	Art. 11. Do postępowań w przedmiocie wydania poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D, o którym mowa w art. 31 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 4, wszczętych i niezakończonych do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy tej ustawy w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.	Przepis zawiera przepis porządkowy dotyczący wskazania, która ustawa ma zastosowanie we wskazanym w ustawie przypadku i okolicznościach.
Art. 12.	Art. 12. Do postępowań w przedmiocie zatrzymania prawa jazdy, cofnięcia uprawnienia do kierowania pojazdami oraz spraw z zakresu uprawnień kierowców wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy ustaw zmienianych w art. 1 oraz art. 3–5 w brzmieniu dotychczasowym.	Przepis zawiera przepis porządkowy dotyczący wskazania, która ustawa ma zastosowanie we wskazanym w ustawie przypadku i okolicznościach.
Art.13.	Art. 13. Do osób, które uzyskały uprawnienia do kierowania pojazdami przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz do osób, które w okresie 6 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy ukończyły z wynikiem pozytywnym kurs dla kandydatów na instruktorów, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 6 ustawy zmienianej w art. 4, albo ukończyły z wynikiem pozytywnym kurs kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 58 ust. 1 pkt 6 tej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe dotyczące obliczania okresu	Przepis zawiera przepis porządkowy dotyczący wskazania, która ustawa ma zastosowanie we wskazanym w ustawie przypadku i okolicznościach.

	posiadania uprawnienia do kierowania pojazdami, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 2 lit. b i pkt 3 oraz w art. 58 ust. 1 pkt 2 tej ustawy.	
Art. 14.	Art. 14. Do osób, które uzyskały uprawnienia do kierowania pojazdami przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz do osób, które w okresie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy ukończyły kurs, o którym mowa w art. 23 ust. 1 pkt 1 ustawy zmienianej w art. 4, stosuje się przepisy dotychczasowe.	Przepis zawiera przepis porządkowy dotyczący wskazania, która ustawa ma zastosowanie we wskazanym w ustawie przypadku i okolicznościach.
Art. 15	Art. 15. Do osób, które przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy rozpoczęły szkolenie, o którym mowa w art. 17 ust. 6a ustawy zmienianej w art. 8, stosuje się przepisy dotychczasowe.	Przepis zawiera przepis porządkowy dotyczący wskazania, która ustawa ma zastosowanie we wskazanym w ustawie przypadku i okolicznościach.
Art. 16.	Art. 16. Do czasu wydania komunikatu, o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 6, w zakresie, o którym mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 11 i ust. 5 pkt 18 ustawy zmienianej w art. 1, podstawą decyzji administracyjnej w przypadku, o którym mowa w art. 103 ust. 1 pkt 4 ustawy zmienianej w art. 4, jest także cyfrowe odwzorowanie dokumentu, o którym mowa w art. 182 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny wykonawczy (Dz.U. z 2025 r. poz. 911).	Przepis dotyczy wprowadzenia nowych funkcjonalności systemu obsługującego centralną ewidencję kierowców w zależności od wydania komunikatu.
Art. 17.	Art. 17. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą i mogą być zmieniane na podstawie tych przepisów, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.	Przepis określa utrzymanie w mocy obowiązującego aktu wykonawczego w przedmiotowym zakresie.
Art. 18.	Art. 18. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 105 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 4 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 105 ust. 5 ustawy zmienianej w art. 4 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą i mogą być zmieniane na podstawie tych przepisów, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.	Przepis określa utrzymanie w mocy obowiązującego aktu wykonawczego w przedmiotowym zakresie.

Art. 19.	Art. 19. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy zmienianej w art. 8 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy zmienianej w art. 8 w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą i mogą być zmieniane na podstawie tych przepisów, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.	Przepis określa utrzymanie w mocy obowiązującego aktu wykonawczego w przedmiotowym zakresie.
Art. 20.	Art. 20. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem: 1) art. 1 pkt 4 i 13 oraz art. 4 pkt 11, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia; 2) art. 1 pkt 2 i 12, art. 3 pkt 2–7, art. 4 pkt 4 lit. b oraz pkt 15 i 17 oraz art. 10, które wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia; 3) art. 1 pkt 3, art. 2, art. 4 pkt 1 i 16 oraz art. 8, które wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia; 4) art. 1 pkt 5 i 6, pkt 9 lit. a tiret drugie, pkt 10 lit. a tiret drugie oraz pkt 11, art. 3 pkt 1, art. 4 pkt 6 i pkt 7 lit. a oraz b, oraz art. 6, które wchodzi w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia.	Przewiduje się, że projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyłączeniem regulacji dotyczących: 1) użytkowania buspasów przez pojazdy zespołu ratownictwa medycznego, elektryczne i zasilane wodorem oraz w zakresie wyboru podmiotu prowadzącego i aktualizującego internetową bazę pojazdów szkoleniowych przystosowanym do rodzaju niepełnosprawności, w przypadku których proponuje się, aby weszły w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia; 2) pojazdów Sił Zbrojnych RP, składu KRBRD, BCU, w przypadku których proponuje się, aby weszły w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia; 3) obowiązku używania kasków ochronnych odpowiadających właściwym warunkom technicznym, tj. określonym w europejskich normach dotyczących wymagań dla tych kasków oraz posiadających certyfikat CE (certyfikat zgodności europejskiej), przez kierującego rowerem, hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego w odniesieniu do osób, które nie ukończyły 16 roku życia. Ponadto analogiczny obowiązek będzie dotyczył dziecka w wieku do 7 lat przewożonego na rowerze. Przepisy te oraz sankcja za ich niezastosowanie wejdą w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy. Ponadto regulacja proponuje się, by regulacja dot. rozszerzenia możliwości uzyskania prawa jazdy kategorii D1 lub D w przypadku całkowitego ubytku słuchu lub w przypadku częściowego ubytku słuchu także weszła w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia; w tym samym terminie wejdzie w życie art. 8 nowelizujący art. 17 w ustawie z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw; 4) rozwiązań związanych z okresem próbnym i próbnym przedłużonym wymagających prowadzenie zmian w Centralnej Ewidencji Kierowców, w przypadku których proponuje się, aby weszły w życie po upływie 9 miesięcy od dnia ogłoszenia;

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia

w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy²⁾

Na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, 1544 i 1855 oraz z 2025 r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 39g ustawy, oraz branżowego centrum umiejętności prowadzącego szkolenie, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a, w zakresie infrastruktury technicznej, warunków lokalowych, wyposażenia dydaktycznego oraz pojazdów używanych w trakcie szkolenia;
- 2) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia:
 - a) kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej,
 - b) szkolenia okresowego w formie kursu okresowego oraz cyklu zajęć, o których mowa w art. 39d ust. 3 ustawy;
- 3) szczegółowe wymagania dla dodatkowych pomocy dydaktycznych niezbędnych do prowadzenia zajęć w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu oraz warunki jego utrzymania;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewożenia rzeczy lub osób (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 330 z 23.12.2022, str. 46 oraz Dz. Urz. UE L 128 z 15.05.2023, str. 89).

- 4) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia zajęć w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;
- 5) zakres tematyczny i liczbę godzin zajęć, które można prowadzić w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;
- 6) rodzaje szkoleń, które można zaliczyć na poczet części zajęć w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej i szkolenia okresowego oraz liczbę godzin zajęć, o które na podstawie innych szkoleń można pomniejszyć kwalifikację wstępną, kwalifikację wstępną przyspieszoną, kwalifikację wstępną uzupełniającą, kwalifikację wstępną uzupełniającą przyspieszoną i szkolenie okresowe;
- 7) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób organizacji i przeprowadzania testów kwalifikacyjnych;
- 8) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób:
 - a) postępowania z dokumentacją związaną z prowadzeniem kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej i szkolenia okresowego,
 - b) prowadzenia dokumentacji wymaganej w związku z prowadzeniem szkolenia;
- 9) wzory dokumentów wymaganych w związku z prowadzeniem szkolenia;
- 10) wysokość opłaty:
 - a) za wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia,
 - b) za przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego.

§ 2. Ileż w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) jednostce systemu oświaty – rozumie się przez to szkołę albo placówkę lub centrum, o których mowa w art. 39aa ust. 1 pkt 2–4 ustawy;
- 2) kursie kwalifikacyjnym – rozumie się przez to kwalifikację wstępną, kwalifikację wstępną przyspieszoną, kwalifikację wstępną uzupełniającą i kwalifikację wstępną uzupełniającą przyspieszoną;
- 3) okręgowej komisji egzaminacyjnej – rozumie się przez to komisję, o której mowa w ustawie z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2025 r. poz. 881 i 1019);
- 4) osobie szkolonej – rozumie się przez to osobę przystępującą do kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego;

- 5) osobie egzaminowanej – rozumie się przez to osobę przystępującą do testu kwalifikacyjnego;
- 6) ośrodka egzaminowania – rozumie się przez to wojewódzki ośrodek ruchu drogowego, o którym mowa w art. 39b¹ ust. 3 ustawy;
- 7) szkoleniu – rozumie się przez to kwalifikację wstępną, kwalifikację wstępną przyspieszoną, kwalifikację wstępną uzupełniającą, kwalifikację wstępną uzupełniającą przyspieszoną i szkolenie okresowe;
- 8) trenerze-wykładowcy – rozumie się przez to osobę, która posiada wiedzę, umiejętności i wykształcenie niezbędne do zapewnienia prawidłowego przebiegu realizowanych zajęć szkolenia oraz wiedzę i umiejętności niezbędne do prawidłowego użycia komputera i specjalistycznego oprogramowania wspomagającego proces kształcenia;
- 9) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 10) branżowym centrum umiejętności – rozumie się przez to branżowe centrum umiejętności, prowadzące szkolenie, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a ustawy.

Rozdział 2

Ośrodek szkolenia

§ 3. 1. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 39g ustawy, oraz branżowe centrum umiejętności ma:

- 1) spełniać wymagania, o których mowa w § 3, z wyjątkiem ust. 1 pkt 3 lit. d, rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 marca 2016 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców (Dz. U. z 2018 r. poz. 1885 oraz z 2023 r. poz. 2317);
- 2) posiadać następujące wyposażenie dydaktyczne:
 - a) filmy lub inne dostępne pomoce dydaktyczne prezentujące zagadnienia poruszane w trakcie szkolenia,
 - b) środki audiowizualne do prezentowania filmów lub odpowiednie urządzenia do wizualizacji prezentowanych zagadnień, o których mowa w lit. a – jeżeli w ramach spełniania wymagania, o którym mowa w pkt 1, w odniesieniu do wyposażenia nie posiada takich środków lub urządzeń;
- 3) posiadać środki łączności zapewniające porozumiewanie się osoby szkolonej z instruktorem pozostającym na zewnątrz pojazdu.

2. Miejsce przeznaczone do jazdy w warunkach specjalnych, o którym mowa w art. 39g ust. 2 pkt 3 lit. d ustawy, ma składać się z następujących elementów infrastruktury:

- 1) co najmniej jednej płyty poślizgowej prostokątnej;
- 2) płyty poślizgowej stanowiącej co najmniej wycinek pierścienia o kącie rozwarcia nie mniejszym niż 120 stopni;
- 3) toru szkoleniowego.

3. Elementy infrastruktury, o których mowa w ust. 2, mają odpowiadać wymaganiom dla obiektu szkoleniowego ośrodka doskonalenia techniki jazdy stopnia wyższego określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 120 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769).

§ 4. 1. Ośrodek szkolenia, branżowe centrum umiejętności i jednostka systemu oświaty prowadząca szkolenie mają posiadać do szkolenia w zakresie bloku programowego:

- 1) C1, C1+E, C i C+E – pojazd odpowiadający kategorii prawa jazdy C1+E lub C+E,
 - 2) D1, D1+E, D i D+E – pojazd odpowiadający kategorii prawa jazdy D1+E lub D+E
- odpowiednio do zakresu prowadzonego szkolenia w ramach danego bloku programowego.

2. Pojazdy wykorzystywane do szkolenia mają:

- 1) odpowiadać warunkom technicznym określonym dla pojazdów stosowanych do szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców, określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 oraz z 2025 r. poz. 820 i 1006); nie wymaga się oznaczania pojazdu tablicą barwy niebieskiej z literą „L” w przypadku szkolenia osób posiadających uprawnienia do kierowania danej kategorii;
- 2) być wyposażone co najmniej w:
 - a) system przeciwdziałający blokowaniu kół przy hamowaniu,
 - b) system kontroli trakcji oraz
 - c) system stabilizacji toru jazdy.

3. W pojazdach wykorzystywanych do szkolenia podczas zajęć praktycznych z jazdy w warunkach specjalnych powinna istnieć techniczna możliwość wyłączania przez instruktora systemów, o których mowa w ust. 2 pkt 2.

Rozdział 3

Warunki prowadzenia szkolenia

§ 5. 1. Opracowując program szkolenia uwzględnia się odpowiednio:

- 1) zakres tematyczny, czas trwania bloków programowych i tematów kursu kwalifikacyjnego, określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 2) zakres tematyczny oraz czas trwania modułów szkolenia okresowego i zajęć odbywanych w ramach szkolenia okresowego, określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

2. Na etapie opracowywania programu szkolenia dopuszcza się możliwość zaplanowania ćwiczeń oraz zajęć praktycznych po zakończeniu zajęć teoretycznych.

§ 6. Opracowując plan wykonania szkolenia uwzględnia się w nim:

- 1) program szkolenia, o którym mowa w § 5;
- 2) wskazanie planowanych metod szkolenia.

§ 7. 1. Szkolenie osoby szkolonej jest prowadzone jako:

- 1) kwalifikacja:
 - a) wstępna,
 - b) wstępna przyspieszona,
 - c) wstępna uzupełniająca,
 - d) wstępna uzupełniająca przyspieszona;
- 2) szkolenie okresowe w formie:
 - a) kursu okresowego,
 - b) cyklu zajęć.

2. Szkolenie w postaci:

- 1) kwalifikacji wstępnej i kwalifikacji wstępnej przyspieszonej jest dedykowane dla osób ubiegających się o uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego na stanowisku kierowcy;
- 2) kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej jest dedykowane dla osób ubiegających się o rozszerzenie zakresu uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego na stanowisku kierowcy;
- 3) szkolenia okresowego jest dedykowane dla osób zamierzających przedłużyć ważność uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego na stanowisku kierowcy w przypadku:
 - a) wcześniejszego uzyskania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego uzyskanie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej lub kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej,
 - b) wydania prawa jazdy kategorii:
 - D1, D1+E, D lub D+E do dnia 10 września 2008 r.,

- C1, C1+E, C lub C+E do dnia 10 września 2009 r,
- c) wcześniejszego uzyskania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego ukończenie szkolenia okresowego, o którym mowa w art. 39d ust. 2 i 5 ustawy.

§ 8. 1. Przed rozpoczęciem szkolenia osoba szkolona informuje ośrodek szkolenia, branżowe centrum umiejętności albo jednostkę systemu oświaty o numerze identyfikującym profil kierowcy zawodowego umieszczonym w systemie, o którym mowa w art. 16a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

2. Kierownik ośrodka szkolenia lub osoba upoważniona przez kierownika ośrodka szkolenia, dyrektor branżowego centrum umiejętności lub osoba upoważniona przez dyrektora branżowego centrum umiejętności, przed przyjęciem osoby szkolonej na szkolenie:

- 1) pobiera na podstawie informacji, o której mowa w ust. 1, oraz na podstawie numeru PESEL osoby szkolonej albo daty jej urodzenia – w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL, informacje i dane zawarte w profilu kierowcy zawodowego udostępnione w systemie informatycznym, o którym mowa w art. 16a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami; pobranie profilu kierowcy zawodowego jest potwierdzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym;
- 2) wpisuje do ewidencji osób szkolonych datę rozpoczęcia szkolenia, imię i nazwisko osoby szkolonej oraz jej numer PESEL albo datę jej urodzenia – w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL, zakres, rodzaj i formę prowadzenia szkolenia oraz numer profilu kierowcy zawodowego osoby szkolonej;
- 3) wpisuje do profilu kierowcy zawodowego informację o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia pierwszych zajęć w ramach kursu kwalifikacyjnego albo szkolenia okresowego w formie kursu okresowego;
- 4) wydaje osobie szkolonej książkę przeprowadzonych zajęć albo tworzy dla niej książkę w systemie teleinformatycznym ośrodka szkolenia, przed rozpoczęciem szkolenia;
- 5) zapoznaje osobę szkoloną z programem szkolenia.

3. Kierownik ośrodka szkolenia lub osoba upoważniona przez kierownika ośrodka szkolenia, dyrektor branżowego centrum umiejętności lub osoba upoważniona przez dyrektora branżowego centrum umiejętności, wpisuje do profilu kierowcy zawodowego informację o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia modułu szkolenia okresowego w formie cyklu zajęć.

4. Przepisy ust. 2 i 3 stosuje się odpowiednio w przypadku jednostki systemu oświaty.

5. Wzór ewidencji osób szkolonych określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

6. Wzór książki przeprowadzonych zajęć określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

7. Dokumenty, o których mowa w ust. 2 pkt 2 i 4, mogą być prowadzone w odpowiadającej im postaci elektronicznej w systemie teleinformatycznym ośrodka szkolenia, branżowego centrum umiejętności albo jednostki systemu oświaty umożliwiającym niezwłoczny odczyt lub wydruk całości lub części zapisanych danych. Kierownik ośrodka szkolenia prowadzącego szkolenie lub osoba upoważniona przez kierownika ośrodka szkolenia, dyrektor branżowego centrum umiejętności lub osoba upoważniona przez dyrektora branżowego centrum umiejętności prowadzącego szkolenie oraz dyrektor jednostki systemu oświaty lub osoba przez niego upoważniona oraz osoba prowadząca zajęcia i osoba szkolona potwierdzają swoje wpisy unikalnym identyfikatorem i hasłem nadanymi w systemie teleinformatycznym ośrodka szkolenia albo jednostki systemu oświaty.

8. Ośrodek szkolenia prowadzący szkolenie, branżowe centrum umiejętności albo jednostka systemu oświaty, dokumentujący szkolenie w sposób określony w ust. 7 w przypadku awarii systemu teleinformatycznego ośrodka szkolenia albo jednostki systemu oświaty lub braku dostępu do sieci Internet mogą przed rozpoczęciem zajęć wydać osobie szkolonej książkę przeprowadzonych zajęć stosowaną na szkoleniu. Książkę przeprowadzonych zajęć wypełnia się zgodnie z wzorem określonym w załączniku nr 4 do rozporządzenia. Dane w systemie teleinformatycznym ośrodka szkolenia albo jednostki systemu oświaty uzupełnia się najpóźniej przed rozpoczęciem kolejnych zajęć.

§ 9. 1. Przeprowadzenie poszczególnych zajęć w ramach szkolenia jest potwierdzane w książce przeprowadzonych zajęć:

- 1) przed rozpoczęciem zajęć poprzez wpisanie nazwy tematu albo modułu, liczby wymaganych godzin przeprowadzonych zajęć, rodzaju zajęć, ich formy; wpisy te mogą być wprowadzone w książce przeprowadzonych zajęć na etapie jej przygotowania, przed wydaniem książki osobie szkolonej;
- 2) w momencie rozpoczynania zajęć poprzez wpisanie daty zajęć, godziny rozpoczęcia zajęć, imienia i nazwiska osoby prowadzącej zajęcia;
- 3) po zakończeniu zajęć poprzez wpisanie godziny zakończenia zajęć, liczby przejechanych kilometrów – w przypadku zajęć praktycznych z jazdy w ruchu drogowym, albo zajęć praktycznych w warunkach specjalnych, numeru rejestracyjnego pojazdu albo marki, typu, modelu oraz numeru certyfikatu urządzenia, o którym mowa w art. 39g ust. 11 pkt 2 ustawy – w przypadku zajęć praktycznych z jazdy w ruchu drogowym albo zajęć

praktycznych w warunkach specjalnych, oraz złożenie podpisu przez osobę prowadzącą zajęcia i osobę szkoloną w nich uczestniczącą.

2. W przypadku szkolenia prowadzonego przez jednostkę systemu oświaty przepisy ust. 1 stosuje się w zakresie części praktycznej szkolenia. Potwierdzenie przeprowadzenia zajęć w zakresie części teoretycznej jest dokonywane odpowiednio w dzienniku zajęć, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 117 ust. 5 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2025 r. poz. 1043 i 1160) albo w dzienniku lekcyjnym, o którym mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 47 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe.

3. W przypadku zajęć prowadzonych w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu potwierdzenia uczestnictwa w zajęciach w książce przeprowadzonych zajęć stosowanej na szkoleniu dokonuje wykładowca jednorazowo po zakończeniu wszystkich zajęć prowadzonych w tej formie.

4. W przypadku zajęć praktycznych w warunkach specjalnych prowadzonych w ośrodku doskonalenia techniki jazdy zamiast wpisu do książki przeprowadzonych zajęć ośrodek doskonalenia techniki jazdy może wystawić zaświadczenie potwierdzające przeprowadzenie zajęć. Zaświadczenie wystawia się w dwóch egzemplarzach i ma zawierać dane tożsame z książką przeprowadzonych zajęć. Drugi egzemplarz zaświadczenia pozostaje w ośrodku doskonalenia techniki jazdy. Do zaświadczenia stosuje się odpowiednio przepis § 8 ust. 7 i § 24 ust. 1.

§ 10. 1. Szkolenie w ramach kwalifikacji prowadzone w formie kursu kwalifikacyjnego obejmuje zajęcia teoretyczne, ćwiczenia i zajęcia praktyczne:

- 1) w formie kwalifikacji wstępnej i kwalifikacji wstępnej przyspieszonej w zakresie:
 - a) części podstawowej – dla prawa jazdy wszystkich kategorii oraz
 - b) części specjalistycznej – dla prawa jazdy kategorii:
 - C1, C1+E, C i C+E lub
 - D1, D1+E, D i D+E,
 - 2) w formie kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej w zakresie części specjalistycznej – dla prawa jazdy kategorii:
 - a) C1, C1+E, C i C+E lub
 - b) D1, D1+E, D i D+E
- zgodnie z programem szkolenia oraz planem wykonania szkolenia.

2. Część specjalistyczną kwalifikacji wstępnej i kwalifikacji wstępnej przyspieszonej przeprowadza się wyłącznie po zakończeniu jej części podstawowej.

3. Przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego do prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E prowadzone w formie zajęć szkolnych dla uczniów, zajęć realizowanych w ramach kwalifikacyjnego kursu zawodowego lub kursu umiejętności zawodowych ma uwzględniać zakres tematyczny i czas trwania kwalifikacji wstępnej, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

4. Szkolenie w ramach kursu kwalifikacyjnego prowadzi się przy wykorzystaniu posiadanej infrastruktury zgłoszonej wojewodzie, który dokonał wpisu przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.

§ 11. 1. Szkolenie w ramach:

- 1) kwalifikacji wstępnej trwa 280 godzin;
- 2) kwalifikacji wstępnej przyspieszonej trwa 140 godzin.

2. Dla kwalifikacji wstępnej kurs kwalifikacyjny obejmuje:

- 1) część podstawową – teoretyczną trwającą minimum 195 godzin;
- 2) część specjalistyczną prowadzoną w formie:
 - a) zajęć teoretycznych i ćwiczeń trwających minimum 65 godzin,
 - b) zajęć praktycznych w ruchu drogowym, podczas których osoba szkolona powinna odbyć minimum 16 godzin jazdy indywidualnej, oraz
 - c) zajęć praktycznych z jazdy w warunkach specjalnych, podczas których osoba szkolona powinna odbyć minimum 4 godziny jazdy indywidualnej.

3. Dla kwalifikacji wstępnej przyspieszonej kurs kwalifikacyjny obejmuje:

- 1) część podstawową – teoretyczną trwającą minimum 97 godzin;
- 2) część specjalistyczną prowadzoną w formie:
 - a) zajęć teoretycznych i ćwiczeń trwających minimum 33 godziny,
 - b) zajęć praktycznych w ruchu drogowym, podczas których osoba szkolona powinna odbyć minimum 8 godzin jazdy indywidualnej, oraz
 - c) zajęć praktycznych z jazdy w warunkach specjalnych, podczas których osoba szkolona powinna odbyć minimum 2 godziny jazdy indywidualnej.

4. W 20 godzinach jazdy indywidualnej zajęcia praktyczne z jazdy w warunkach specjalnych mogą być prowadzone w wymiarze do 8 godzin zajęć praktycznych z jazdy w

warunkach specjalnych przy wykorzystaniu urządzenia, o którym mowa w art. 39g ust. 11 pkt 2 ustawy, w sesjach trwających do 1 godziny tych zajęć.

5. 1 godzinę jazdy przy wykorzystaniu urządzenia, o którym mowa w ust. 4, uznaje się za równoważną 2 godzinom jazdy w warunkach specjalnych bez wykorzystania tego urządzenia.

§ 12. 1. Szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej uzupełniającej trwa 70 godzin i obejmuje:

- 1) zajęcia teoretyczne i ćwiczenia trwające minimum 65 godzin;
- 2) zajęcia praktyczne w ruchu drogowym w zakresie, o którym mowa w §10 ust. 1 pkt 2 lit. a albo b, trwające minimum 5 godzin.

2. Szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej trwa 35 godzin i obejmuje:

- 1) zajęcia teoretyczne i ćwiczenia trwające minimum 32,5 godziny;
- 2) zajęcia praktyczne w ruchu drogowym w zakresie, o którym mowa w § 10 ust. 1 pkt 2 lit. a albo b, trwające minimum 2,5 godziny.

§ 13. 1. Szkolenie okresowe jest prowadzone:

- 1) w formie kursu okresowego i trwa 35 godzin oraz obejmuje zakres tematyczny wybranych 5-ciu modułów odpowiednio w zakresie bloku programowego do prawa jazdy kategorii:
 - a) C, C+E, C1 i C1+E lub
 - b) D, D+E, D1 i D1+E, lub
- 2) w formie cyklu zajęć przeprowadzanych w zakresie 5-ciu modułów trwających po 7 godzin każdy i obejmuje zakres tematyczny wybranych modułów, odpowiednio w zakresie bloku programowego do prawa jazdy kategorii:
 - a) C, C+E, C1 i C1+E lub
 - b) D, D+E, D1 i D1+E

– zgodnie z programem szkolenia oraz planem wykonania szkolenia.

2. Szkolenie okresowe prowadzi się przy wykorzystaniu posiadanej infrastruktury zgłoszonej wojewodzie, który dokonał wpisu przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.

§ 14. 1. Szkolenie okresowe w formie kursu okresowego prowadzi się zgodnie z zakresem tematów oraz liczbą godzin szkolenia okresowego określonymi w tabeli w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

2. Każde szkolenie okresowe obejmuje co najmniej jeden moduł:

- 1) związany z bezpieczeństwem ruchu drogowego;
- 2) zawierający zajęcia praktyczne w postaci ćwiczeń lub zajęć praktycznych w ruchu drogowym, lub zajęć praktycznych z jazdy w warunkach specjalnych.

3. Moduł, o którym mowa w ust. 2 pkt 2, uznaje się za zawierający zajęcia praktyczne, jeżeli co najmniej połowę zajęć stanowią ćwiczenia lub zajęcia praktyczne w ruchu drogowym, zajęcia praktyczne z jazdy w warunkach specjalnych, zajęcia praktyczne w sali lub na placu manewrowym ośrodka szkolenia. Ćwiczenia na placu manewrowym ośrodka szkolenia mogą być realizowane w grupie nie większej niż 10 osób.

4. W ramach jednego kursu okresowego albo cyklu zajęć nie mogą powtarzać się moduły szkolenia okresowego.

5. Szkolenie okresowe uwzględnia zmiany obowiązujących przepisów związanych z wykonywaniem przewozu drogowego i rozwój technologii oraz, w miarę możliwości, szczególne potrzeby szkoleniowe osoby szkolonej.

6. W przypadku prowadzenia zajęć praktycznych z jazdy w warunkach specjalnych, o których mowa w ust. 2 pkt 2, stosuje się przepis § 11 ust. 4.

§ 15. 1. Szkolenie okresowe w formie cyklu zajęć prowadzi się zgodnie z zakresem tematów oraz liczbą godzin szkolenia okresowego określonymi w tabeli w załączniku nr 2 do rozporządzenia i obejmuje ono moduły realizowane w okresie 5 lat, z tym że jednorazowo realizuje się nie mniej niż jeden moduł szkolenia okresowego.

2. Przepisy § 14 ust. 2–6 stosuje się odpowiednio.

§ 16. 1. Osobie szkolonej, która ukończyła moduł szkolenia okresowego, kierownik ośrodka szkolenia, dyrektor branżowego centrum umiejętności lub osoba upoważniona przez dyrektora branżowego centrum umiejętności lub osoba upoważniona przez kierownika ośrodka szkolenia aktualizuje profil kierowcy zawodowego w zakresie następujących danych:

- 1) nazwa ośrodka szkolenia;
- 2) numer ośrodka szkolenia z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia, który przeprowadził szkolenie wraz z nazwą organu, który dokonał wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia;
- 3) zakres szkolenia okresowego;
- 4) data ukończenia modułu szkolenia okresowego;
- 5) tytuł modułu szkolenia okresowego;
- 6) data i numer zaświadczenia potwierdzającego ukończenie modułu szkolenia okresowego.

2. Zaświadczenie potwierdzające ukończenie modułu szkolenia okresowego jest wydawane po ukończeniu modułu szkolenia okresowego.

3. Numerem zaświadczenia potwierdzającego ukończenie modułu szkolenia okresowego jest numer w formacie X/RRRR-MM-DD/PKZ, gdzie:

- 1) „X” oznacza 1, 2, 3, 4 lub 5 numer przeprowadzonego modułu szkolenia okresowego;
- 2) „RRRR-MM-DD” oznacza datę ukończenia modułu szkolenia okresowego;
- 3) „PKZ” oznacza numer profilu kierowcy zawodowego osoby szkolonej.

§ 17. 1. Ukończenie innego szkolenia w postaci:

- 1) kursu ADR lub kursu z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych, o których mowa w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 643), lub kursu, o którym mowa w 8.2.1.1 Umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r. (Dz. U. z 2025 r. poz. 642),
 - 2) szkolenia potwierdzającego kwalifikacje osób transportujących zwierzęta środkami transportu drogowego
- zmniejsza wymiar godzinowy szkolenia.

2. Potwierdzeniem ukończenia kursów, o których mowa w ust. 1 pkt 1, jest:

- 1) zaświadczenie ADR, którego wzór określają przepisy wydane na podstawie art. 31 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, lub zaświadczenie o ukończeniu kursu z zakresu przewozu towarów niebezpiecznych, którego wzór określają przepisy wydane na podstawie art. 58 tej ustawy, wydane przez właściwą władzę Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) zaświadczenie, o którym mowa w 8.2.1.1 Umowy dotyczącej międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (ADR), sporządzonej w Genewie dnia 30 września 1957 r., zgodne ze wzorem określonym w 8.2.2.8.5 tej Umowy, wydane przez właściwą władzę państwa innego niż Rzeczypospolita Polska, będącego stroną tej Umowy.

3. Potwierdzeniem ukończonego szkolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, jest zaświadczenie potwierdzające kwalifikacje osób transportujących zwierzęta środkami transportu drogowego, którego wzór określają przepisy wydane na podstawie art. 24f ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (Dz. U. z 2023 r. poz. 1580), lub licencja, o której mowa w art. 17 ust. 2 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniającego dyrektywę

64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 (Dz. Urz. UE L 3 z 05.01.2005, str. 1, z późn. zm.³⁾), zgodna ze wzorem określonym w tym rozporządzeniu.

4. W przypadku osoby szkolonej, która ukończyła inne szkolenie, można zmniejszyć wymiar godzinowy zajęć teoretycznych w zakresie bloku programowego do prawa jazdy kategorii C, C+E, C1 i C1+E:

- 1) kwalifikacji wstępnej – o 28 godzin;
- 2) kwalifikacji wstępnej przyspieszonej – o 14 godzin;
- 3) kwalifikacji wstępnej uzupełniającej – o 7 godzin;
- 4) kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej – o 7 godzin;
- 5) szkolenia okresowego o:
 - a) 14 godzin (dwa moduły) – jeżeli osoba szkolona ukończyła szkolenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, albo
 - b) 7 godzin (jeden moduł) – jeżeli osoba szkolona ukończyła szkolenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2.

5. Zmniejszenie wymiaru godzinowego szkolenia następuje na podstawie przedłożonego przez osobę szkoloną dokumentu, o którym mowa w ust. 2 lub 3, w okresie ważności tego dokumentu w dniu rozpoczęcia szkolenia.

§ 18. 1 Zajęcia teoretyczne, o których mowa w § 10–15, prowadzi się metodą:

- 1) wykładu, seminarium, pokazu oraz innymi formami zajęć stosowanymi w kształceniu osób dorosłych – w sali ośrodka szkolenia lub
- 2) ćwiczeń pod nadzorem trenera-wykładowcy, przy użyciu komputera i specjalistycznego oprogramowania wspomagającego proces kształcenia – w sali ośrodka szkolenia, lub
- 3) odpowiednią do programu szkolenia, przyjętą przez ośrodek szkolenia w postaci wykładów, ćwiczeń, pokazów, prezentacji czy testów prowadzonych w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu pod nadzorem ośrodka szkolenia.

2. Oprogramowanie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, ma zapewnić co najmniej:

- 1) przydzielenie osobie szkolonej indywidualnego identyfikatora w postaci numeru PESEL albo daty urodzenia oraz indywidualnej liczby składającej się z pięciu cyfr – w przypadku

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 73 z 15.03.2008, str. 35, Dz. Urz. UE L 336 z 20.12.2011, str. 86, Dz. Urz. UE L 95 z 07.04.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 137 z 24.05.2017, str. 40 oraz Dz. Urz. UE L 129 z 15.04.2021, str. 162.

osoby nieposiadającej numeru PESEL, pozwalającego na bezpośrednie śledzenie jej postępów w nauce;

- 2) logowanie przy użyciu identyfikatora, o którym mowa w pkt 1, i indywidualnego hasła przydzielanego osobie szkolonej z koniecznością jego zmiany po pierwszym logowaniu do systemu;
- 3) przeprowadzenie zajęć w zakresie wymaganym programem szkolenia;
- 4) przeprowadzenie testu sprawdzającego wiedzę po każdym module szkolenia okresowego i po każdym temacie kursu kwalifikacyjnego oraz zabezpieczenie przed ingerencją w jego wynik;
- 5) możliwość kontynuowania szkolenia wyłącznie po uprzednim uzyskaniu pozytywnego wyniku z testu sprawdzającego wiedzę, o którym mowa w pkt 4.

3. Szkolenie prowadzone w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu wymaga spełnienia następujących warunków:

- 1) przydzielenie osobie szkolonej indywidualnego identyfikatora w postaci numeru PESEL albo numeru profilu kierowcy zawodowego oraz daty urodzenia oraz indywidualnej liczby składającej się z pięciu cyfr – w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL, pozwalającego na bezpośrednie śledzenie jej postępów w nauce;
- 2) logowanie przy użyciu identyfikatora, o którym mowa w pkt 1, i indywidualnego hasła przydzielanego osobie szkolonej z koniecznością jego zmiany po pierwszym logowaniu do systemu;
- 3) generowanie danych o dacie i godzinie rozpoczęcia i zakończenia modułu szkolenia okresowego oraz o tytule modułu szkolenia okresowego;
- 4) generowanie danych o dacie i godzinie rozpoczęcia i zakończenia każdego zajęcia kursu kwalifikacyjnego;
- 5) przeprowadzenie zajęć w zakresie wymaganym programem szkolenia;
- 6) uniemożliwienie ingerencji w czas trwania zajęć przez przewijanie materiału w celu jego szybszego zakończenia;
- 7) przeprowadzenie testu sprawdzającego wiedzę po każdym module szkolenia okresowego i po każdym temacie kwalifikacji wstępnej i kwalifikacji wstępnej przyspieszonej oraz zabezpieczenie przed ingerencją w jego wynik;
- 8) możliwość kontynuowania szkolenia wyłącznie po uprzednim uzyskaniu pozytywnego wyniku z testu sprawdzającego wiedzę, o którym mowa w pkt 7.

4. Warunki, o których mowa w ust. 3, stanowią jednocześnie wymagania dla dodatkowych pomocy dydaktycznych niezbędnych do prowadzenia zajęć w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. Warunkami ich utrzymania jest umożliwienie osobie szkolonej uczestnictwa w szkoleniu prowadzonym w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu w zakresie, jaki został zaplanowany do korzystania przez osobę szkoloną w tej formie szkolenia.

5. Szkolenie prowadzone w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu można prowadzić:

- 1) w zakresie części podstawowej kwalifikacji wstępnej i kwalifikacji wstępnej przyspieszonej;
- 2) w zakresie szkolenia okresowego w wymiarze do 12 godzin zajęć w ramach dwóch teoretycznych modułów szkolenia okresowego.

6. Łączny czas trwania zajęć teoretycznych i ćwiczeń szkolenia w ciągu jednego dnia nie może przekroczyć 7 godzin.

7. Godzina zajęć i ćwiczeń jest równa 60 minutom. W godzinie tej uwzględnia się przerwę w zajęciach i ćwiczeniach trwającą do 15 minut.

§ 19. 1. Kierownik ośrodka szkolenia lub osoba upoważniona przez kierownika ośrodka szkolenia, dyrektor branżowego centrum umiejętności lub osoba upoważniona przez dyrektora branżowego centrum umiejętności albo dyrektor jednostki systemu oświaty lub osoba upoważniona przez dyrektora jednostki systemu oświaty, w których prowadzi się szkolenie, w przypadku przerwania szkolenia dokonuje odpowiednio w książce przeprowadzonych zajęć osoby szkolonej, w dzienniku zajęć albo w dzienniku lekcyjnym odpowiedniej adnotacji po ostatniej wpisanej pozycji.

2. W przypadku przerwania szkolenia osoba szkolona zachowuje książkę przeprowadzonych zajęć stosowaną na szkoleniu, a ośrodek szkolenia, branżowe centrum umiejętności albo jednostka systemu oświaty załącza jej kopię lub jej elektroniczny odpowiednik do prowadzonej dokumentacji.

3. W przypadku prowadzenia dokumentacji w postaci elektronicznej kierownik ośrodka szkolenia lub osoba upoważniona przez kierownika ośrodka szkolenia, dyrektor branżowego centrum umiejętności lub osoba upoważniona przez dyrektora branżowego centrum umiejętności albo dyrektor jednostki systemu oświaty lub osoba upoważniona przez dyrektora jednostki systemu oświaty przekazuje osobie szkolonej plik książki przeprowadzonych zajęć w formacie tekstowym lub rozszerzalnego języka znaczników (XML), opatrzony

kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym, oraz dokonuje jej wydruku, podkreśla i podpisuje książkę po ostatniej wpisanej pozycji, oraz umieszcza odrębną informację, że książka była prowadzona w postaci elektronicznej.

4. Kierownik ośrodka szkolenia lub osoba upoważniona przez kierownika ośrodka szkolenia, dyrektor branżowego centrum umiejętności lub osoba upoważniona przez dyrektora branżowego centrum umiejętności albo dyrektor jednostki systemu oświaty lub osoba upoważniona przez dyrektora jednostki systemu oświaty przesyła w postaci elektronicznej właściwemu organowi, który utworzył profil kierowcy zawodowego, informację o przerwaniu szkolenia przez osobę szkoloną w celu udostępnienia przez ten organ profilu kierowcy zawodowego kolejnemu ośrodkowi szkolenia albo jednostce systemu oświaty, które będą prowadzić szkolenie dla tej osoby.

§ 20. 1. Osoba szkolona, kontynuując szkolenie w innym ośrodku szkolenia albo jednostce systemu oświaty, przekazuje odpowiednio jego kierownikowi albo dyrektorowi książkę przeprowadzonych zajęć, o której mowa w § 19 ust. 2.

2. W przypadku gdy dotychczasowa dokumentacja była prowadzona w postaci elektronicznej, osoba szkolona przekazuje plik i oryginał wydruku książki przeprowadzonych zajęć. Kierownik ośrodka szkolenia lub osoba upoważniona przez kierownika ośrodka szkolenia, dyrektor branżowego centrum umiejętności lub osoba upoważniona przez dyrektora branżowego centrum umiejętności albo dyrektor jednostki systemu oświaty lub osoba upoważniona przez dyrektora jednostki systemu oświaty stosuje odpowiednio przepisy § 8 ust. 2 pkt 1–4, zachowując poprzednią książkę przeprowadzonych zajęć w prowadzonej dokumentacji. Jeżeli ośrodek szkolenia albo jednostka systemu oświaty prowadzi dokumentację w postaci elektronicznej, plik książki przeprowadzonych zajęć załącza do prowadzonej przez siebie dokumentacji, a wydruk książki może przekształcić do postaci elektronicznej.

§ 21. 1. Po zakończeniu kursu kwalifikacyjnego kierownik ośrodka szkolenia, dyrektor branżowego centrum umiejętności lub osoba upoważniona przez dyrektora branżowego centrum umiejętności lub osoba upoważniona przez kierownika ośrodka szkolenia:

- 1) aktualizuje profil kierowcy zawodowego w zakresie następujących danych:
 - a) nazwa ośrodka szkolenia,

- b) numer ośrodka szkolenia z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia, który przeprowadził szkolenie, wraz z nazwą organu, który dokonał wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia,
 - c) rodzaj ukończonego kursu kwalifikacyjnego,
 - d) zakres ukończonego kursu kwalifikacyjnego,
 - e) datę rozpoczęcia i zakończenia kursu kwalifikacyjnego;
- 2) zwalnia profil kierowcy zawodowego;
2. Po zakończeniu kwalifikacji wstępnej dyrektor jednostki systemu oświaty lub osoba upoważniona przez dyrektora jednostki systemu oświaty:
- 1) aktualizuje profil kierowcy zawodowego w zakresie następujących danych:
- a) nazwa jednostki systemu oświaty,
 - b) numer jednostki systemu oświaty z Rejestru Szkół i Placówek Oświatowych, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 29 ustawy z dnia 15 kwietnia 2011 r. o systemie informacji oświatowej (Dz. U. z 2024 r. poz. 152, 858, 1572, 1933, 1019),
 - c) rodzaj ukończonego kursu,
 - d) zakres ukończonego kursu,
 - e) datę rozpoczęcia i zakończenia kursu;
- 2) zwalnia profil kierowcy zawodowego.
3. Po ukończeniu szkolenia okresowego w formie kursu okresowego oraz wymaganej liczby modułów szkolenia okresowego w formie cyklu zajęć kierownik ośrodka szkolenia lub osoba upoważniona przez kierownika ośrodka szkolenia, dyrektor branżowego centrum umiejętności lub osoba upoważniona przez dyrektora branżowego centrum umiejętności:
- 1) aktualizuje profil kierowcy zawodowego w zakresie następujących danych:
- a) nazwa ośrodka szkolenia,
 - b) datę rozpoczęcia i zakończenia szkolenia okresowego,
 - c) data wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego ukończenie szkolenia okresowego i numer tego świadectwa według następującego wzoru 0000001/YYYY/00/RRRR, przy czym:
 - siedem pierwszych cyfr określa kolejny numer świadectwa kwalifikacji zawodowej,
 - litery „YYYY/00” stanowią numer ośrodka szkolenia w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia łamany przez kod terytorialny

wojewody, którym dokonał wpisu ośrodka szkolenia do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia,

– litery „RRRR” stanowią rok wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej;

- 2) zwalnia profil kierowcy zawodowego;
- 3) wydaje osobie szkolonej, na wniosek tej osoby, świadectwo kwalifikacji zawodowej w postaci papierowej; drugi egzemplarz tego świadectwa pozostaje w ośrodku szkolenia i do tego egzemplarza stosuje się odpowiednio przepis § 24 ust. 1.

4. W przypadku, o którym mowa w § 17 ust. 1, kierownik ośrodka szkolenia lub osoba upoważniona przez kierownika ośrodka szkolenia, dyrektor branżowego centrum umiejętności lub osoba upoważniona przez dyrektora branżowego centrum umiejętności wprowadza do profilu kierowcy zawodowego po ukończeniu ostatniego wymaganego modułu szkolenia okresowego dane modułu w postaci informacji o nazwie innego szkolenia, dacie wydania i numerze dokumentu, o którym mowa w § 17 ust. 2 i 3 potwierdzającego ukończenie innego szkolenia.

5. Świadectwo kwalifikacji zawodowej potwierdzające ukończenie szkolenia okresowego wydaje się najpóźniej następnego dnia roboczego po dniu, w którym został ukończony ostatni moduł szkolenia okresowego.

6. Wzór świadectwa kwalifikacji zawodowej w postaci papierowej określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

§ 22. Po zakończeniu albo przerwaniu szkolenia przez osobę szkoloną do ewidencji osób szkolonych wpisuje się:

- 1) datę zakończenia albo przerwania szkolenia;
- 2) liczbę godzin zajęć teoretycznych, ćwiczeń lub zajęć praktycznych szkolenia przeprowadzonych w danym ośrodku szkolenia albo jednostce systemu oświaty;
- 3) zakres, numer i datę wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej w przypadku zakończenia szkolenia okresowego w danym ośrodku szkolenia.

§ 23. Ewidencję osób szkolonych:

- 1) przechowuje się przez okres 10 lat od daty dokonania w niej ostatniego wpisu;
- 2) przekazuje się właściwemu organowi sprawującemu nadzór, a w przypadku jednostek systemu oświaty – organowi sprawującemu nadzór pedagogiczny, w celu archiwizacji, niezwłocznie po:

- a) zaprzestaniu prowadzenia ośrodka szkolenia albo likwidacji jednostki systemu oświaty,
- b) wydaniu decyzji o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę ośrodka szkolenia,
- c) uprawomocnieniu się orzeczonego przez sąd zakazu prowadzenia przez przedsiębiorcę szkolenia.

§ 24. 1. Książki przeprowadzonych zajęć osób wpisanych do ewidencji osób szkolonych oraz kopie książek osób, które nie kontynuują szkolenia, przechowuje się przez okres 5 lat od dnia dokonania w nich ostatniego wpisu. Po upływie tego okresu książki i ich kopie podlegają brakowaniu.

2. Ośrodek szkolenia, na wniosek wojewody, przekazuje wojewodzie kopię książki przeprowadzonych zajęć lub kopie książek przeprowadzonych zajęć, przechowywanych przez ośrodek szkolenia, dla wskazanych przez wojewodę pozycji z ewidencji osób szkolonych, w przypadku:

- 1) wszczęcia przez wojewodę w ramach sprawowanego nadzoru kontroli, o której mowa w art. 39h ust. 2 i 2a ustawy;
- 2) złożenia wniosku przez przedsiębiorcę do wojewody o wykreślenie przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.

3. Po upływie okresu, o którym mowa w ust. 1, kierownik ośrodka szkolenia lub osoba upoważniona przez kierownika ośrodka szkolenia albo dyrektor jednostki systemu oświaty lub osoba upoważniona przez dyrektora jednostki systemu oświaty prowadzących szkolenie przesyła w postaci elektronicznej właściwemu organowi, który utworzył profil kierowcy zawodowego, informację o przerwaniu szkolenia przez osobę szkoloną w celu udostępnienia przez ten organ profilu kierowcy zawodowego innemu ośrodkowi szkolenia albo jednostce systemu oświaty prowadzącemu szkolenie tej osoby.

Rozdział 4

Warunki przeprowadzania testu kwalifikacyjnego przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego

§ 25. 1. Przed przystąpieniem do testu kwalifikacyjnego osoba egzaminowana informuje ośrodek egzaminowania o numerze identyfikującym profil kierowcy zawodowego, składa dowód uiszczenia opłaty za test kwalifikacyjny, informuje o potrzebie obecności tłumacza, o którym mowa w § 30 pkt 3 i 4, oraz zwraca się o wyznaczenie terminu testu kwalifikacyjnego.

2. W przypadku gdy ośrodek egzaminowania zapewnia osobie egzaminowanej test kwalifikacyjny w języku, którym osoba egzaminowana włada, umożliwiającym przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego, osoba egzaminowana nie zapewnia tłumacza przysięgłego.

§ 26. 1. Ośrodek egzaminowania:

- 1) na podstawie informacji, o której mowa w § 25, oraz na podstawie numeru PESEL osoby egzaminowanej albo daty urodzenia – w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL, pobiera informacje zawarte w profilu kierowcy zawodowego;
- 2) weryfikuje dane w profilu kierowcy zawodowego i w przypadku braku wątpliwości co do ważności i prawidłowości tych danych rejestruje osobę egzaminowaną w ewidencji osób egzaminowanych, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 1–5, 7 i 8 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami;
- 3) wyznacza termin testu kwalifikacyjnego przez wskazanie daty i godziny przeprowadzenia tego testu; wyznaczona data testu kwalifikacyjnego nie może przekraczać 30 dni od dnia, w którym ją wyznaczono;
- 4) przekazuje osobie egzaminowanej informacje, o których mowa w ust. 3–6.

2. Jeżeli osoba egzaminowana uzyska negatywny wynik z testu kwalifikacyjnego albo nie przystąpi do testu kwalifikacyjnego w wyznaczonym terminie ośrodek egzaminowania na jej wniosek i po wniesieniu nowej opłaty za test kwalifikacyjny wyznacza kolejny termin testu kwalifikacyjnego. Osobie takiej wskazuje się pierwszy wolny termin testu kwalifikacyjnego.

3. Osoba egzaminowana, nie później niż na 2 dni robocze przed planowanym testem kwalifikacyjnym, może poinformować w formie pisemnej ośrodek egzaminowania, że nie stawi się na test w wyznaczonym terminie. Dopuszcza się przesłanie powyższej informacji środkami komunikacji elektronicznej. Na żądanie ośrodka egzaminowania jest wymagane okazanie urzędowego potwierdzenia przedłożenia (UPP) lub potwierdzenia dostarczenia (odczytu) korespondencji wysłanej pocztą elektroniczną.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, ośrodek egzaminowania wyznacza kolejny termin testu kwalifikacyjnego.

5. W przypadkach losowych dyrektor ośrodka egzaminowania może podjąć decyzję o skróceniu terminu, o którym mowa w ust. 4.

6. Osoba egzaminowana nie wnosi opłaty za test kwalifikacyjny w przypadku awarii systemu teleinformatycznego ośrodka egzaminowania.

§ 27. 1. Osoba egzaminowana może przystąpić do testu kwalifikacyjnego, jeżeli okaże ważny w dniu testu jeden z dokumentów potwierdzających jej tożsamość:

- 1) dowód osobisty;
- 2) kartę pobytu;
- 3) paszport;
- 4) tymczasowe zaświadczenie tożsamości cudzoziemca;
- 5) polski dokument tożsamości cudzoziemca;
- 6) zgodę na pobyt tolerowany.

2. Stwierdzenia tożsamości osób uprawnionych do przystąpienia do testu kwalifikacyjnego można dokonać również na podstawie dokumentu elektronicznego, o którym mowa w art. 19e ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2024 r. poz. 1557 i 1717), przez okazanie tego dokumentu na ekranie urządzenia mobilnego egzaminatorowi, zaktualizowanego na dzień testu kwalifikacyjnego.

§ 28. W przypadku osoby egzaminowanej, której stan lub zachowanie uzasadnia podejrzenie, że jest ona pod wpływem alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, egzaminator wzywa organy uprawnione do przeprowadzenia badania w celu ustalenia w jej organizmie zawartości alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.

§ 29. Egzaminator nie przeprowadza testu kwalifikacyjnego, jeżeli:

- 1) nie jest możliwe ustalenie tożsamości osoby zgłaszającej się na test kwalifikacyjny;
- 2) osoba egzaminowana zgłaszająca się na test kwalifikacyjny zaproponowała egzaminatorowi przyjęcie korzyści majątkowej lub osobistej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku z testu kwalifikacyjnego;
- 3) osoba egzaminowana zgłaszająca się na test kwalifikacyjny jest pod wpływem alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu lub odmówiła poddania się badaniu przez organy uprawnione do przeprowadzenia badania w celu ustalenia w jej organizmie zawartości alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.

§ 30. Podczas przeprowadzania testu kwalifikacyjnego w sali egzaminacyjnej mogą przebywać wyłącznie osoby egzaminowane, egzaminator przeprowadzający test kwalifikacyjny i egzaminator nadzorujący oraz:

- 1) kandydaci na egzaminatorów wraz z ich wykładowcą, odbywający praktyki w ramach kursu kwalifikacyjnego,

- 2) osoby sprawujące nadzór nad sprawdzeniem kwalifikacji w imieniu właściwego marszałka województwa,
 - 3) tłumacz języka migowego lub tłumacz systemu językowo-migowego, którego obecność na teście kwalifikacyjnym zapewnia sobie osoba egzaminowana lub którego obecność jest zapewniona przez ośrodek egzaminowania,
 - 4) tłumacz przysięgły, którego udział zapewnia sobie osoba egzaminowana, jeżeli osoba ta nie włada językiem polskim w stopniu umożliwiającym przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego oraz zrozumienie zasad przeprowadzania tego testu,
 - 5) dyrektor ośrodka egzaminowania i osoby upoważnione przez niego
- pod warunkiem, że ich obecność nie zakłóca i nie utrudnia przebiegu testu kwalifikacyjnego.

§ 31. 1. Test kwalifikacyjny jest przeprowadzany:

- 1) w formie określonej w art. 39b¹ ust. 3b pkt 1 ustawy, z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego ośrodka egzaminowania, przy wykorzystaniu pytań pochodzących z katalogu pytań testowych, o którym mowa w art. 39b¹ ust. 6 i 7 ustawy;
- 2) w sali egzaminacyjnej wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie 66 ust. 1 pkt 1–5, 7 i 8 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

2. Test kwalifikacyjny przeprowadza się dla maksymalnie 20 osób egzaminowanych jednocześnie. Istnieje możliwość jednoczesnego przeprowadzania w sali egzaminacyjnej testu kwalifikacyjnego w zakresie bloku programowego określonego do prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E oraz D1, D1+E, D i D+E.

§ 32. 1. Test kwalifikacyjny po ukończeniu kwalifikacji wstępnej oraz kwalifikacji wstępnej przyspieszonej obejmuje:

- 1) część podstawową składającą się z 20 pytań – w zakresie tematów realizowanych dla części podstawowej kursu kwalifikacyjnego, w tym w zakresie bloku programowego określonego odpowiednio do prawa jazdy kategorii C, C+E, C1 i C1+E lub D, D+E, D1 i D1+E co najmniej po 2 i nie więcej niż 3 pytania z następujących działów, stanowiących załącznik nr 1 do rozporządzenia:
 - a) 1.1,
 - b) 1.2,
 - c) 2.1,
 - d) 3.1,

- e) 3.2,
 - f) 3.3,
 - g) 3.4,
 - h) 3.5,
 - i) 3.6 oraz
- 2) część specjalistyczną składającą się z 10 pytań – w zakresie tematów realizowanych dla części specjalistycznej kursu kwalifikacyjnego:
- a) w tym 2 pytania z następujących działów, stanowiących załącznik nr 1 do rozporządzenia w zakresie bloku programowego określonego do prawa jazdy kategorii C, C+E, C1 i C1+E:
 - 1.3,
 - 1.4,
 - 1.4(a),
 - 2.2,
 - 3.7,
 - b) w tym co najmniej 1 i nie więcej niż 2 pytania z następujących działów, stanowiących załącznik nr 1 do rozporządzenia, w zakresie bloku programowego określonego do prawa jazdy kategorii D, D+E, D1 i D1+E:
 - 1.5,
 - 1.6,
 - 1.6.(a),
 - 1.7,
 - 2.3,
 - 3.8.

2. Pytanie testowe posiada wyłącznie jedną prawidłową odpowiedź.

3. Poprawne udzielenie odpowiedzi na pytanie polega na wybraniu i zaznaczeniu wyłącznie prawidłowej odpowiedzi. Wybranie odpowiedzi nieprawidłowej, wybranie więcej niż jednej odpowiedzi albo niewybranie żadnej odpowiedzi jest traktowane jako udzielenie odpowiedzi nieprawidłowej.

4. Wynik testu kwalifikacyjnego uważa się za pozytywny w przypadku udzielenia co najmniej:

- 1) 16 poprawnych odpowiedzi na pytania zawarte w teście podstawowym oraz
- 2) 5 poprawnych odpowiedzi na pytania zawarte w teście specjalistycznym.

5. Czas trwania testu kwalifikacyjnego, o którym mowa w ust. 1, wynosi 45 minut.

6. Osoby, które ukończyły kwalifikację wstępną uzupełniającą lub kwalifikację wstępną uzupełniającą przyspieszoną, przystępują do testu kwalifikacyjnego, który obejmuje część specjalistyczną w zakresie bloku programowego do prawa jazdy odpowiedniej kategorii.

7. Test kwalifikacyjny po ukończeniu kwalifikacji wstępnej uzupełniającej lub kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej obejmuje część specjalistyczną, o której mowa w ust. 1 pkt 2, składającą się z 10 pytań.

8. Czas trwania testu kwalifikacyjnego, o którym mowa w ust. 7, wynosi 15 minut.

§ 33. 1. Przed rozpoczęciem testu kwalifikacyjnego egzaminator potwierdza tożsamość osób egzaminowanych przystępujących do tego testu oraz zgodność danych osobowych z danymi zawartymi w systemie teleinformatycznym ośrodka egzaminowania.

2. Po wykonaniu czynności, o których mowa w ust. 1, egzaminator, rozpoczynając test kwalifikacyjny:

- 1) uruchamia komputerowe urządzenie egzaminacyjne;
- 2) czuwa nad prawidłowym przebiegiem testu kwalifikacyjnego.

§ 34. 1. Wyniki testu kwalifikacyjnego:

- 1) egzaminator wpisuje do listy osób zakwalifikowanych na test kwalifikacyjny bezpośrednio po zakończeniu dla określonej osoby tego testu, przez umieszczenie w odpowiednich rubrykach litery:
 - a) „P” – jeżeli wynik jest pozytywny,
 - b) „N” – jeżeli wynik jest negatywny,
 - c) „X” – jeżeli osoba nie przystąpiła do testu;
- 2) otrzymuje osoba egzaminowana do wiadomości na komputerowym urządzeniu egzaminacyjnym bezpośrednio po przeprowadzeniu testu kwalifikacyjnego w systemie teleinformatycznym ośrodka egzaminowania;
- 3) dyrektor lub upoważniony przez niego pracownik ośrodka egzaminowania:
 - a) aktualizuje profil kierowcy zawodowego, umieszczając w odpowiednich rubrykach litery, o których mowa w pkt 1, potwierdzając ten wpis kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym; do profilu kierowcy zawodowego wpisuje się pozytywne i negatywne wyniki z testu kwalifikacyjnego,

- b) wydaje świadectwo kwalifikacji zawodowej poprzez wprowadzenie do profilu kierowcy zawodowego pozytywnego wyniku z testu kwalifikacyjnego oraz informacji o numerze świadectwa i dacie jego wydania,
- c) wydaje osobie egzaminowanej, na wniosek tej osoby, świadectwo kwalifikacji zawodowej w postaci papierowej; drugi egzemplarz tego świadectwa pozostaje w ośrodku egzaminowania i do tego egzemplarza stosuje się odpowiednio przepis § 23 ust. 1.

2. Numer świadectwa kwalifikacji zawodowej nadaje się według następującego wzoru: „0000001/WWWW/RRRR”, przy czym:

- 1) siedem pierwszych cyfr określa kolejny numer świadectwa kwalifikacji zawodowej;
- 2) litery „WWWW” stanowią techniczny numer ośrodka egzaminowania;
- 3) litery „RRRR” stanowią rok wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej.

§ 35. W przypadku stwierdzenia przez wojewodę wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej niezgodnie ze stanem faktycznym, wojewoda lub upoważniony pracownik urzędu wojewódzkiego:

- 1) pobiera profil kierowcy zawodowego na podstawie numeru PESEL albo daty urodzenia – w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL, i numeru profilu kierowcy zawodowego;
- 2) aktualizuje profil kierowcy zawodowego w zakresie daty cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej;
- 3) zwalnia profil kierowcy zawodowego.

§ 36. W przypadku:

- 1) określonym w § 29 pkt 1 lub awarii systemu teleinformatycznego ośrodka egzaminowania – przyjmuje się, że osoba egzaminowana nie przystąpiła do testu kwalifikacyjnego;
- 2) określonym w § 29 pkt 2 lub pkt 3 lub gdy osoba egzaminowana korzystała z materiałów lub urządzeń stanowiących pomoc w udzieleniu właściwej odpowiedzi na pytania w trakcie testu kwalifikacyjnego lub wykonywała tę czynność niesamodzielnie – przyjmuje się, że osoba egzaminowana uzyskała negatywny wynik z testu kwalifikacyjnego.

§ 37. 1. Po przeprowadzeniu wszystkich testów kwalifikacyjnych w danym dniu sporządza się w tym dniu protokół testów kwalifikacyjnych według wzoru określonego w załączniku nr 5 do rozporządzenia, na podstawie danych przekazanych przez komputerowe

urządzenie egzaminacyjne, umieszczając w odpowiednich rubrykach litery, o których mowa w § 34 ust. 1 pkt 1.

2. Dyrektor ośrodka egzaminowania zatwierdza protokół testów kwalifikacyjnych, o którym mowa w ust. 1, najpóźniej następnego dnia roboczego po dniu, w którym został sporządzony.

§ 38. 1. Ośrodek egzaminowania przechowuje protokoły testów kwalifikacyjnych; w przypadku, gdy protokoły są w postaci papierowej po upływie roku powinny być zszyte w książkę oraz zostać opatrzone na ostatniej stronie adnotacją dyrektora o liczbie stron i protokołów, z jego podpisem i pieczętą.

2. Protokoły, o których mowa w ust. 1, ośrodek egzaminowania przechowuje przez okres 5 lat, a następnie archiwizuje.

§ 39. Protokół testów kwalifikacyjnych, o którym mowa w § 37, może być prowadzony z wykorzystaniem funkcjonalności systemu teleinformatycznego ośrodka egzaminowania i podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym.

§ 40. 1. Ośrodek egzaminowania przesyła właściwemu organowi wydającemu prawo jazdy z wpisem kodu 95 albo kartę kwalifikacji kierowcy informację o pozytywnym wyniku z testu kwalifikacyjnego i wydaniu świadectwa kwalifikacji zawodowej przez aktualizację profilu kierowcy zawodowego.

2. W przypadku negatywnego wyniku z testu kwalifikacyjnego ośrodek egzaminowania zwalnia profil kierowcy zawodowego w terminie 3 dni od dnia, w którym osobie egzaminowanej upłynął rok od dnia ostatniego przystąpienia przez nią do testu kwalifikacyjnego.

Rozdział 5

Warunki przeprowadzania testu kwalifikacyjnego przez okręgową komisję egzaminacyjną

§ 41. 1. W przypadku uczniów lub słuchaczy, o których mowa w art. 39b¹ ust. 3a ustawy, dyrektor jednostki systemu oświaty, nie później niż na sześć tygodni przed terminem egzaminu potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie lub egzaminu zawodowego, w ramach którego ci uczniowie lub słuchacze będą przystępowali do testu kwalifikacyjnego, informuje komisję o

numerze identyfikującym profil kierowcy zawodowego wydanym dla każdej zgłaszanej osoby oraz wnioskuje o wyznaczenie dla nich terminu testu kwalifikacyjnego.

2. Informacja, o której mowa w ust. 1, zawiera wykaz zgłaszanych osób z podaniem ich imienia i nazwiska, numeru PESEL albo daty urodzenia w przypadku, gdy osoba zgłaszana nie posiada numeru PESEL, oraz numeru identyfikującego profil kierowcy zawodowego, a także oświadczenie dyrektora jednostki systemu oświaty o przeprowadzonej dla każdej zgłaszanej osoby weryfikacji danych w profilu kierowcy zawodowego w zakresie ważności i prawidłowości tych danych.

§ 42. Komisja na podstawie informacji, o której mowa w § 41, wyznacza termin testu kwalifikacyjnego przez wskazanie daty i godziny przeprowadzenia testu.

§ 43. 1. Po przeprowadzeniu testu kwalifikacyjnego dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej lub osoba upoważniona przez dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej:

- 1) aktualizuje profil kierowcy zawodowego, umieszczając w odpowiednich rubrykach litery, o których mowa w pkt § 34 ust. 1 pkt 1, potwierdzając ten wpis kwalifikowanym podpisem elektronicznym, podpisem zaufanym albo podpisem osobistym; do profilu kierowcy zawodowego wpisuje się pozytywne i negatywne wyniki z testu kwalifikacyjnego;
- 2) wydaje świadectwo kwalifikacji zawodowej przez wprowadzenie do profilu kierowcy zawodowego pozytywnego wyniku z testu kwalifikacyjnego oraz informacji o numerze świadectwa i dacie jego wydania;
- 3) wydaje osobie egzaminowanej świadectwo kwalifikacji zawodowej w postaci papierowej; drugi egzemplarz tego świadectwa pozostaje w okręgowej komisji egzaminacyjnej i do tego egzemplarza stosuje się odpowiednio przepis § 24 ust. 1;
- 4) przekazuje dyrektorowi jednostki systemu oświaty informację o wynikach testu kwalifikacyjnego dla zgłaszanych osób, o których mowa w § 41 ust. 2.

2. Numer świadectwa kwalifikacji zawodowej nadaje się według następującego wzoru: „0000001/ZZZZZZ/RRRR”, przy czym:

- 1) siedem pierwszych cyfr określa kolejny numer świadectwa kwalifikacji zawodowej;
- 2) litery „ZZZZZZ” stanowią numer jednostki systemu oświaty w Rejestrze Szkół i Placówek Oświatowych;
- 3) litery „RRRR” stanowią rok wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej.

§ 44. W przypadku, o którym mowa w art. 39c ust. 5 ustawy, dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej:

- 1) pobiera profil kierowcy zawodowego;
- 2) aktualizuje profil kierowcy zawodowego w zakresie daty cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej;
- 3) zwalnia profil kierowcy zawodowego.

§ 45. Przepisy § 32 ust. 1–5 stosuje się odpowiednio.

Rozdział 6

Opłaty

§ 46. 1. Wysokość opłaty za:

- 1) wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia wynosi 400 zł;
- 2) przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego wynosi 50 zł.

2. Z opłaty, o której mowa w ust. 1 pkt 2, są zwolnione osoby przystępujące do testu kwalifikacyjnego przeprowadzanego przez okręgową komisję egzaminacyjną.

Rozdział 7

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 47. Dzienniki zajęć teoretycznych, karty zajęć praktycznych oraz rejestry wydanych zaświadczeń, w których ostatniego wpisu dokonano przed dniem 6 kwietnia 2022 r., przechowuje się przez okres 5 lat licząc od dnia 6 kwietnia 2022 r. Po upływie tego okresu dzienniki zajęć teoretycznych, karty zajęć praktycznych i rejestry wydanych zaświadczeń podlegają zniszczeniu.

§ 48. W przypadku osób szkolonych, które przed dniem 6 kwietnia 2022 r.:

- 1) rozpoczęły szkolenie okresowe i go nie zakończyły,
- 2) rozpoczęły kurs kwalifikacyjny w ośrodku szkolenia i go nie zakończyły,
- 3) zakończyły kurs kwalifikacyjny, ale jeszcze nie uzyskały świadectwa kwalifikacji zawodowej

– stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 49. 1. Do dnia wskazanego w komunikacie, o którym mowa w art. 21 ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw

(Dz. U. poz. 1997 oraz z 2022 r. poz. 1002), przepisów § 43 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz § 44 nie stosuje się.

2. W okresie, o którym mowa w ust. 1, dyrektor jednostki systemu oświaty w informacji, o której mowa w § 41, podaje również nazwę organu, który utworzył profil kierowcy zawodowego dla każdej zgłaszanej osoby.

3. W okresie, o którym mowa w ust. 1, dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej lub osoba upoważniona przez dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej przekazuje do właściwego organu, który utworzył profil kierowcy zawodowego, dane o:

- 1) wydanym świadectwie kwalifikacji zawodowej w zakresie, o którym mowa w art. 27 ust. 1 pkt 2 lit. a–i ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw;
- 2) dacie cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej, o której mowa w art. 27 ust. 1 pkt 2 lit. j ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw.

4. Do wykonywania czynności, o których mowa w ust. 3, dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej lub osoba upoważniona przez dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej wykorzystuje:

- 1) elektroniczną skrzynkę podawczą udostępnioną na elektronicznej Platformie Usług Administracji Publicznej lub
- 2) adres do doręczeń elektronicznych, o którym mowa w art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 18 listopada 2020 r. o doręczeniach elektronicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1045 i 1841).

5. W przypadku gdy niemożliwe jest przekazanie danych, o których mowa w ust. 3, w sposób określony w ust. 4, dane przekazuje się w postaci papierowej za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu art. 3 pkt 12 ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2025 r. poz. 366 i 820).

6. Właściwy organ, który utworzył profil kierowcy zawodowego, wprowadza otrzymane dane, o których mowa w ust. 3, do profilu kierowcy zawodowego ucznia lub słuchacza, dla którego utworzył ten profil.

§ 50. Do szkoleń rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

§ 51. 1. Ośrodek szkolenia w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia dostosuje plan wykonania szkolenia określony w § 6 rozporządzenia, jeśli

dotychczasowy plan wykonania szkolenia nie jest zgodny z przepisem § 6 niniejszego rozporządzenia. Do czasu dostosowania planu wykonania szkolenia ośrodek szkolenia stosuje dotychczasowy plan wykonania szkolenia.

2. Dotychczasowy program szkolenia może być stosowany i zmieniony, przy czym zmiana dotychczasowego programu szkolenia powinna być dokonana nie później niż do czasu dostosowania planu wykonania szkolenia, o którym mowa w ust. 1.

§ 52. 1. Świadectwa kwalifikacji zawodowej wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność przez okres na jaki zostały wydane.

2. Ewidencje osób szkolonych prowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność.

3. Książki przeprowadzonych zajęć wydane i prowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność.

4. Do przechowywania protokołów testów kwalifikacyjnych, sporządzonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 53. Do dnia 31 grudnia 2025 r. ośrodki szkolenia i jednostki systemu oświaty nieposiadające pojazdów z automatyczną skrzynią biegów prowadzą jedynie zajęcia teoretyczne z wykorzystania automatycznych skrzyń biegów.

§ 54. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.⁴⁾

MINISTER INFRASTRUKTURY

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2022 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. poz. 739, z 2023 r. poz. 673 oraz z 2024 r. poz. 857 i 1797), które zgodnie z art. 17 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz. ...)

Załącznik nr 1

Zakres tematyczny i czas trwania bloków programowych kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej

Część podstawowa

Tabela nr 1

Zakres tematyczny	Czas trwania			
	KW	KWP	KWU	KWUP
Szkolenie zaawansowane w racjonalnej jeździe, z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa				
Poznanie charakterystyk w racjonalnej jeździe, z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa, w tym co najmniej zagadnienia:	30	15	-	-
charakterystyka momentu obrotowego				
charakterystyka mocy				
charakterystyka jednostkowego zużycia paliwa przez silnik				
optimalny zakres użytkowy obrotomierza				
optimalny zakres prędkości obrotowej dla zmiany biegów				
Poznanie charakterystyki technicznej i sposobu działania urządzeń służących bezpieczeństwu w celu zapewnienia panowania nad pojazdem, zminimalizowania jego zużycia, zapobiegania awariom, w tym co najmniej zagadnienia:	25	15	-	-
granice zastosowania układów hamulcowych i zwalniaczy				
mieszane stosowanie układu hamulcowego i zwalniacza				
lepsze wykorzystanie relacji między prędkością a przełożeniem skrzyni biegów				
wykorzystanie nośności pojazdu				
zastosowanie układów hamulcowych na pochyłościach				
postępowanie w przypadku awarii				

wykorzystanie urządzeń elektronicznych i mechanicznych, takich jak elektroniczny program stabilizacji (ESP), zaawansowane systemy hamowania awaryjnego (AEBS), układ przeciwdziałający blokowaniu kół podczas hamowania (ABS), systemy kontroli trakcji (TCS) i systemy monitoringu w pojeździe (IVMS) oraz inne zatwierdzone do użytku urządzenia wspomagania kierowcy lub układy automatyki				
Stosowanie przepisów				
Poznanie uwarunkowań społecznych dotyczących transportu drogowego i rządzących nim zasad, w tym co najmniej zagadnienia:	30	15	-	-
maksymalny czas pracy kierowcy w transporcie drogowym				
stosowanie i konsekwencje rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz. Urz. UE L 102 z 11.04.2006, str. 1, Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 88, Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str.1, Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 1258 z 02.05.2024, str. 1) i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 60 z 28.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 249 z 31.07.2020, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 1230 z 29.04.2024, str.1); kary za nieużywanie, nieprawidłowe używanie i ingerencję w urządzenie rejestrujące				

znajomość środowiska społecznego transportu drogowego				
prawa i obowiązki kierowców w zakresie kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego				
Bezpieczeństwo, obsługa i logistyka w aspekcie zdrowia, ruchu drogowego i środowiska				
Uświadomienie kierowcom zagrożenia wypadkami na drodze i w pracy, w tym co najmniej zagadnienia:	30	15	-	-
rodzaje wypadków przy pracy w transporcie drogowym				
statystyka wypadków drogowych				
udział samochodów ciężarowych/autokarów w wypadkach drogowych				
statystyki dotyczące zabitych i rannych w wypadkach drogowych				
straty materialne i finansowe				
Umiejętność zapobiegania przestępstwom i przemytowi nielegalnych imigrantów, w tym co najmniej zagadnienia:	15	7	-	-
problemy związane z międzynarodową przestępczością transgraniczną i przemytem				
środki zapobiegawcze				
metody i cele działań przestępczych				
przepisy prawa i obowiązki kierowcy oraz obowiązki przewoźnika w tym zakresie				
Umiejętność zapobiegania zagrożeniom fizycznym, w tym co najmniej zagadnienia:	20	10	-	-
zasady ergonomii				
zachowania i postawy stanowiące zagrożenie				
kondycja fizyczna i ćwiczenia sprawnościowe				
ochrona osobista				
Świadomość znaczenia predyspozycji fizycznych i psychicznych, w tym co najmniej zagadnienia:	10	5	-	-

zasady zdrowego, regularnego odżywiania				
wpływ alkoholu, narkotyków lub innych substancji na zachowanie				
objawy, przyczyny, skutki zmęczenia i stresu				
zasadnicza rola podstawowego cyklu pracy/odpoczynku				
Umiejętność oceny sytuacji awaryjnych, zachowanie w sytuacjach krytycznych, w tym co najmniej zagadnienia:	20	10	-	-
ocena sytuacji krytycznej				
unikanie komplikacji w razie wypadku				
wzywanie pomocy				
pomoc poszkodowanym i udzielanie pierwszej pomocy				
postępowanie w razie pożaru				
ewakuacja osób z samochodu ciężarowego/pasażerów z autobusu				
zapewnienie bezpieczeństwa wszystkich pasażerów				
reakcja na akty agresji				
podstawowe zasady sporządzania informacji z wypadku				
Umiejętność zachowania się w sposób poprawiający wizerunek przewoźnika, w tym co najmniej zagadnienia:	15	5	-	-
znaczenie poziomu usług świadczonych przez kierowcę dla przewoźnika				
rola kierowcy				
kontakty kierowcy z innymi osobami w czasie pracy				
utrzymanie pojazdu				
organizacja pracy				

handlowe i finansowe skutki sporów występujących w pracy kierowcy				
Razem	195	97	-	-

Część specjalistyczna

Tabela nr 2

Zakres prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E	Meto dyka*)	Czas trwania			
		KW	KWP	KWU	KWUP
Szkolenie zaawansowane w racjonalnej jeździe, z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa					
Umiejętność załadowania pojazdu zgodnie z wymaganiami przepisów bhp i zasadami prawidłowego użytkowania pojazdu, w tym co najmniej zagadnienia:		30	15	20	10
siły działające na pojazd podczas jazdy	T/J				
zastosowanie przełożenia skrzyni biegów odpowiadającego obciążeniu pojazdu oraz profilowi jezdni	T/J				
wykorzystanie automatycznych skrzyń biegów	T/J				
obliczenie obciążenia użytkowego pojazdu lub zespołów pojazdów	T				
obliczenie objętości użytkowej	T				
rozłożenie ładunku	T/C				
skutki oddziałujące przy przekroczeniu nacisku ładunku na oś	T				
stabilność pojazdu i środek ciężkości	T				
rodzaje opakowań i palet	T				
podstawowe kategorie towarów, które wymagają zabezpieczenia ładunku	T				
techniki mocowania, również za pomocą lin i łańcuchów	T/C				
zastosowanie taśm mocujących	T/C				
sprawdzenie urządzeń mocujących	T/C				
zastosowanie urządzeń transportu wewnętrznego (w szczególności wózki widłowe)	T/C				

zakładanie plandeki i jej zdejmowanie	T/C				
Umiejętność optymalizacji zużycia paliwa, oraz jazda w warunkach specjalnych, w tym co najmniej zagadnienia:		20	8	15	5
znaczenie przewidywania zachowania uczestników ruchu drogowego	T/J				
zachowanie odpowiedniej odległości od innych pojazdów i wykorzystanie dynamiki pojazdu	T/J				
stała prędkość, płynna jazda i odpowiednie ciśnienie w oponach	T/J				
inteligentne systemy transportu, które poprawiają efektywność prowadzenia pojazdu oraz umożliwiają lepsze planowanie trasy (ćwiczenia polegające na nauce obsługi urządzeń mogą być realizowane w sali szkoleniowej)	T/C				
jazda w szerokim zakresie momentu obrotowego i śledzenie wskaźnika zużycia paliwa	T/J				
jazda w najniższym i najwyższym zakresie mocy, ze śledzeniem wskaźnika zużycia paliwa	T/J				
jazda przy najniższym jednostkowym zużyciu paliwa	T/J				
jazda w optymalnym przedziale prędkości silnika i utrzymywanie się w sektorze elastycznej prędkości optymalnej, z zachowaniem zaleceń producenta silnika pojazdu	T/J				
jazda w optymalnym zakresie prędkości silnika poprzez zmianę biegów w odpowiednim momencie	T/J				
kontrola dwuobwodowego układu hamulcowego (w szczególności kontrola złączy pneumatycznych, kontrola przewodów pneumatycznych, kontrola działania hamulców)	T/C				
nauka przez ostrożne próby hamowania w specjalnym terenie, pokazująca	T/J				

działanie hamulców, ze zwróceniem uwagi na wpływ hamowania na prowadzenie pojazdu					
nauka jazdy ze wzniesienia z użyciem obu układów hamulcowych jednocześnie albo osobno	T/J				
nauka jazdy z kontrolą wskazań prędkościomierza i obrotomierza na różnych biegach	T/J				
nauka jazdy ciężarówką z ładunkiem: ruszanie pod górę, rozpędzanie się do 50 km/h i mierzenie czasu w przypadku pojazdu z ładunkiem i bez ładunku	T/J				
ostrożne próby układów hamulcowych ciężarówki podczas jazdy ze wzniesienia; poznanie zjawiska spadku siły hamowania i sposobu reagowania na nie	T/J				
próba znalezienia symulowanych awarii w pojeździe, opisanie wykrytej sytuacji, próba znalezienia przyczyny, naprawa awarii, o ile jest możliwa, i decyzja o rozpoczęciu jazdy albo pozostaniu na parkingu	T/C				
nauka oszczędnego stylu jazdy, uzyskanego przez poprawę kryteriów optymalizacji zużycia paliwa podczas jazdy	T/J				
1.5. Umiejętność przewidywania i oceny zagrożeń w ruchu oraz dostosowanie się do nich, w tym zagadnienia:		10	5	10	5
1.5.1. świadomość różnych warunków na drodze, w ruchu i warunków pogodowych oraz dostosowanie się do nich	T				
1.5.2. umiejętność przygotowania i planowania podróży podczas anomalii pogodowych	T				
1.5.3. wiedza na temat użytkowania powiązanego wyposażenia bezpieczeństwa, a także rozeznanie, kiedy daną podróż należy przełożyć lub odwołać	T				

ze względu na ekstremalne warunki pogodowe					
1.5.4. dostosowanie się do zagrożeń związanych z ruchem, w tym niebezpiecznych zachowań w ruchu drogowym lub nieuważnej jazdy (spowodowanej korzystaniem z urządzeń elektronicznych, jedzeniem, piciem itp.)	T				
1.5.5. identyfikacja niebezpiecznych sytuacji i dostosowanie się do nich oraz radzenie sobie ze stresem z nich wynikającym, w szczególności w odniesieniu do wielkości i masy pojazdów oraz szczególnie zagrożonych użytkowników dróg, takich jak piesi, rowerzyści i motocykliści	T				
1.5.6. zidentyfikowanie możliwych sytuacji niebezpiecznych i prawidłowa interpretacja tego, w jaki sposób te potencjalnie niebezpieczne sytuacje mogą przekształcić się w sytuacje, w których nie da się już zapobiec zderzeniu	T				
1.5.7. dobór i zastosowanie działań, które zwiększają margines bezpieczeństwa w taki sposób, że można jeszcze uniknąć zderzenia, w przypadku gdy wystąpią potencjalne zagrożenia	T/J				
Stosowanie przepisów					
Poznanie przepisów regulujących przewóz drogowy rzeczy, w tym co najmniej zagadnienia:		15	10	15	10
warunki uzyskania licencji przez wykonującego przewóz drogowy i dostępu do rynku przewozów drogowych	T				
wymagane dokumenty w pojeździe	T				
zakaz jazdy po niektórych drogach	T				
opłaty za korzystanie z dróg	T				
umowy i konwencje wielostronne	T				
dwustronne umowy międzynarodowe	T				

rozporządzenia techniczne	T				
stosunki umowne w transporcie drogowym; przepisy międzynarodowe i krajowe	T				
odpowiedzialność wykonującego przewóz drogowy za dostawy oraz zwolnienia z tej odpowiedzialności	T				
dokumenty wysyłkowe; prawidłowe wykorzystywanie i wypełnianie dokumentów	T				
przekraczanie granic	T				
spedytorzy	T				
dokumentacja specjalna dołączana do towarów	T				
Bezpieczeństwo, obsługa i logistyka w aspekcie zdrowia, ruchu drogowego i środowiska					
Poznanie uwarunkowań ekonomicznych dotyczących przewozu drogowego i organizacji rynku, w tym co najmniej zagadnienia:		10	5	10	5
transport drogowy w stosunku do innych rodzajów transportu (konkurencja, spedycja)	T				
działalność w zakresie przewozu drogowego rzeczy (transport zarobkowy i przewozy na potrzeby własne)	T				
organizacja i formy prowadzenia działalności w zakresie przewozu drogowego rzeczy	T				
specjalizacje w zakresie transportu, w szczególności przewóz materiałów cysterną, artykułów szybko psujących się, materiałów niebezpiecznych, zwierząt, itd.	T				
transport kombinowany	T				
Razem		85	43	70	35

Tabela nr 3

Zakres prawa jazdy kategorii D1, D1+E, D i D+E	Metodyka	Czas trwania			
		KW	KWP	KWU	KWUP
Szkolenie zaawansowane w racjonalnej jeździe, z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa					
Umiejętność optymalizacji zużycia paliwa oraz jazda w warunkach specjalnych, w tym co najmniej zagadnienia:		20	12	15	5
znaczenie przewidywania zachowania uczestników ruchu drogowego	T/J				
zachowanie odpowiedniej odległości od innych pojazdów i wykorzystanie dynamiki pojazdu	T/J				
stała prędkość, płynna jazda i odpowiednie ciśnienie w oponach	T/J				
inteligentne systemy transportu, które poprawiają efektywność prowadzenia pojazdu oraz umożliwiają lepsze planowanie trasy (ćwiczenia polegające na nauce obsługi urządzeń mogą być realizowane w sali szkoleniowej)	T/C				
jazda w szerokim zakresie momentu obrotowego i śledzenie wskaźnika zużycia paliwa	T/J				
jazda w najniższym i najwyższym zakresie mocy, ze śledzeniem wskaźnika zużycia paliwa	T/J				
jazda przy najniższym jednostkowym zużyciu paliwa	T/J				
jazda w optymalnym przedziale prędkości silnika i utrzymywanie się w sektorze elastycznej prędkości optymalnej, z	T/J				

zachowaniem zaleceń producenta silnika pojazdu					
jazda w optymalnym zakresie prędkości silnika poprzez zmianę biegów w odpowiednim momencie	T/J				
kontrola dwuobwodowego układu hamulcowego (w szczególności kontrola złączek pneumatycznych, kontrola przewodów pneumatycznych, kontrola działania hamulców)	T/C				
nauka przez ostrożne próby hamowania w specjalnym terenie, pokazująca działanie hamulców, ze zwróceniem uwagi na wpływ hamowania na prowadzenie pojazdu	T/J				
nauka jazdy ze wzniesienia z użyciem obu układów hamulcowych jednocześnie lub osobno	T/J				
nauka jazdy z kontrolą wskazań prędkościomierza i obrotomierza na różnych biegach	T/J				
nauka jazdy autobusem obciążonym: ruszanie pod górę, rozpędzanie się do 50 km/h i mierzenie czasu w przypadku autobusu obciążonego i nieobciążonego	T/J				
ostrożne próby układów hamulcowych autobusu podczas jazdy ze wzniesienia; poznanie zjawiska spadku siły hamowania i sposobu reagowania na nie	T/J				
próba znalezienia symulowanych awarii w pojeździe, opisanie wykrytej sytuacji, próba znalezienia przyczyny, naprawa awarii, o ile jest możliwa, i decyzja o rozpoczęciu jazdy	T/J				

albo pozostaniu na parkingu					
nauka oszczędnego stylu jazdy, uzyskanego przez poprawę kryteriów optymalizacji zużycia paliwa podczas jazdy	T/J				
Umiejętność zapewnienia pasażerom komfortu i bezpieczeństwa, w tym co najmniej zagadnienia:		20	9	10	10
prawidłowa ocena wzdłużnych i poprzecznych ruchów pojazdu na drodze	T/J				
zachowania w ruchu drogowym	T/J				
położenie pojazdu na jezdni	T/J				
łagodne zakończenie hamowania	T/J				
uwzględnianie zwisów pojazdu	T/J				
wykorzystanie właściwej infrastruktury (ogólnodostępne obszary, drogi komunikacyjne zastrzeżone dla konkretnych uczestników ruchu)	T/J				
właściwa ocena priorytetów pod względem bezpiecznego kierowania pojazdem oraz spełnienia innych zadań nałożonych na kierującego	T				
zachowanie wobec pasażerów	T				
specyfika pewnych grup pasażerów (osoby niepełnosprawne, starsze, kobiety w ciąży i dzieci)	T				
7. Umiejętność przewidywania i oceny zagrożeń w ruchu oraz dostosowanie się do nich, w tym zagadnienia:		10	5	10	5
1.7.1. świadomość różnych warunków na drodze, w ruchu i warunków pogodowych oraz dostosowanie się do nich	T				
1.7.2. umiejętność przygotowania i	T				

planowania podróży podczas anomalii pogodowych					
1.7.3. wiedza na temat użytkowania powiązanego wyposażenia bezpieczeństwa, a także rozeznanie, kiedy daną podróż należy przełożyć lub odwołać ze względu na ekstremalne warunki pogodowe	T				
1.7.4. dostosowanie się do zagrożeń związanych z ruchem, w tym niebezpiecznych zachowań w ruchu drogowym lub nieuważnej jazdy (spowodowanej korzystaniem z urządzeń elektronicznych, jedzeniem, piciem itp.)	T				
1.7.5. identyfikacja niebezpiecznych sytuacji i dostosowanie się do nich oraz radzenie sobie ze stresem z nich wynikającym, w szczególności w odniesieniu do wielkości i masy pojazdów oraz szczególnie zagrożonych użytkowników dróg, takich jak piesi, rowerzyści i motocykliści	T				
1.7.6. zidentyfikowanie możliwych sytuacji niebezpiecznych i prawidłowa interpretacja tego, w jaki sposób te potencjalnie niebezpieczne sytuacje mogą przekształcić się w sytuacje, w których nie da się już zapobiec zderzeniu	T				
1.7.7. dobór i zastosowanie działań, które zwiększają margines bezpieczeństwa w taki sposób, że można jeszcze uniknąć zderzenia, w przypadku gdy wystąpią potencjalne zagrożenia	T/J				
1.8. Umiejętność równomiernego obciążenia pojazdu zgodnie z wymaganiami przepisów		10	6	10	5

bhp i zasadami prawidłowego użytkowania pojazdu, w tym co najmniej zagadnienia:					
1.8.1. siły działające na pojazd podczas jazdy	T				
1.8.2. zastosowanie przełożenia skrzyni biegów odpowiadającego obciążeniu pojazdu i profilowi jezdni	T/J				
1.8.3. wykorzystanie automatycznych skrzyń biegów	T/J				
1.8.4. obliczenie obciążenia użytkowego pojazdu lub zespołów pojazdów	T				
1.8.5. rozmieszczenie pasażerów w autobusie	T				
1.8.6. skutki oddziałujące przy przekroczeniu nacisku ładunku na oś	T				
1.8.7. stabilność pojazdu i środek ciężkości	T				
Stosowanie przepisów					
Poznanie przepisów regulujących przewóz pasażerów, w tym co najmniej zagadnienia:		15	6	15	5
przewóz szczególnych grup osób	T				
urządzenia bezpieczeństwa w autobusach	T				
pasy bezpieczeństwa	T				
obciążenie pojazdu	T				
Bezpieczeństwo, obsługa i logistyka w aspekcie zdrowia, ruchu drogowego i środowiska					
Poznanie uwarunkowań ekonomicznych dotyczących pasażerskiego przewozu drogowego i organizacji rynku, w tym co najmniej zagadnienia:		10	5	10	5
przewóz drogowy osób w stosunku do innych rodzajów transportu osób (kolej, samochód osobowy)	T				
działalność w zakresie przewozu drogowego	T				

osób (transport zarobkowy i przewozy na potrzeby własne)					
uwrażliwienie na problemy osób niepełnosprawnych	T				
przekraczanie granic (transport międzynarodowy)	T				
organizacja i formy prowadzenia działalności w zakresie przewozu drogowego osób	T				
Razem		85	43	70	35

*) 1) „T” – zajęcia teoretyczne, „J” – indywidualna jazda z instruktorem, „C” – ćwiczenia prowadzone w grupie. Jeżeli ćwiczenia są realizowane na placu manewrowym ośrodka szkolenia to mogą być prowadzone w grupie nie większej niż 10 osób.

2) Ilekroć w Tabeli nr 2-3 mowa jest o „T/C” albo „T/J” rozumie się przez to „T i C”, albo „T i J”.

MODUŁY SZKOLENIA OKRESOWEGO

Lp.	Tytuł modułu	Metodyka**)	Czas trwania
	Szkolenie zaawansowane w racjonalnej jeździe, z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa	T/C	7
	Stosowanie przepisów prawa	T	7
	Bezpieczeństwo i higiena pracy, obsługa i logistyka w aspekcie zdrowia, ruchu drogowego i środowiska	T	7
	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	T	7
	Czynnik ludzki w przewozie drogowym	T	7
	Wizerunek przedsiębiorcy – obsługa klientów	T	7
	Pierwsza pomoc	T/C	7
	Ergonomia dla kierowców	T/C	7
	Bezpieczna jazda samochodem ciężarowym lub autobusem	T/C	7
	Krajowy przewóz drogowy	T/C	7
	Międzynarodowy przewóz drogowy	T/C	7
	Mocowanie ładunku	T/C	7
	Przewóz drogowy osób niepełnosprawnych, starszych, kobiet w ciąży i dzieci	T/C	7
	Przewóz drogowy zwierząt	T/C	7
	Przewóz drogowy realizowany przez przedsiębiorcę świadczącego usługi przeprowadzkowe	T/C	7
	Przewóz drogowy realizowany pojazdami wyposażonymi w żurawie samochodowe	T/C	7
	Przewóz drogowy artykułów szybko psujących się	T/C	7
	Przewóz drogowy substancji płynnych pojazdem z cysterną	T/C	7
	Przewóz drogowy drewna	T/C	7
	Przewóz drogowy towarów budowlanych, w tym zasady zachowania się na placu budowy	T/C	7
	Przewóz drogowy odpadów komunalnych i nieczystości ciekłych	T/C	7

	Ograniczenia w przewozie drogowym towarów	T	7
	Nienormatywne przewozy drogowe	T/C	7
	Nowe technologie w przewozie drogowym	T/C	7

**) „T” – zajęcia teoretyczne, „C” – zajęcia praktyczne w postaci ćwiczeń lub zajęć praktycznych w ruchu drogowym, lub zajęć praktycznych z jazdy w warunkach specjalnych. Ileż jest mowa o T/C rozumie się przez to T i C, z wyjątkiem Lp. 13 do Lp. 23, w których T/C rozumie się jako T lub C.

WZÓR

Format nie mniejszy niż A4, układ poziomy

.....

(Pieczęć ośrodka szkolenia
albo jednostki systemu oświaty)

.....

(Data założenia)

Ewidencja osób szkolonych numer1)

2)

Poz.	Data rozpoczęcia szkolenia	Nazwisko i imię	Numer PESEL3)	Szkolenie			Numer PKZ7)	Data zak. szkolenia	Liczba godzin szkolenia8)			Świadectwo kwalifikacji zawodowej9)		
				zakres4)	rodzaj5)	forma6)			T	C	P	zakres	numer	data wydania
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV

.....

(Podpis i pieczęć kierownika ośrodka szkolenia
albo dyrektora jednostki systemu oświaty)

Objaśnienia:

- 1) Wpisać kolejny numer zakładanej ewidencji łamany przez rok jej założenia.
- 2) Kolumny II – VIII wypełnić przed rozpoczęciem szkolenia, a kolumny IX – XIV – niezwłocznie po jego zakończeniu.
- 3) Wpisać datę urodzenia w przypadku osób nieposiadających numeru PESEL.
- 4) Wpisać „C” dla szkolenia prowadzonego w zakresie bloku programowego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C1 i C1+E albo „D” dla szkolenia prowadzonego w zakresie bloku programowego do kategorii prawa jazdy D1, D1+E, D i D+E.
- 5) Wpisać rodzaj szkolenia: KW – kwalifikacja wstępna, KWP – kwalifikacja wstępna przyspieszona, KWU – kwalifikacja wstępna uzupełniająca, KWUP – kwalifikacja wstępna uzupełniająca przyspieszona, SOK – szkolenie okresowe w formie okresowego kursu, SOC – szkolenie okresowe w formie cyklu zajęć.
- 6) Wpisać metodę szkolenia: „T” – tradycyjna, „W” – użycie komputera i specjalistycznego oprogramowania wspomagającego proces szkolenia lub „E” – nauczanie na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. W przypadku prowadzenia szkolenia wszystkimi rodzajami metod spośród wskazanych powyżej wpisać wszystkie stosowane metody.
- 7) Wpisać numer profil kierowcy zawodowego.
- 8) Wpisać w odpowiedniej pozycji liczę przeprowadzonych zajęć: „T” – teoria, „C” – ćwiczenia, „P” – praktyka.
- 9) Uzupełnić w przypadku wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego ukończenie szkolenia okresowego.

Poz.	Data rozpoczęcia szkolenia	Nazwisko i imię	Numer PESEL3)	Szkolenie			Numer PKZ7)	Data zak. szkolenia	Liczba godzin szkolenia8)			Świadectwo kwalifikacji zawodowej9)		
				zakres4)	rodzaj5)	forma6)			T	C	P	zakres	numer	data wydania
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV

							 (Podpis i pieczęć kierownika ośrodka szkolenia albo dyrektora jednostki systemu oświaty)							

2)

strony 2 – 99

WZÓR

Format nie mniejszy niż A4, układ poziomy

PODCZAS SZKOLENIA KSIĄŻKA PRZEPROWADZONYCH ZAJĘĆ ZNAJDUJE SIĘ W POSIADANIU OSOBY SZKOLONEJ

.....

KSIĄŻKA

(Nazwa ośrodka szkolenia albo jednostki

PRZEPROWADZONYCH ZAJĘĆ

.....

systemu oświaty wydającego książkę)

(Data wydania karty)

Szkolenie numer w zakresie bloku programowego określonego do prawa jazdy kategorii ☐ C1, C1+E, C i C+E / ☐ D1, D1+E, D i D+E1)

w ramach w ☐ KW / ☐ KWP / ☐ KWU / ☐ KWUP / ☐ SOK / ☐ SOC2) przeprowadzane dla osoby szkolonej:

imię i nazwisko nr PESEL3) posiadającej profil kierowcy zawodowego numer.....

wpisanej do ewidencji osób szkolonych numer pozycja, numer, pozycja, numer, pozycja

Poz.	Data	Nazwa tematu / modułu5)	Godzin a		Liczba		Rodz aj	For ma zajęć	Numer rejestracy jny pojazdu9)	Imię i nazwisko osoby prowadzącej zajęcia	Podpis osoby	
			roz p.	zak .	god z.	km 6)					prowad zącej zajęcia	szkolon ej
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII

.....

.....

(Podpis, imię i nazwisko
kierownika ośrodka szkolenia
albo dyrektora jednostki systemu
oświaty)

Objaśnienia:

- 1) Zaznaczyć właściwe poprzez umieszczenie znaku „X” w odpowiednim polu przy właściwym zakresie kategorii prawa jazdy. Pozostały zakres kategorii prawa jazdy należy skreślić. Nie skreśla się żadnej kategorii w ramach zakresu kategorii prawa jazdy, przy której został zamieszczony znak „X”.
- 2) KW – kwalifikacja wstępna, KWP – kwalifikacja wstępna przyspieszona, KWU – kwalifikacja wstępna uzupełniająca, KWUP – kwalifikacja wstępna uzupełniająca przyspieszona, SOK – szkolenie okresowe w formie okresowego kursu, SOC – szkolenie okresowe w formie cyklu zajęć; należy wybrać właściwy rodzaj szkolenia, a niepotrzebne skreślić.
- 3) Wpisać datę urodzenia w przypadku osób nieposiadających numeru PESEL.
- 4) Rubryki II–IV wypełnia osoba prowadząca zajęcia przed rozpoczęciem zajęć, rubryki V–XII wypełnia instruktor po zakończeniu zajęć, rubrykę

XIII wypełnia osoba szkolona po zakończeniu zajęć.

- 5) Wpisać nazwę tematu z tabeli nr 1–3 w załączniku nr 1 do rozporządzenia albo nazwę modułu z tabeli w załączniku nr 2 do rozporządzenia.
- 6) Wpisać liczbę przejechanych kilometrów w ruchu drogowym oraz w ośrodku doskonalenia techniki jazdy.
- 7) Wpisać literę „T” – teoria, „C” – ćwiczenia, „P” – praktyka.
- 8) Wpisać metodę szkolenia: „T” – tradycyjna, „W” – użycie komputera i specjalistycznego oprogramowania wspomagającego proces szkolenia lub „E” – nauczanie na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. W przypadku prowadzenia szkolenia różnymi rodzajami metod spośród wskazanych powyżej, wpisać wszystkie stosowane metody.
- 9) Wpisać markę, typ, model oraz numer certyfikatu urządzenia, o którym mowa w art. 39g ust. 11 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, 1544 i 1855) w przypadku prowadzenia zajęć przy użyciu urządzenia technicznego do symulowania jazdy w warunkach specjalnych.

4)

Poz.	Data	Numer tematu / modułu5)	Godzin a		Liczba		Rodz aj zajęc 7)	For ma zajęc 8)	Numer rejestracy jny pojazdu9)	Imię i nazwisko osoby prowadzącej zajęcia	Podpis osoby	
			roz p.	zak .	god z.6)	km					prowad zącej zajęcia	szkolon ej
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII

.....

.....

(Podpis, imię i nazwisko
kierownika ośrodka szkolenia
albo dyrektora jednostki systemu
oświaty)

WZÓR

Format A4, układ poziomy

..... (pieczęć ośrodka egzaminowania)			Protokół testów kwalifikacyjnych nr z dnia.....									
			Liczba osób zakwalifikowanych na test Liczba osób egzaminowanych Liczba osób, które nie przystąpiły do testu kwalifikacyjnego									
Poz.	Nazwisko i Imię		Numer ewidencyjny osoby egzaminowanej	Wyniki testów:						Numer ośrodka szkolenia	Numer egzaminatora	
	numer PESEL/ data urodzenia	Zakres testu		Test	Blok C	Blok D	Numer testu	Numer świadectwa	Data wydania			Data ważności
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		12	13
1												
2												
3												
...												
..... (data i podpis dyrektora)												

WZÓR

Format A5, układ pionowy

.....

.....

.....

.....

(nazwa podmiotu wydającego)

(data wydania)

oraz adres siedziby tego podmiotu)

Świadectwo kwalifikacji zawodowej nr1)

potwierdzające uzyskanie/ukończenie w: ośrodku szkolenia/ośrodku
egzaminowania/jednostce systemu oświaty

nr.....2)

☐ Kwalifikacji wstępnej3)

☐ Kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej3)

☐ Kwalifikacji wstępnej uzupełniającej3)

☐ Kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej3)

☐ Szkolenia okresowego3)

Pan(i)

.....

.....

(imię i nazwisko)

Posiadający (-ca) numer PESEL

.....4)

Blok programowy ³⁾	Data	Liczba godzin zajęć		Imię i nazwisko oraz podpis ⁵⁾
	rozpoczęcia szkolenia	zakończenia szkolenia	teoretycznych praktycznych	

☐ C1, C1+E,

C i C+E

☐ D1, D1+E,

D i D+E

Uzyskał(a) wynik pozytywny z testu kwalifikacyjnego/ukończyła szkolenie okresowe⁶⁾
w dniu

.....
.....

(imię i nazwisko, stanowisko osoby
reprezentującej

(podpis osoby

reprezentującej podmiot wydający⁵⁾⁾
podmiot wydający⁵⁾⁾

1) Wpisać zgodnie z § 21 ust. 3 pkt 1 lit.c albo § 34 ust. 2 albo § 43 ust. 2 rozporządzenia.

2) Niewłaściwe skreślić i wpisać numer w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia albo techniczny numer ośrodka egzaminowania albo nr w Rejestrze Szkół i Placówek Oświatowych.

3) Zaznaczyć właściwe przez umieszczenie znaku „X” w odpowiednim polu przy bloku programowym dla właściwej kwalifikacji/szkolenia okresowego. Pozostały blok programowy, przy którym nie umieszczono znaku „X” należy skreślić i dokonać również skreślenia w odpowiadających skreślonymu blokowi wierszach w pozostałych kolumnach tabeli. W przypadku bloku programowego nie skreśla się żadnej kategorii prawa jazdy w

ramach bloku, przy którym został umieszczony znak „X”.

4)W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL wpisać datę urodzenia oraz rodzaj, serię, numer oraz państwo wydania dokumentu potwierdzającego tożsamość.

5)Dotyczy kierownika ośrodka szkolenia lub osoby upoważnionej przez kierownika ośrodka szkolenia, dyrektora branżowego centrum umiejętności lub osoby upoważnionej przez dyrektora branżowego centrum umiejętności albo dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub osoby upoważnionej przez dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego albo dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej lub osoby upoważnionej przez dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej.

6) Niewłaściwe skreślić

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy przygotowano na podstawie upoważnienia ministra właściwego do spraw transportu, określonego w art. 39i ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, 1544 i 1855). Stosownie do upoważnienia w projekcie rozporządzenia określono:

- 1) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 39g ustawy, oraz branżowego centrum umiejętności prowadzącego szkolenie, o którym mowa w art. 39aa ust. 1a ustawy, w zakresie infrastruktury technicznej, warunków lokalowych, wyposażenia dydaktycznego oraz pojazdów używanych w trakcie szkolenia;
- 2) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia:
 - a) kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej,
 - b) szkolenia okresowego w formie kursu okresowego oraz cyklu zajęć, o których mowa w art. 39d ust. 3 ustawy;
- 3) szczegółowe wymagania dla dodatkowych pomocy dydaktycznych niezbędnych do prowadzenia zajęć w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu oraz warunki jego utrzymania;
- 4) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia zajęć w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;
- 5) zakres tematyczny i liczbę godzin zajęć, które można prowadzić w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;
- 6) rodzaje szkoleń, które można zaliczyć na poczet części zajęć w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej i szkolenia okresowego oraz liczbę godzin zajęć, o które na podstawie innych szkoleń można pomniejszyć kwalifikację wstępną, kwalifikację wstępną przyśpieszoną, kwalifikację wstępną uzupełniającą, kwalifikację wstępną uzupełniającą przyśpieszoną i szkolenie okresowe;
- 7) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób organizacji i przeprowadzania testów kwalifikacyjnych;
- 8) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób:

- a) postępowania z dokumentacją związaną z prowadzeniem kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej i szkolenia okresowego,
 - b) prowadzenia dokumentacji wymaganej w związku z prowadzeniem szkolenia;
- 9) wzory dokumentów wymaganych w związku z prowadzeniem szkolenia;
- 10) wysokość opłaty:
- a) za wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia,
 - b) za przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego.

Przed rozpoczęciem prac nad projektem rozporządzenia przeprowadzono prekonsultacje ze środowiskiem branżowym reprezentowanym przez organizacje ośrodków szkolenia i egzaminowania kierowców, jak również przedsiębiorców prowadzących działalność w transporcie drogowym, z zamiarem przygotowania nowego rozporządzenia, o czym informowano w kontaktach z partnerami społecznymi.

Konsultacje te pozwoliły na rozpoznanie, jakie nowe rozwiązania należy wprowadzić w przepisach wykonawczych dotyczących szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewozy drogowe, aby usprawnić proces tego szkolenia.

Jednocześnie w projekcie rozporządzenia uwzględniono zmiany wynikające z projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC 76). Projekt ustawy w dodanym ust. 1a w art. 39aa ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym wprowadza możliwość prowadzenia szkolenia osób zamierzających wykonywać przewóz drogowy lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy przez branżowe centrum umiejętności, o którym mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, prowadzące działalność w dziedzinie zawodowej transport drogowy, spedycja, logistyka, diagnostyka i naprawa pojazdów, elektromobilność lub przemysł motoryzacyjny, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46c ust. 1 tej ustawy – w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej oraz szkolenia okresowego, w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E, jeżeli branżowe centrum umiejętności spełnia wymagania, o których mowa w art. 39g ust. 2 pkt 2 i 3 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 39i ust. 1. Szkolenie to jest prowadzone w formie pozaszkolnej, o której mowa w art. 117 ust. 1a pkt 5 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe.

Uwzględniając potrzebę wprowadzenia do przedmiotowych przepisów szerokiego zakresu zmian, zaproponowano projekt nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy. Podkreślenia wymagają w szczególności nowe rozwiązania wprowadzone w projekcie w stosunku do dotychczasowego stanu prawnego, opisane poniżej według kolejności jednostek redakcyjnych:

1. W przepisie § 3 ust. 1 pkt 1 projektu rozporządzenia wyłączono z warunków jakie powinien spełniać przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia zastosowanie przepisu § 3 ust. 1 pkt 3 lit. d rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 marca 2016 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców (Dz. U. z 2018 r. poz. 1885 i z 2023 r. poz. 2317). Doprecyzowując wymogi w tym zakresie wzięto pod uwagę, że przepis ten dotyczy warunku jaki powinien spełniać plac manewrowy umożliwiający jazdę tramwajem, co z oczywistych względów nie może dotyczyć ośrodków szkolenia prowadzących szkolenie kierowców wykonujących przewóz drogowy samochodami ciężarowymi lub autobusami lub zespołami pojazdów składających się m.in. z tych pojazdów.

2. W projekcie doprecyzowano też jakie pojazdy powinny być wykorzystywane przez ośrodki szkolenia do szkolenia kierowców w ramach określonych bloków programowych (§ 4 ust. 1). Dotychczasowe przepisy rozporządzenia nie precyzowały tej kwestii i organy sprawujące nadzór nad ośrodkami szkolenia miały wątpliwości, co do stosowania ogólnego wymagania art. 39g ust. 2 pkt 3 lit. e ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zgodnie z którym ośrodek szkolenia powinien posiadać pojazdy odpowiednie do zakresu prowadzonego szkolenia. Uwzględniając powyższe oraz to, że art. 39i ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym upoważnia ministra właściwego do spraw transportu do określenia również w projekcie rozporządzenia szczegółowych wymagań w stosunku do pojazdów używanych w trakcie szkolenia, zaprojektowano przepis wykonawczy, że ośrodek szkolenia i jednostka systemu oświaty prowadząca szkolenie, odpowiednio do zakresu prowadzonego szkolenia, mają posiadać alternatywnie w zakresie bloku programowego:

- 1) C1, C1+E, C i C+E - pojazd odpowiadający kategorii prawa jazdy C1+E lub C+E;
- 2) D1, D1+E, D i D+E - pojazd odpowiadający kategorii prawa jazdy D1+E lub D+E.

Takie podejście nie spowoduje nałożenia dodatkowego obowiązku w zakresie posiadania przez ośrodki szkolenia pojazdów wykorzystywanych do szkolenia kierowców, a jednocześnie jednoznacznie określi to zagadnienie w przepisach. W związku z tym, dla przepisu § 4 ust. 1, na etapie przygotowania projektu rozporządzenia uznano, że nie ma potrzeby określenia przepisu przejściowego.

3. Uproszczenie przepisu rozporządzenia określającego plan wykonania szkolenia.

Wobec zgłoszonych uwag przez ośrodki szkolenia i organy sprawujące nadzór odnośnie do stosowania przepisu określającego plan wykonania szkolenia (§ 5a dotychczasowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2022 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy) zaproponowano nowe określenie planu wykonania szkolenia w przepisie § 6 projektu rozporządzenia, aby nie było wątpliwości, że plan wykonania szkolenia nie ma charakteru dokumentu opracowywanego na potrzeby indywidualnego szkolenia dla danego kierowcy. Zgodnie z tą zmianą opracowując plan wykonania szkolenia ośrodki szkolenia uwzględnią w nim, w szczególności program szkolenia, o którym mowa w § 5 i wskazanie planowanych metod szkolenia.

4. Uproszczenie przepisu w zakresie dokonywania wpisów w książce przeprowadzonych zajęć, aby zminimalizować czynności z tym związane w czasie szkolenia przez prowadzącego szkolenie kierowców. W zaprojektowanym przepisie § 9 ust. 1 zaproponowano aby część wpisów stanowiących stałe elementy programu szkolenia mogła być wpisywana do tej książki przed rozpoczęciem zajęć, część wpisów w momencie rozpoczynania zajęć, a część po zakończeniu zajęć. Dopuszczono też, aby wpisy dokonywane w książce przeprowadzonych zajęć przed rozpoczęciem zajęć, mogły być wprowadzane na etapie przygotowania książki przed jej wydaniem osobie szkolonej, co umożliwiłoby tej osobie zapoznanie się z przebiegiem szkolenia już przed rozpoczęciem zajęć.

5. Przywrócenie przepisu w zakresie wpisywania w książce prowadzonych zajęć liczby przejechanych kilometrów, numeru rejestracyjnego pojazdu albo marki, typu, modelu oraz numeru certyfikatu urządzenia, o którym mowa w art. 39g ust. 11 pkt 2 ustawy, w przypadku zajęć praktycznych z jazdy w ruchu drogowym albo zajęć praktycznych w warunkach specjalnych (§ 9 ust. 1 pkt 2). W tym względzie uwzględniono argumentację postulujących podmiotów (Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców, Polskiego Związku Szkoleniowego), że bez tych danych utrudniona jest kontrola organu sprawującego nadzór nad ośrodkami szkolenia, co uniemożliwiało sprawdzenie czy zajęcia wpisane w książce przeprowadzonego szkolenia faktycznie odbyły się. Dane te

pozwalają na jednoznaczne wskazanie pojazdu lub symulatora, z wykorzystaniem których były przeprowadzane zajęcia praktyczne dla osób szkolonych.

6. Uszczegółowienie przepisu dotyczącego prowadzenia zajęć praktycznych z jazdy w warunkach specjalnych przy wykorzystaniu symulatora jazdy tj. urządzenia, o którym mowa w art. 39g ust. 11 pkt 2 ustawy, odpowiednio do Załącznika I Sekcji 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 330 z 23.12.2022, str. 46, z późn. zm.), dalej „dyrektywa (UE) 2022/2561”, (w projekcie § 11 ust. 4). Przedsiębiorcy dostrzegają potrzebę zwiększenia stosowania w procesie szkolenia tego urządzenia i jego zalety, które pozwala sprawdzić umiejętności osoby szkolonej w szerszym spektrum różnych warunków panujących na drodze i wykorzystania pojazdu, niż podczas jazdy w ruchu drogowym. Ponadto, analiza danych z symulatora umożliwia dokładne zidentyfikowanie błędów jakie popełniają poszczególni kierowcy, powtórzenie manewrów oraz ocenę postępu osoby szkolonej.

Zaproponowano, że w 20 godzinach jazdy indywidualnej zajęcia praktyczne z jazdy w warunkach specjalnych mogą być prowadzone w wymiarze do 8 godzin zajęć praktycznych z jazdy w warunkach specjalnych przy wykorzystaniu urządzenia, o którym mowa w art. 39g ust. 11 pkt 2 ustawy (symulatora jazdy), w sesjach trwających do 1 godziny tych zajęć.

7. Wydłużenie czasu formy nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu w zakresie szkolenia okresowego w toku zajęć teoretycznych postulowane również w imieniu przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia – do 12 godzin w ramach dwóch modułów szkolenia okresowego – tak jak dopuszcza Załącznik I Sekcja 4 dyrektywy (UE) 2022/2561 (§ 18 ust. 5 pkt 2). Obecnie obowiązuje przepis dopuszczający 7 godzin ww. szkolenia na odległość w ramach jednego modułu. Przedsiębiorcy prowadzący ośrodki szkolenia kierowców niejednokrotnie zwracają uwagę na potrzebę zwiększenia wykorzystania technik komputerowych i Internetu w ramach zajęć teoretycznych, obecnie powszechnie stosowanego w procesie szkolenia. W szczególności taka forma szkolenia może ułatwić okresowe szkolenie kierowców, posiadających już doświadczenie w wykonywaniu przewozów drogowych.

8. Wydłużenie przerwy w godzinie zajęć i ćwiczeń do 15 min (obecnie jest do 10 min), aby zapewnić zgodność z wymaganiami kuratoriów oświaty, o co również wnioskowano na etapie prekonsultacji zmian w przedmiotowych przepisach (§ 18 ust. 7).

9. Uwzględniono też postulat wydawania osobie szkolonej świadectwa kwalifikacji zawodowej, na wniosek osoby szkolonej, a nie dla każdej osoby szkolonej – § 21 ust. 3 pkt 3, § 34 ust. 1 pkt 3 lit. c, § 43 ust. 1 pkt 3. Nie będzie to dotyczyć świadectw kwalifikacji zawodowej wydawanych wszystkim uczniom szkół prowadzących kształcenie w zawodzie oraz osób, które ukończyły kwalifikacyjny kurs zawodowy w zakresie kwalifikacji wyodrębnionej w zawodzie, uwzględniając, że Okręgowe Komisje Egzaminacyjne, które przeprowadzają egzamin potwierdzający w kwalifikacje w zawodzie działają poza profilem kierowcy zawodowego. O podstawie programowej kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego mowa jest w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2024 r. poz. 737, 854, 1562, 1635 i 1933).

10. Wprowadzenie propozycji przepisu o przekazywaniu wojewodzie, na jego wniosek, przez ośrodek szkolenia kopii książki/książek przeprowadzonego szkolenia przechowywanych przez ośrodek szkolenia, dla wskazanych przez wojewodę pozycji z ewidencji osób szkolonych w przypadku podjęcia kontroli przez wojewodę lub złożenia wniosku przez ośrodek szkolenia do wojewody o skreśleniu z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia (§ 24 ust. 2). W art. 39i ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym, zawierającym delegację ustawową do wydania niniejszego rozporządzenia, w pkt 8 wskazano, że w akcie tym zostaną określone szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób postępowania z dokumentacją związaną z prowadzeniem kwalifikacji i szkolenia okresowego, jak również prowadzenia dokumentacji wymaganej w związku z prowadzeniem szkolenia. Zatem postulowany przepis mieści się w zakresie upoważnienia ustawowego do wydania niniejszego rozporządzenia. Odpowiada on również wytycznym do wydania rozporządzenia wskazanym w art. 39i ust. 2 ww. ustawy, na podstawie których projektodawca wydając rozporządzenie uwzględnia również potrzebę zapewnienia sprawności procedur administracyjnych i należytej ochrony dokumentacji wymaganej w związku z prowadzeniem szkolenia.

W konsekwencji przepis ten ułatwi prowadzenie nadzoru przez wojewodę na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

11. Doprecyzowanie przepisu o braku konieczności zapewnienia przez osobę egzaminowaną tłumacza przysięgłego w sytuacji zdawania testu kwalifikacyjnego w języku, którym osoba egzaminowana włada, umożliwiającym przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego (§ 25 ust. 2).

12. Załączniki do projektowanego rozporządzenia oraz zmiany dokonane w tych załącznikach opisane są poniżej. W projekcie zachowano je w liczbie określonej w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2022 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. poz. 739, z 2023 r. poz. 673 oraz z 2024 r. poz. 857 i 1797).

Projekt rozporządzenia obejmuje więc następujące załączniki:

Załącznik nr 1 określający „Zakres tematyczny i czas trwania bloków programowych kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej”,

Załącznik nr 2 określający „MODUŁY SZKOLENIA OKRESOWEGO”,

Załącznik nr 3 określający wzór Ewidencji osób szkolonych,

Załącznik nr 4 określający wzór „KSIĄŻKI PRZEPROWADZONYCH ZAJĘĆ”,

Załącznik nr 5 określający wzór dokumentu „Protokół testów kwalifikacyjnych”,

Załącznik nr 6 określający wzór dokumentu „Świadectwo kwalifikacji zawodowej”.

Załącznik nr 1 składa się z trzech części: I. Część podstawowa (Tabela nr 1), II. Część specjalistyczna w zakresie prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E (Tabela nr 2) oraz w zakresie prawa jazdy kategorii D1, D1+E, D i D+E (Tabela nr 3),

W załączniku nr 1 w tabeli nr 2 **stosownie do postulatów branży zaproponowano uproszczenie szkolenia i oznaczono przeprowadzane podczas szkolenia zajęcia jako zajęcia teoretyczne ("T") w zakresie:** w Tabeli nr 3 zachowania wobec pasażerów (ppkt 1.6.8.), specyfika pewnych grup pasażerów (osoby niepełnosprawne, starsze, kobiety w ciąży i dzieci (ppkt 1.6.9), rozmieszczenie pasażerów w autobusie (ppkt 1.7.5.)

W załączniku nr 2 do rozporządzenia określającego moduły szkolenia od pkt 13 do pkt 23 w zakresie metodyki szkolenia również zaproponowano zastosowanie szkolenia w ramach tych modułów jako szkolenia alternatywnie w formie zajęć teoretycznych lub praktycznych. Dotyczy to następujących modułów: przewóz drogowy osób niepełnosprawnych, starszych, kobiet w ciąży i dzieci, przewóz drogowy realizowany przez przedsiębiorcę świadczącego usługi przeprowadzkowe, przewóz drogowy realizowany pojazdami wyposażonymi w żurawie samochodowe, przewóz drogowy artykułów szybko psujących się, przewóz drogowy substancji płynnych pojazdem z cysterną, przewóz

drogowy drewna, przewóz drogowy towarów budowlanych, w tym zasady zachowania się na placu budowy, przewóz drogowy odpadów komunalnych i nieczystości ciekłych, ograniczenia w przewozie drogowym towarów, nienormatywne przewozy towarów. Proponując szkolenie z ww. modułów alternatywnie w formie zajęć teoretycznych lub praktycznych przyjęto, że ośrodki szkolenie w powyżej przedstawionym zakresie nie mają obowiązku posiadania pojazdów wymienionych w tych modułach, czy też tematyka modułu nie powoduje konieczności szkolenia w formie zajęć praktycznych. Wzięto również pod uwagę, że szkolenie okresowe jest szkoleniem, które przechodzą kierowcy wykonujący przewóz drogowy i posiadają w związku z tym określone doświadczenie praktyczne.

W załączniku nr 3, 4 i 5 nie wprowadzono zmian w stosunku do dotychczas obowiązujących przepisów.

Natomiast **w załączniku nr 6 we wzorze świadectwa kwalifikacji zawodowej uszczegółowiono:**

- w jakich podmiotach kierowcy uzyskują odpowiednią kwalifikację wstępną czy kończą szkolenie okresowe – stosownie do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, tj. ośrodek szkolenia, ośrodek egzaminowania (wojewódzki ośrodek ruchu drogowego), jednostka systemu oświaty (objaśnienie nr 1),

- zgodnie z jakim przepisem rozporządzenia wpisywany jest nr świadectwa kwalifikacji zawodowej; wskazane przepisy określają sposób nadawania tego numeru (objaśnienie nr 1),

- wpisywanie do tego dokumentu w odpowiedniej pozycji nie tylko numeru w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, ale odpowiednio również do miejsca uzyskania odpowiedniej kwalifikacji wstępnej czy ukończenia szkolenia okresowego, wpisywanie technicznego numeru ośrodka egzaminowania albo numeru w Rejestrze Szkół i Placówek Oświatowych (objaśnienie nr 2),

- określenie osób potwierdzających pozytywny wynik z testu kwalifikacyjnego, tj. uwzględniono również dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej albo osobę upoważnioną przez dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej (objaśnienie nr 5).

Projekt nowego rozporządzenia uwzględnia odpowiednio również przepisy dotychczasowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2022 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy.

Należy podkreślić, że w projekcie nowego rozporządzenia w przepisie § 46 pozostawiono na dotychczasowym poziomie wysokość opłat za:

- wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia (400 zł) oraz za
- przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego (50 zł).

W związku z tym nie było potrzeby do zamieszczenia przepisu przejściowego związanego z tymi opłatami.

W zakresie przepisów przejściowych i końcowych zaprojektowano przepisy powiązane z dotychczasowym stanem prawnym, które pozwolą na właściwą kontynuację procesu szkolenia i egzaminowania kierowców zawodowych.

W związku z tym określono, że dzienniki zajęć teoretycznych, karty zajęć praktycznych oraz rejestry wydanych zaświadczeń, w których ostatniego wpisu dokonano przed dniem 6 kwietnia 2022 r., przechowuje się przez okres 5 lat licząc od dnia 6 kwietnia 2022 r. Po upływie tego okresu dzienniki zajęć teoretycznych, karty zajęć praktycznych i rejestry wydanych zaświadczeń podlegają zniszczeniu (§ 47 projektu). Rozpoczęcie okresu przechowywania ww. dokumentów określono na dzień 6 kwietnia 2022 r., ponieważ taki był dzień wejścia w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2022 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy, w którym przepis § 46 nakładał obowiązek przechowywania omawianych dokumentów przez okres 5 lat od dnia wejścia w życie tego rozporządzenia.

Zaproponowano również przepis przejściowy (§ 48 projektu) dotyczący osób szkolonych. W odniesieniu do osób, które przed dniem 6 kwietnia 2022 r. :

- rozpoczęły i nie zakończyły szkolenia okresowego,
- rozpoczęły przed tą datą kurs kwalifikacyjny w ośrodku szkolenia i nie zakończyły kursu kwalifikacyjnego,
- zakończyły kurs kwalifikacyjny przed tą datą, ale jeszcze nie uzyskały przed tą datą świadectwa kwalifikacji zawodowej,

założono stosowanie przepisów dotychczasowych.

Przyjęto, że dla ww. osób nadal należy zachować w ww. przypadkach możliwość uzyskania profilu kierowcy zawodowego.

Zachowano jako nadal aktualny, przepis przejściowy wynikający z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2024 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy – w projekcie przepis § 49. Przepis jest niezbędny dla przeprowadzania testów kwalifikacyjnych przez okręgowe komisje egzaminacyjne (OKE), do czasu wskazanego w ust. 1 tego przepisu, tj. do dnia wskazanego w komunikacie, o którym mowa w art. 21 ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1997 oraz z 2022 r. poz. 1002). OKE nie posiadają dostępu do profilu kierowcy zawodowego i w okresie przejściowym, do czasu wdrożenia nowych rozwiązań przez Ministerstwo Cyfryzacji, OKE przeprowadzają testy kwalifikacyjne i wydają świadectwa kwalifikacji zawodowej uczniom/słuchaczom, według procedury poza profilem kierowcy zawodowego, co zapewni nadal § 49 projektu rozporządzenia. Jednocześnie nie zrezygnowano z dotychczasowych przepisów dotyczących OKE w Rozdziale 5 projektu rozporządzenia w przypadku, gdyby jednak w międzyczasie nastąpiła zmiana sytuacji i OKE uzyskała jednak dostęp do profilu kierowcy zawodowego.

Jednocześnie poprzez przepis przejściowy określony w § 52 projektu rozporządzenia zapewni się, że:

- świadectwa kwalifikacji zawodowej wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowają ważność przez okres na jaki zostały wydane,
- ewidencje osób szkolonych prowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów zachowają ważność,
- książki przeprowadzonych zajęć wydane i prowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów zachowają ważność,
- do przechowywania protokołów testów kwalifikacyjnych, sporządzonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, będą miały zastosowanie przepisy dotychczasowe.

Przyjmując, że ewidencje osób szkolonych prowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów zachowają ważność oraz wobec przepisu § 23 projektu rozporządzenia, zgodnie z którym ewidencję osób szkolonych przechowuje się przez okres 10 lat od daty dokonania w niej ostatniego wpisu, nie ma potrzeby ustanawiania przepisu przejściowego w zakresie przechowywania ewidencji osób szkolonych powstałych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia.

Ponadto, mając na względzie to, że:

- test kwalifikacyjny trwa maksymalnie 45 minut i jest przeprowadzany na komputerowym urządzeniu egzaminacyjnym w ośrodku egzaminowania,
- bezpośrednio po zakończeniu testu kwalifikacyjnego osoba egzaminowana otrzymuje informację o uzyskanym wyniku z testu kwalifikacyjnego oraz
- w dniu przeprowadzenia testu kwalifikacyjnego sporządzany jest protokół testów kwalifikacyjnych,

nie ma również potrzeby wprowadzania w projekcie przepisu przejściowego w odniesieniu do testów kwalifikacyjnych przeprowadzonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia.

Powyższe zostało uregulowane w przepisach § 31 ust. 1, § 34 ust. 1 oraz § 37 ust. 1 projektu rozporządzenia i stanowi kontynuację przepisów zawartych w dotychczasowym rozporządzeniu. Jednocześnie w zakresie dotyczącym testów kwalifikacyjnych przeprowadzanych przez okręgowe komisje egzaminacyjne zachowany został dotychczasowy przepis przejściowy (§ 49 projektu rozporządzenia).

W projekcie wzięto pod uwagę, że nieaktualny jest dotychczasowy przepis rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2022 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy, tj.:

– przepis § 47 wobec ogłoszenia komunikatu Ministra Infrastruktury z dnia 6 września 2023 r. w sprawie określenia terminu, od którego minister właściwy do spraw transportu będzie przekazywał katalog pytań testowych, o którym mowa w art. 39b¹ ust. 7 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. poz. 1863) na podstawie art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 14 października 2021 roku o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw. Termin ten w ww. komunikacie określono na dzień 15 listopada 2023 roku.

– przepis § 52, jako że obowiązywał przez 6 miesięcy od dnia wejścia w życie tego rozporządzenia.

Wobec powyższego nie ma tego zakresu wymagań w przepisach przejściowych w projekcie nowego rozporządzenia.

Zaproponowano również, że **do szkoleń rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia**. Natomiast przepisy przejściowe, o których mowa powyżej, zapewnią stosowanie odpowiednio dotychczasowych rozwiązań.

Należy zauważyć, że przepisy dotychczasowego rozporządzenia i jego zmiany wdrażały odpowiednio postanowienia dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 roku w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniającej rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającej dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz. Urz. UE L 226 z 10.09.2003, str. 4) oraz jej późniejsze zmiany. Ww. dyrektywa wraz z późniejszymi zmianami została ujednolicona dyrektywą (UE) 2022/2561. W projekcie rozporządzenia wskazano, że niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia wspomnianej powyżej dyrektywy (UE) 2022/2561, niemniej **nie powoduje to potrzeby na nowo dostosowania przepisów projektowanego rozporządzenia do ww. ujednoliconej dyrektywy.**

Określono, że **rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.** Oceniono, że wobec powyższych przepisów przejściowych jak również tego, że na etapie projektowania rozporządzenia proponowane przepisy nie będą powodowały dokonania zmian w systemie teleinformatycznym w profilu kierowcy zawodowego, to nie powstaje też potrzeba określenia dłuższego czasu na wejście w życie niektórych przepisów projektu. Jednocześnie straci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2022 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego Biuletyn Informacji Publicznej.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.) projektowane rozporządzenie zostanie udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z dniem przekazania go do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt nie podlega notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Nie jest wymagane przedstawienie projektu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii,

Projekt nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Stanisław Bukowiec – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Olga Tworek – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, adres e-mail: Olga.Tworek@mi.gov.pl tel. +48 22 630 12 40	Data sporządzenia 31.07.2025 r. Źródło: Art. 39i ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, 1544 i 1855) Nr w wykazie prac poz. 117
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

Jaki problem jest rozwiązywany?

Środowisko branżowe postulowało w ostatnim czasie wprowadzenie szeregu zmian w przepisach wykonawczych w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy, które mogłyby usprawnić system tego szkolenia. W związku z tym Ministerstwo Infrastruktury zainicjowało, przed rozpoczęciem prac nad niniejszym projektem rozporządzenia, prekonsultacje ze środowiskiem branżowym reprezentowanym przez organizacje ośrodków szkolenia i egzaminowania kierowców, jak również przedsiębiorców prowadzących działalność w transporcie drogowym, z zamiarem przygotowania nowego rozporządzenia, o czym informowano w kontaktach z partnerami społecznymi. Ww. prekonsultacje i omówienie proponowanych zmian z podmiotami, które je zgłosiły, pozwoliły na rozpoznanie, jakie zmiany w przepisach wykonawczych, można wprowadzić aby usprawnić proces tego szkolenia.

Uwzględniając przeprowadzone prekonsultacje i potrzebę wprowadzenia do przedmiotowych przepisów szerokiego zakresu zmian, proponuje się projekt nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie

szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy. Co ważne, projekt nowego rozporządzenia umożliwi jednocześnie przeprowadzenie konsultacji publicznych w pełnym zakresie przedmiotowych przepisów i wypracowanie nowych rozwiązań, które będą służyć poprawie systemu szkolenia i egzaminowania kierowców zawodowych.

Jednocześnie w projekcie rozporządzenia należało uwzględnić zmiany wynikające z projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC76). Projekt ustawy w dodanym ust. 1a w art. 39aa ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym – wprowadza możliwość prowadzenia szkolenia osób zamierzających wykonywać przewóz drogowy lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy przez branżowe centrum umiejętności, o którym mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe.

Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Mając na uwadze powyższe uzasadnione jest procedowanie nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy. Podkreślenia wymagają w szczególności nowe rozwiązania wprowadzone w projekcie w stosunku do dotychczasowego stanu prawnego, w tym:

określenie jakie pojazdy powinny być wykorzystywane przez ośrodki szkolenia do szkolenia kierowców w ramach określonych bloków programowych. Powyższe nie spowoduje nałożenia dodatkowego obowiązku w zakresie posiadania przez ośrodki szkolenia pojazdów wykorzystywanych do szkolenia kierowców, a jednocześnie o co postulowano, jednoznacznie określone zostanie to zagadnienie w przepisach.

uszczegółowienie przepisu dotyczącego prowadzenia zajęć praktycznych z jazdy w warunkach specjalnych przy wykorzystaniu symulatora jazdy. Przedsiębiorcy niejednokrotnie zwracają uwagę na potrzebę zwiększenia stosowania w procesie szkolenia tego urządzenia i jego zalety, które pozwala sprawdzić umiejętności osoby szkolonej w szerszym spektrum różnych warunków. Przyjęto zgodnie z właściwymi przepisami dyrektywy (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (ujednolicenie) (Dz. Urz. UE L 330 z 23.12.2022, str. 46, z późn. zm.), że w 20 godzinach jazdy indywidualnej zajęcia praktyczne z jazdy w warunkach specjalnych mogą być prowadzone w wymiarze do 8 godzin.

wydłużenie czasu formy nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu w zakresie szkolenia okresowego w toku zajęć teoretycznych. Powyższe jest zgodne z przepisami dyrektywy (UE) 2022/2561, które ustanawiają limit na poziomie 12 godzin, podczas gdy w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2022 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców wykonujących przewóz drogowy mowa jest o 7 godzinach. Przedsiębiorcy prowadzący ośrodki szkolenia kierowców niejednokrotnie zwracają uwagę na potrzebę zwiększenia wykorzystania technik komputerowych i Internetu w ramach zajęć teoretycznych, obecnie powszechnie stosowanych w procesie szkolenia.

uproszczenie przepisu rozporządzenia określającego plan wykonania szkolenia, aby nie było wątpliwości ośrodków szkolenia, że plan wykonania szkolenia nie ma charakteru dokumentu opracowywanego na potrzeby indywidualnego szkolenia dla danego kierowcy.

uproszczenie przepisu w zakresie dokonywania wpisów w książce przeprowadzonych zajęć poprzez możliwość wpisywania do tej książki stałych elementów programu szkolenia przed rozpoczęciem zajęć, aby zminimalizować czynności z tym związane w czasie szkolenia przez prowadzącego szkolenie kierowców. wydłużenie przerwy w godzinie zajęć i ćwiczeń do 15 min (obecnie jest do 10 min), aby zapewnić zgodność z wymaganiami kuratoriów oświaty i standardami edukacyjno-szkoleniowymi.

wydawanie osobie szkolonej świadectwa kwalifikacji zawodowej (ŚKZ) w postaci papierowej, na wniosek tej osoby, z wyjątkiem ŚKZ wydawanego wszystkim uczniom szkół branżowych, uwzględniając, że Okręgowe Komisje Egzaminacyjne (OKE) działają poza profilem kierowcy zawodowego (PKZ).

doprecyzowanie przepisu o braku obowiązku obecności tłumacza przysięgłego, w sytuacji zdawania testu kwalifikacyjnego w języku, którym osoba egzaminowana włada.

dla ułatwienia nadzoru nad ośrodkami szkolenia, przewidziano:

wprowadzenie przepisu o przekazywaniu wojewodzie, na jego wniosek, przez ośrodek szkolenia kopii książki/książek przeprowadzonego szkolenia w przypadku podjęcia kontroli przez wojewodę lub złożenia wniosku przez ośrodek szkolenia do wojewody o skreśleniu z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia,

przywrócenie przepisu w zakresie wpisywania w książce przeprowadzonych zajęć liczby przejechanych kilometrów w przypadku zajęć praktycznych z jazdy w ruchu drogowym albo zajęć praktycznych w warunkach specjalnych, numeru rejestracyjnego pojazdu albo marki, typu, modelu oraz numeru certyfikatu urządzenia (symulatora jazdy), o którym mowa w art. 39g ust. 11 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

weryfikację załączników do rozporządzenia. W zakresie szkolenia okresowego zaproponowano zastosowanie szkolenia w ramach modułów T/C jako szkolenie alternatywne w formie zajęć teoretycznych lub praktycznych, uwzględniając, że kierowcy odbywając szkolenie okresowe, posiadają już doświadczenie w wykonywaniu przewozów drogowych. Natomiast w zakresie kwalifikacji wstępnej pozostawiono szkolenie T/C jako szkolenie teoretyczne i praktyczne. Uszczegółowiono też wzór świadectwa kwalifikacji zawodowej odpowiadający wszystkim podmiotom wydającym to świadectwo.

Uwzględnione odpowiednio w projekcie rozporządzenia branżowe centra umiejętności, które będą uprawnione do prowadzenia szkolenia w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej oraz szkolenia okresowego, w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E. Szkolenie to jest prowadzone w formie pozaszkolnej, o której mowa w art. 117 ust. 1a pkt 5 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe. Jednocześnie branżowe centra umiejętności będą uprawnione do wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej, po przeprowadzonym szkoleniu okresowym kierowcy.

Zakłada się, że rekomendowane propozycje zmian przyczynią się do usprawnienia procesu szkolenia i egzaminowania kierowców zawodowych, ułatwienia nadzoru właściwym organom (województwie) nad ośrodkami szkolenia przy jednoczesnym zachowaniu wymaganego poziomu przygotowania do zawodu kierowcy i standardów szkoleniowych

w tym zakresie. Wreszcie nowy tekst przedmiotowych przepisów ułatwi korzystanie z nich ośrodkom szkolenia, ośrodkom egzaminowania, organom sprawującym nadzór nad ośrodkami szkolenia jak również samym osobom szkolonym.

Projekt nowego rozporządzenia uwzględnia odpowiednio również przepisy dotychczasowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2022 r. w sprawie szkolenia i egzaminowania kierowców

wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. poz. 739, z 2023 r. poz. 673 oraz z 2024 r. poz. 857 i 1797). Zaprojektowano również odpowiednie przepisy przejściowe, powiązane z dotychczasowym stanem prawnym, które pozwolą na właściwą kontynuację procesu szkolenia i egzaminowania kierowców zawodowych.

Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Szkolenie i egzaminowanie kierowców wykonujących przewóz drogowy jest określone przez każde państwo członkowskie Unii Europejskiej w prawodawstwie danego państwa przy uwzględnieniu odpowiednio zakresu regulacji określonych w przepisach unijnych. Proces szkolenia i egzaminowania kierowców w danym państwie uwzględnia również własne krajowe uwarunkowania w zakresie stosowanych rozwiązań prawnych, jeśli nie są sprzeczne z przepisami unijnymi, co jest przedmiotem niniejszego projektu.

Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Ośrodki szkolenia	800	Dane szacunkowe	Projektowane rozporządzenie zapewni przepisy wykonawcze do prowadzenia kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego przez ośrodki szkolenia, a także usprawni funkcjonowanie ośrodków szkolenia w stosunku do dotychczasowego stanu prawnego.
Jednostki systemu oświaty	240	Według informacji MEN ze stycznia 2025 r.	Analogicznie jak w przypadku ośrodków szkolenia projektowane rozporządzenie zapewni przepisy wykonawcze dla jednostek systemu oświaty w zakresie kwalifikacji wstępnej uczniów szkół branżowych i słuchaczy

			kwalifikacyjnych kursów zawodowych niezbędnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy.
Okręgowe Komisje Egzaminacyjne (OKE)	8	Według informacji MEN	Projektowane rozporządzenie zapewni przepisy wykonawcze w zakresie przeprowadzania testów kwalifikacyjnych przez OKE dla uczniów szkół branżowych i słuchaczy kwalifikacyjnych kursów zawodowych niezbędnych do przygotowania do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Przepisy pozwolą nadal na działanie OKE poza profilem kierowcy zawodowego i ułatwią wydawanie świadectw kwalifikacji zawodowej.
Wojewodowie	16	Z podziału administracyjnego kraju	Projektowane rozporządzenie zapewni przepisy wykonawcze stosowane również w zakresie sprawowanego nadzoru przez wojewodę nad ośrodkami szkolenia i ułatwi sprawowanie tego nadzoru.
Wojewódzkie Ośrodki	72	SI Kierowca	Projektowane

Ruchu Drogowego (WORD-y)			rozporządzenie zapewni przepisy wykonawcze do przeprowadzania testów kwalifikacyjnych przez ośrodki egzaminowania oraz prowadzenie szkolenia okresowego przez WORD-y.
Kierowcy zawodowi	1 222 658	Szacunkowo na podstawie danych na koniec 2024 r. o wytworzonych, ważnych dokumentach uprawniających do wykonywania przewozu drogowego.	Projektowane rozporządzenie zapewni przepisy wykonawcze m.in. do prowadzenia szkolenia okresowego.
Branżowe centra umiejętności		120 branżowych centrów umiejętności według mapy internetowej	Projektowane rozporządzenie zapewni przepisy wykonawcze dla prowadzenia przez branżowe centra umiejętności odpowiedniej kwalifikacji wstępnej oraz szkolenia okresowego.

Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt zostanie przekazany dodatkowo do podmiotów, które w ocenie projektodawcy mogą być w szczególności zainteresowane i na które bezpośrednio oddziałuje niniejszy projekt i działają w obszarze szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy, tj. do:

Centralnej Komisji Egzaminacyjnej nadzorującej okręgowe komisje egzaminacyjne,
Federacji Przedsiębiorców Polskich,
Forum Związków Zawodowych,
Konfederacji „Lewiatan”,
Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego „Solidarność”,
Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców,
Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych,

Ogólnopolskiego Stowarzyszenia KIEROWCA.PL,
 Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego,
 Polskiego Związku Szkoleniowego,
 Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców,
 Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji,
 Pracodawców Rzeczypospolitej Polskiej,
 Rady Dialogu Społecznego,
 Rady Działalności Pożytku Publicznego,
 Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
 Związku Pracodawców Business Centre Club,
 Związku Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców,
 Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”,
 Związku Przedsiębiorców i Pracodawców,
 Związku Rzemiosła Polskiego.

Wobec udostępnienia projektu na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, zainteresowane podmioty inne niż te wymienione powyżej, będą miały również możliwość zgłoszenia uwag do niniejszego projektu.

Projekt będzie przedmiotem opiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Projekt nie wpływa na sektor finansów publicznych.											
Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)					
	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0	0				
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0	0				
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	0	0	0	0	0	0	0	0				
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa												
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projekt zapewni przepisy wykonawcze dla szkolenia kierowców przez przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia i usprawni ich funkcjonowanie odpowiednio do rekomendowanych rozwiązań, o których mowa w pkt 2.											

	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Projektowane przepisy będą służyć również osobom szkolonym zamierzającym uzyskać kwalifikacje do zawodu kierowcy wykonującego przewozy drogowe; w wyniku zmian rekomendowanych w pkt 2 usprawnią proces ich szkolenia.
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☒ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
Komentarz: Projektowane rozporządzenie nie zmieni obciążeń regulacyjnych adresatów regulacji.		
Wpływ na rynek pracy		
Usprawnienie procesu szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy może mieć pozytywny wpływ na dostęp osób do tego zawodu.		

Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Brak wpływu na pozostałe obszary.	
Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.		
W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie planuje się ewaluacji efektów projektu.		
Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak załączników.		

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia

w sprawie praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym

Na podstawie art. 95 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769) zarządza się co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) program praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym;
- 2) wzór zaświadczenia o ukończeniu praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym;
- 3) wysokość opłaty za praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym.

§ 2. Program praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. Wzór zaświadczenia o ukończeniu praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 4. Wysokość opłaty za praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym wynosi 300 zł.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia
(poz. ...)

Załącznik nr 1

**PROGRAM PRAKTYCZNEGO SZKOLENIA W ZAKRESIE ZAGROŻEŃ W RUCHU
DROGOWYM**

1. Program szkolenia obejmuje następujące zadania:
 - 1) jazdę w zakręcie z różnymi prędkościami z:
 - a) włączonym (aktywnym) systemem stabilizacji toru jazdy, zwanym dalej „ESP” - kilka przejazdów zaczynając od prędkości 20 km/h z jednoczesnym zwiększaniem prędkości do takiego poziomu, w którym panowanie nad pojazdem jest utrudnione,
 - b) wyłączonym (nieaktywnym) ESP - kilka przejazdów zaczynając od prędkości 20 km/h z jednoczesnym zwiększaniem prędkości do takiego poziomu, w którym panowanie nad pojazdem jest utrudnione;
 - 2) hamowanie awaryjne na wprost pojazdem z włączonym (aktywnym) systemem zapobiegającym blokowaniu kół podczas hamowania, zwanym dalej „ABS”, podczas jazdy z prędkością:
 - a) 30 km/h,
 - b) 40 km/h,
 - c) 50 km/h;
 - 3) hamowanie awaryjne w zakręcie podczas jazdy pojazdem z włączonym (aktywnym) ABS z prędkością:
 - a) 30 km/h,
 - b) 40 km/h,
 - c) 50 km/h.
2. W przypadku osób, które posiadają w prawie jazdy ograniczenia do kierowania pojazdami przystosowanymi do ich niepełnosprawności, do wykonywania przez te osoby zadań przewidzianych programem szkolenia mogą być wykorzystywane pojazdy przystosowane do ich niepełnosprawności nieposiadające funkcji wyłączenia ESP. Osoby te mogą wykonać wszystkie zadania przewidziane programem szkolenia pojazdami przystosowanymi do ich niepełnosprawności z włączonym (aktywnym) ESP. Na uzasadniony wniosek osoby szkolonej dopuszcza się uczestnictwo w szkoleniu tłumacza języka migowego lub systemu językowo-migowego, którego udział zapewnia osoba szkolona.
3. Celem zadania, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, jest uświadomienie osobie szkolonej trudności w utrzymaniu toru jazdy w zakręcie. Podczas jego wykonania wskazuje się na

niebezpieczeństwo wynikające z nadmiernej prędkości jazdy w zakręcie, przecenienia umiejętności osoby szkolonej oraz możliwości pojazdu. Zwraca się również uwagę na istnienie granicy efektywnego działania ESP oraz skutki, jakie powstają przy jej przekroczeniu.

4. Celem zadania, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, jest uświadomienie osobie szkolonej nieproporcjonalnego wzrostu drogi hamowania do przyrostu prędkości jazdy pojazdem i skutków, jakie to powoduje.
5. Celem zadania, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, jest uświadomienie osobie szkolonej trudności w panowaniu nad pojazdem przy hamowaniu w zakręcie. W trakcie jego wykonania wskazuje się na niebezpieczeństwo wynikające z awaryjnego hamowania przy jeździe z nadmierną prędkością oraz niewłaściwego zachowania osoby szkolonej podczas hamowania pojazdem wyposażonym w ABS. Zwraca się również uwagę na istnienie granicy efektywnego działania ABS oraz skutki, jakie powstają po jej przekroczeniu.
6. Zadania wykonuje się na płycie poślizgowej według wskazanej powyżej kolejności. Ich realizacja odbywa się na torze jazdy wytyczonym wcześniej pachołkami lub liniami. Do czasu szkolenia nie wlicza się ewentualnego modyfikowania toru jazdy.
7. Podczas wykonywania zadań w pojeździe mogą się znajdować jedynie osoba szkolona, tłumacz języka migowego lub systemu językowo-migowego oraz instruktor techniki jazdy. Instruktor techniki jazdy podczas wykonywania zadań może znajdować się poza pojazdem.
8. Godzina zajęć szkolenia wynosi 60 minut. Jeden instruktor techniki jazdy prowadzi szkolenia jednocześnie dla maksymalnie trzech osób szkolonych. Każda z osób szkolonych wykonuje wszystkie przewidziane programem zadania.
9. Z płyty poślizgowej wykorzystywanej podczas szkolenia mogą korzystać najwyżej trzy pojazdy - jeden pojazd wykorzystywany do zadań, jeden pojazd powracający z zadania i jeden pojazd oczekujący na zadanie.
10. Podczas wykonywania zadań zwraca się szczególną uwagę osób szkolonych na przestrzeganie zasad bezpieczeństwa oraz wskazuje na zagrożenia wynikające z przeceniania własnych umiejętności kierowania pojazdem w trakcie szkolenia i po jego ukończeniu.

**WZÓR ZAŚWIADCZENIA O UKOŃCZENIU PRAKTYCZNEGO SZKOLENIA W ZAKRESIE ZAGROŻEŃ
W RUCHU DROGOWYM**

Format A5

..... (pieczęć ośrodka doskonalenia techniki jazdy)	 (miejscowość i data)
Z a ś w i a d c z e n i e n r/.....¹⁾	
Na podstawie art. 94 ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769) zaświadcza się, że Pan/Pani²⁾:	
1. (imię i nazwisko)	
2. (data, miejsce urodzenia i numer PESEL³⁾)	
3. (miejsce zamieszkania)	
4. (pozycja w rejestrze osób uczestniczących w praktycznym szkoleniu w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym)	
5. (numer prawa jazdy i organ wydający)	
w dniuukończył(a) praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, o którym mowa w art. 91 ust. 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.	
..... (podpis i pieczęć kierownika ośrodka doskonalenia techniki jazdy)	

¹⁾ Wpisać kolejny numer zaświadczenia łamany przez rok jego wydania, np.: 1/2025.
²⁾ Niepotrzebne skreślić.
³⁾ Wpisać datę i miejsce urodzenia w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 95 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769).

Zgodnie z art. 91 ust. 5 ustawy o kierujących pojazdami kierowca, który w okresie próbnym przekroczył liczbę 12 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego będzie zobowiązany odbyć praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym. Takie szkolenie będzie prowadzone przez Ośrodki Doskonalenia Techniki Jazdy, które informację o odbyciu szkolenia będą na bieżąco zamieszczały w Centralnej Ewidencji Kierowców, do której mają dostęp starostowie. Szkolenie to powinno być ukończone przed upływem okresu próbnego. Co istotne, szkolenie trwa 1 godzinę, co powoduje, że możliwe jest jego odbycie nawet w ostatnim dniu okresu próbnego.

Mając na uwadze, że dotychczasowe rozporządzenie z dnia 16 listopada 2018 r. Ministra Infrastruktury w sprawie kursu kształcącego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, wydane na podstawie art. 95 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami nie weszło nigdy w życie i nie zachodzi potrzeba wprowadzania przepisu przejściowego utrzymującego ww. regulację w mocy.

Zgodnie z § 6 rozporządzenie to weszłoby w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych, na zasadach określonych w art. 100aa-100aq ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Komunikat ten do chwili obecnej nie został jednak opublikowany.

W nowym rozporządzeniu zostaną uwzględnione:

- 1) okoliczności, przyczyny wypadków drogowych i ich konsekwencje oraz konieczność przeciwdziałania wypadkom drogowym;
- 2) potrzeba ujednolicenia dokumentów stosowanych w związku z przeprowadzaniem praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym;
- 3) koszty rzeczowe i osobowe związane z przeprowadzaniem praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym.

Projekt aktu normatywnego nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, stosownie do § 39 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.).

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego

informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów, projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Stanisław Bukowiec – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu	Data sporządzenia 17.07.2025 r. Źródło: Upoważnienie ustawowe art. 95 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769) Nr w wykazie prac
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 95 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769), w związku ze zmianami wprowadzonymi projektem ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (nr wykazie prac legislacyjnych UC76). Jednym z głównych celów wskazanego projektu ustawy jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprzez m.in. skorygowanie obowiązujących przepisów ustawy o kierujących pojazdami.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Zgodnie z art. 91 ust. 5 ustawy o kierujących pojazdami kierowca, który w okresie próbnym przekroczył liczbę 12 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego będzie zobowiązany odbyć praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym. Takie szkolenie będzie prowadzone przez Ośrodki Doskonalenia Techniki Jazdy, które informację o odbyciu szkolenia będą na bieżąco zamieszczały w Centralnej Ewidencji Kierowców, do której mają dostęp starostowie. Szkolenie to powinno być ukończone przed upływem okresu próbnego. Co istotne, szkolenie trwa 1 godzinę, co powoduje, że możliwe jest jego odbycie nawet w ostatnim dniu okresu próbnego.

Mając na uwadze, że dotychczasowe rozporządzenie z dnia 16 listopada 2018 r. Ministra Infrastruktury w sprawie kursu doksztalającego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, wydane na podstawie art. 95 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami nie weszło nigdy w życie nie zachodzi potrzeba wprowadzania przepisu przejściowego utrzymującego ww. regulacje w mocy.

Zgodnie z § 6 rozporządzenie to weszłoby w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych, na zasadach określonych w art. 100aa-100aq ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Komunikat ten do chwili obecnej nie został jednak opublikowany.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**4. Podmioty, na które oddziałuje projekt**

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
		-	
		-	

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany do konsultacji społecznych z następującymi podmiotami:

- 1) Rady Dialogu Społecznego;
- 2) Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- 3) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 4) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 5) Forum Związków Zawodowych;
- 6) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 7) Konfederacja Lewiatan;
- 8) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 9) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 10) Federacja Przedsiębiorców Polskich;
- 11) Polskie Towarzystwo Gospodarcze;
- 12) Instytut Transportu Samochodowego;
- 13) Liga Obrony Kraju;
- 14) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
- 15) Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.;
- 16) Związek Powiatów Polskich;
- 17) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
- 18) Polskiej Federacji Szkół Szkolenia Kierowców;
- 19) Krajowego Stowarzyszenia Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego;
- 20) Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców;
- 21) Konwent Marszałków Województw;
- 22) Niezależnego Związku Zawodowego Kierowców;
- 23) Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców;
- 24) Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Instruktorów Techniki Jazdy;
- 25) Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych, Kierowców Zawodowych i Ośrodków Szkolących Kierowców „Kierowca.PL”;
- 26) Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego;
- 27) Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Pracowników Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego;
- 28) Polskiej Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców;
- 29) Polskiej Izby Gospodarczej Ośrodków Szkolenia Kierowców;
- 30) Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 31) Stowarzyszenia OSK i Instruktorów Regionu Piotrkowskiego;

- 32) Stowarzyszenia Polski Związek Szkoleniowy;
 33) Polskiego Związku Motorowego - Zarząd Główny;
 34) Wielkopolskiego Stowarzyszenia Ośrodków Szkolenia Kierowców i Instruktorów;
 35) Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
 36) Związku Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców;
 37) Związku Powiatów Polskich;
 38) Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
 39) Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym;
 40) Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
 42) Zespół Doradców Gospodarczych TOR.

Projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.
 Termin na zgłoszenie uwag wyniósł 14 dni.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich							

(w mln zł, ceny stałe z r.)	przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń								
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
☒ nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy				
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:				☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:				
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.				☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy				
Komentarz:								
9. Wpływ na rynek pracy								
Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.								
10. Wpływ na pozostałe obszary								
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe			☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:			☐ informatyzacja ☐ zdrowie		
Omówienie wpływu								

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ZDROWIA¹⁾

z dnia

**w sprawie kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej
i przeciwdziałania narkomanii oraz szczegółowych warunków i trybu kierowania
na badania lekarskie lub badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu**

Na podstawie art. 105 ust. 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769 i ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowy program kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii, o którym mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) wysokość opłaty za kurs, o którym mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2, zwany dalej „kursem reedukacyjnym”, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć wysokości minimalnego wynagrodzenia ustalonego w trybie art. 2 i art. 4 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2024 r. poz. 1773);
- 3) wzór zaświadczenia o ukończeniu kursu reedukacyjnego;
- 4) szczegółowe warunki i tryb kierowania na badania lekarskie lub badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu oraz wzory dokumentów z tym związane.

§ 2. Szczegółowy program kursu reedukacyjnego stanowi załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. Wysokość opłaty za kurs reedukacyjny wynosi 2500 zł.

§ 4. Wzór zaświadczenia o ukończeniu kursu reedukacyjnego stanowi załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 5. 1. Osoby, które otrzymały decyzję administracyjną o skierowaniu na badanie lekarskie, zgłaszają się na badanie lekarskie w terminie miesiąca od dnia otrzymania tej decyzji.

2. Badanie lekarskie przeprowadza się po sprawdzeniu tożsamości osoby badanej.

¹⁾ Minister Zdrowia kieruje działem administracji rządowej – zdrowie, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 lipca 2025 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Zdrowia (Dz. U. poz. 1004).

3. Wzór decyzji administracyjnej, o którym mowa w ust. 1, stanowi załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 6. 1. Osoby, które otrzymały informację o obowiązku poddania się badaniom psychologicznym, zgłaszają się na badanie psychologiczne w terminie miesiąca od dnia otrzymania tej informacji.

2. Badanie psychologiczne przeprowadza się po sprawdzeniu tożsamości osoby badanej.

§ 7. 1. Badanie psychologiczne przeprowadza się w warunkach zapewniających uzyskanie trafnych i rzetelnych wyników badania.

2. Po przeprowadzeniu badania psychologicznego uprawniony psycholog dokonuje analizy i interpretacji wyników badań oraz przekazuje osobie badanej informację o wynikach przeprowadzonego badania.

§ 8. 1. Uprawniony psycholog odmawia przeprowadzenia badania psychologicznego, jeżeli:

- 1) osoba badana informuje o złym stanie swojego zdrowia lub o złym samopoczuciu, lub
- 2) stan osoby badanej wskazuje, że może znajdować się ona w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, uprawniony psycholog wyznacza nowy termin badania psychologicznego, nieprzekraczający 14 dni od terminu poprzedniego badania psychologicznego.

§ 9. 1. Zaświadczenia o ukończeniu kursu reedukacyjnego wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność.

2. Decyzje administracyjne o skierowaniu na badania lekarskie lub psychologiczne przeprowadzane w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych lub psychologicznych do kierowania pojazdami wydane na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują ważność.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia²⁾.

MINISTER ZDROWIA

W porozumieniu

MINISTER INFRASTRUKTURY

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 3 grudnia 2021 r. w sprawie kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii oraz szczegółowych warunków i trybu kierowania na badania lekarskie lub badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu (Dz. U. z 2023 r. poz. 1629), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia ... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załącznik nr 1

**SZCZEGÓŁOWY PROGRAM KURSU REEDUKACYJNEGO W ZAKRESIE
PROBLEMATYKI PRZECIWALKOHOLOWEJ I PRZECIWDZIAŁANIA NARKOMANII**

Kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii, o którym mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210, z późn. zm.), zwany dalej „kursem reedukacyjnym”, jest prowadzony przez dwa dni, przez osiem godzin każdego dnia, w formie wykładów, w grupach liczących nie więcej niż 15 uczestników.

Wykłady – pierwszy dzień

1. Wykład w zakresie podstawowych informacji dotyczących prowadzenia pojazdu po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu obejmuje:

- 1) wpływ alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu na sprawność prowadzenia pojazdów;
- 2) mity, stereotypy i formy racjonalizacji, dotyczące prowadzenia pojazdu po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu;
- 3) statystyki dotyczące zjawiska nietrzeźwości na drogach (liczba wypadków, liczba rannych i zabitych);
- 4) omówienie regulacji prawnych dotyczących prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.

2. Wykład poświęcony omówieniu powodów, dla których ludzie decydują się na prowadzenie pojazdu po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.

3. Wykład dotyczący problemów związanych z używaniem alkoholu, środków działających podobnie do alkoholu, na którym są omawiane:

- 1) zjawiska związane z nadużywaniem napojów alkoholowych: picie ryzykowne, picie szkodliwe, uzależnienie, wraz z ich wyznacznikami;
- 2) zjawiska związane z używaniem środków działających podobnie do alkoholu: używanie substancji ryzykownych, używanie substancji szkodliwe, uzależnienie wraz z ich wyznacznikami;
- 3) funkcjonowanie osoby uzależnionej – zmiany w sferze poznawczej, emocjonalnej i behawioralnej.

4. Wykład dotyczący sposobów autodiagnozy stylu picia alkoholu oraz używania środków działających podobnie do alkoholu, poziomu samokontroli i tendencji do zachowań ryzykownych oraz ulegania wpływom zewnętrznym:

- 1) test AUDIT – test do autodiagnozy stylu picia alkoholu;
- 2) test PUM – test problemowego używania marihuany;
- 3) test PUN – test problemowego używania narkotyków;
- 4) omówienie pojęcia samokontroli, w tym kontrolowania emocji i zachowań oraz podejmowania zachowań ryzykownych;
- 5) test Behavior Assessment Scales-2 TM – test autodiagnozy preferencji do podejmowania ryzyka.

Wykłady – drugi dzień

1. Wykład dotyczący odpowiedzialności, obejmujący:
 - 1) pojęcie odpowiedzialności;
 - 2) przedstawienie oczekiwań ludzi od odpowiedzialnego kierowcy i kierującego tramwajem;
 - 3) wskazanie, w jaki sposób najczęściej oceniamy swoje umiejętności oraz sprawność w roli kierowcy lub kierującego tramwajem.
2. Wykład dotyczący sposobów przeciwdziałania problemowi prowadzenia pojazdu po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu obejmujący:
 - 1) sposoby odmawiania, odmawianie asertywne;
 - 2) możliwości i sposoby organizowania bezpiecznego powrotu z „imprezy, na której jest alkohol”;
 - 3) działania na rzecz zmniejszenia zjawiska nietrzeźwości kierowców; wskazanie tego, co każdy z nas może zrobić, aby zmniejszyć zjawisko nietrzeźwości kierowców.

WZÓR

Zaświadczenie o ukończeniu kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii

.....
(miejscowość i data)

.....

(nadruk, naklejka lub pieczęćka
obejmujące nazwę, adres, NIP
i REGON wojewódzkiego
ośrodka ruchu drogowego)

Zaświadczenie nr /¹⁾

Na podstawie art. 100 ust. 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U.....) zaświadcza się, że Pan/Pani²⁾:

.....
(imię i nazwisko)

.....
(data, miejsce urodzenia i numer PESEL³⁾)

w terminie ukończył(a) kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii, o którym mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

.....
(imię, nazwisko i numer wykładowcy,
jeżeli go posiada)

.....
(nadruk, naklejka lub pieczęćka
obejmujące imię i nazwisko dyrektora
wojewódzkiego ośrodka ruchu
drogowego, wskazanie pełnionej funkcji
oraz podpis)

¹⁾ Wpisać kolejny numer zaświadczenia łamany przez rok jego wydania, np.: 1/2025.

²⁾ Niepotrzebne skreślić.

³⁾ W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy podać serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość.

WZÓR

Decyzja nr

**o skierowaniu na badanie lekarskie przeprowadzane w celu ustalenia istnienia lub braku
przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami**

.....
(oznaczenie organu kierującego na badanie)

.....

(miejscowość, data)

Działając na podstawie art. 99 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U.), kieruję na badanie lekarskie przeprowadzane w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami:

Pana/Panią

.....

(imię i nazwisko)

numer PESEL *)

.....

posiadającego(-cą):

- uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, B+E i T**),
- uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D i D+E**),
- uprawnienia do kierowania tramwajem**).

UZASADNIENIE

Decyzja o skierowaniu na badanie lekarskie przeprowadzane w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami została wydana, ponieważ:

- 1) na podstawie informacji i ustaleń stanu faktycznego uzyskanych w ramach wykonywania zadań własnych istnieją uzasadnione zastrzeżenia co do stanu zdrowia kierowcy albo kierującego tramwajem**);
- 2) uzyskano od administratora centralnej ewidencji kierowców informację potwierdzającą, że kierowca albo kierujący tramwajem kierował pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu**);

- 3) otrzymano zawiadomienie właściwego organu orzekającego o niepełnosprawności lub niezdolności do pracy dotyczące istnienia uzasadnionych zastrzeżeń co do stanu zdrowia kierowcy albo kierującego tramwajem^{**}).

.....

(imię, nazwisko i podpis osoby uprawnionej
do wydania decyzji, z podaniem stanowiska służbowego)

^{*)} W przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL należy podać serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość.

^{***)} Niepotrzebne skreślić.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w, za pośrednictwem organu kierującego na badanie, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Na badanie lekarskie przeprowadzane w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami należy zgłosić się w terminie miesiąca od dnia doręczenia decyzji o skierowaniu.

Orzeczenie lekarskie należy przedstawić organowi kierującemu na badanie w terminie 3 miesięcy od dnia doręczenia decyzji o skierowaniu.

Opłatę ewidencyjną należy uiścić najpóźniej w dniu dostarczenia organowi kierującemu na badanie orzeczenia lekarskiego.

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Zdrowia w sprawie kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii oraz szczegółowych warunków i trybu kierowania na badania lekarskie lub badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu, jest wydawane na podstawie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 105 ust. 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210, z późn. zm.).

Konieczność jego wydania wynika ze zmiany upoważnienia ustawowego zawartego w art. 4 pkt 26 ustawy z dnia ... 2025 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. .).

Projektowane rozporządzenie zmienia wysokość opłaty za kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii, zwany dalej „kursem reedukacyjnym”, która nie może przekroczyć wysokości minimalnego wynagrodzenia ustalonego w trybie art. 2 i art. 4 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2024 r. poz. 1773).

Mając na uwadze działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz ograniczenie skutków wynikających z wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców, za konieczne uważa się wprowadzenie działań prewencyjnych poprzez odpowiednią dolegliwość finansową, mogącą skutkować zniechęceniem do kierowania pojazdami pod wpływem alkoholu, narkotyków lub innych środków odurzających. Zatem proponuje się, że wysokość opłaty za kurs reedukacyjny będzie wynosić 2500 zł. Ustalona wysokość opłaty umożliwi pokrycie całości kosztów przygotowania i przeprowadzenia wskazanych kursów.

Obecnie kierowca, który kierował pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka odurzającego i został skierowany na ukończenie kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii, obowiązany jest do uiszczenia opłaty za kurs reedukacyjny, przy uwzględnieniu, że jej wysokość, stosownie do obecnego art. 105 ust. 5 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, nie może przekroczyć 500 zł, która jest nieadekwatna do obecnych realiów. Szkolenia w ramach kursu reedukacyjnego są prowadzone przez wysoko wykwalifikowanych specjalistów, legitymujących się wyższym wykształceniem oraz ukończonymi podyplomowymi studiami specjalistycznymi lub specjalistycznymi szkoleniami w zakresie profilaktyki i rozwiązywania problemów uzależnień lub odpowiednim doświadczeniem w prowadzeniu szkoleń w zakresie profilaktyki i rozwiązywania problemów alkoholowych lub przeciwdziałania narkomanii, co również nie powinno pozostawać bez znaczenia na koszty ponoszone przez kierowcę odbywającego kurs reedukacyjny.

W pozostałym zakresie projekt rozporządzenia pozostaje bez zmian.

Proponuje się, że rozporządzenie wejdzie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Projekt rozporządzenia nie będzie miał wpływu na dużych, średnich i małych przedsiębiorców, a także na mikroprzedsiębiorców.

Projekt rozporządzenia nie jest sprzeczny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia. Natomiast rozporządzenie niezwłocznie będzie przekazane Komisji Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597) i w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Projekt aktu nie zawiera wymogów nakładanych na usługodawców podlegających notyfikacji, o której mowa w art. 15 ust. 7 i art. 39 ust. 5 dyrektywy 2006/123/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. dotyczącej usług na rynku wewnętrznym (Dz. Urz. UE L 376 z 27.12.2006, str. 36).

Projekt rozporządzenia nie wywiera wpływu na obszar danych osobowych. W związku z tym nie przeprowadzono oceny skutków dla ochrony danych osobowych, o której mowa w art. 35 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.).

Nie ma możliwości podjęcia alternatywnych w stosunku do projektowanego rozporządzenia środków umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Zdrowia w sprawie kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii oraz szczegółowych warunków i trybu kierowania na badania lekarskie lub badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Zdrowia Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Wojciech Konieczny, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Zdrowia Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Pani Anna Baumann-Popczyk, Dyrektor Departamentu Zdrowia Publicznego, 22 530 03 18, dep-zp@mz.gov.pl	Data sporządzenia 08.08.2025 r. Źródło: art. 105 ust. 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210, z późn. zm.) Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Zdrowia: MZ ...
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie Ministra Zdrowia w sprawie kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii oraz szczegółowych warunków i trybu kierowania na badania lekarskie lub badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu jest wydawane na podstawie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 105 ust. 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Konieczność jego wydania wynika ze zmiany upoważnienia ustawowego w art. 4 pkt 26 ustawy z dnia ... 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...).

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Projektowane rozporządzenie zmienia wysokość opłaty za kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii, która nie może przekroczyć wysokości minimalnego wynagrodzenia ustalonego w trybie art. 2 i art. 4 ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. z 2024 r. poz. 1773). Mając na uwadze działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach oraz ograniczenie skutków wynikających z wypadków spowodowanych przez nietrzeźwych kierowców, za konieczne uważa się wprowadzenie działań prewencyjnych przez odpowiednią dolegliwość finansową, mogącą skutkować zniechęceniem do kierowania pojazdami pod wpływem alkoholu, narkotyków lub innych środków odurzających. Proponuje się, że wysokość opłaty za kurs reedukacyjny będzie wynosić 2500 zł.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Obszar zmian pozostaje bez wpływu na inne kraje członkowskie, gdyż jest domeną prawa krajowego.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego	58	informacja ogólnodostępna	wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego w zakresie wydawania zaświadczenia o ukończeniu kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii, gdyż wysokość opłaty za ten kurs stanowi przychód wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego

Starostwa powiatowe	314	informacja ogólnodostępna	starostowie w zakresie wydania decyzji o skierowaniu na badanie lekarskie przeprowadzane w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami
Marszałkowie województw	16	Informacja ogólnodostępna	marszałkowie województwa
			w zakresie wydania decyzji o skierowaniu na badanie lekarskie przeprowadzane w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projektu rozporządzenia nie podlegał tzw. pre-konsultacjom.

W ramach konsultacji publicznych i opiniowania projekt rozporządzenia zostanie przekazany do następujących podmiotów:

- 1) Prezes Narodowego Funduszu Zdrowia;
- 2) Instytut Medycyny Pracy im. prof. J. Nofera w Łodzi;
- 3) Konsultant krajowy w dziedzinie medycyny pracy;
- 4) Naczelna Rada Lekarska;
- 5) Naczelna Rada Pielęgniarek i Położnych;
- 6) Krajowa Rada Diagnostów Laboratoryjnych;
- 7) Krajowa Rada Fizjoterapeutów;
- 8) Krajowa Rada Ratowników Medycznych;
- 9) Rada Dialogu Społecznego;
- 10) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 11) Konfederacja Lewiatan;
- 12) Związek Pracodawców - Business Centre Club;
- 13) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 14) Krajowa Izba Gospodarcza;
- 15) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 16) Forum Związków Zawodowych;
- 17) Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia „Porozumienie Zielonogórskie”;
- 18) Federacja Związków Pracodawców Zakładów Opieki Zdrowotnej;
- 19) Porozumienie Pracodawców Ochrony Zdrowia;
- 20) Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy;
- 21) Narodowy Instytut Zdrowia Publicznego PZH – Państwowy Instytut Badawczy;
- 22) NSZZ „Solidarność”;
- 23) NSZZ „Solidarność - 80”;
- 24) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 25) Federacja Przedsiębiorców Polskich;
- 26) Polskie Towarzystwo Leczenia Otyłości;
- 27) Pracodawcy Medycyny Prywatnej;
- 28) Stowarzyszenie Szpitali Prywatnych;
- 29) Związek Pracodawców Ratownictwa Medycznego SP ZOZ;
- 30) Ogólnopolski Związek Pracodawców Podmiotów Leczniczych;
- 31) Ogólnopolski Związek Pracodawców Szpitali Powiatowych;
- 32) Rada Organizacji Pacjentów przy ministrze właściwym do spraw zdrowia.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) oraz § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806, z późn. zm.), projekt zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Zdrowia oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Wyniki konsultacji publicznych i opiniowania zostaną omówione w raporcie dołączonym do oceny skutków regulacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych												
(ceny stałe z r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]										
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania	Regulacja pozostaje bez wpływu na źródła finansowania. Opłata stanowi przychód wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje dodatkowych wydatków dla budżetu państwa oraz budżetów jednostek samorządu terytorialnego, a także dla innych jednostek sektora finansów publicznych.											
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe												
		Skutki										
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)				
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa											
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe											
	(dodaj/usuń)											
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Projektowane regulacje nie będą mieć wpływ na sektor dużych, mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw.										
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw											
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projektowana regulacja będą miały wpływ na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, gospodarstw domowych, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych, jeżeli będą kierowcą, który kierował pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka odurzającego i został skierowany na ukończenie kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii, który będzie obowiązany jest do uiszczenia opłaty za kurs.										
	osoby starsze i niepełnosprawne											
Niemierzalne	(dodaj/usuń)											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń												

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☒ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☒ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☒ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☒ nie dotyczy	
Komentarz:		
9. Wpływ na rynek pracy		
Nie będzie miało wpływu.		
10. Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☐ inne:	☐ informatyzacja ☒ zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowane rozporządzenie ma wpływ na zdrowie w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii dla zmiany postaw kierujących pojazdami poprzez wprowadzenie działań prewencyjnych, tj. odpowiednią dolegliwość finansową,	
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego		
Proponuje się, że rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.		
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?		
Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.		
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)		
Brak.		

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI¹⁾

z dnia

w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego

Na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2328, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) warunki i sposób prowadzenia ewidencji kierujących pojazdami silnikowymi, motorowerami oraz tramwajami naruszających przepisy ruchu drogowego, zwanej dalej „ewidencją”;
- 2) sposób punktowania i liczbę punktów odpowiadających naruszeniu przepisów ruchu drogowego popełnionemu przez osobę uprawnioną do kierowania pojazdem silnikowym motorowerem lub tramwajem, zwanemu dalej „naruszeniem”;
- 3) tryb występowania z wnioskami o kontrolne sprawdzenie kwalifikacji;
- 4) sposób i tryb udzielania osobie wpisanej do ewidencji informacji i wydawania zaświadczeń o dotyczących tej osoby naruszeniach wpisanych do ewidencji i przypisanych im punktach;
- 5) warunki i sposób oraz program szkolenia, którego odbycie spowoduje zmniejszenie liczby punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego;
- 6) wzór zaświadczenia o odbyciu szkolenia, którego odbycie spowoduje zmniejszenie liczby punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego;
- 7) naruszenia przepisów ruchu drogowego, za które liczba przyznanych punktów podlega zmniejszeniu po odbyciu szkolenia.

2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o komendancie wojewódzkim Policji, rozumie się przez to również Komendanta Stołecznego Policji.

¹⁾ Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 25 lipca 2025 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. poz. 999).

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2022 r. poz. 1002 i 1715, z 2023 r. poz. 1123, 1234 i 1723 oraz z 2025 r. poz.

§ 2. 1. Ewidencja jest prowadzona w formie elektronicznej w systemach teleinformatycznych Policji.

2. W ewidencji gromadzi się informacje dotyczące naruszeń przepisów ruchu drogowego ujawnionych lub stwierdzonych przez:

- 1) Policję;
- 2) inne organy uprawnione do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego za naruszenia w ruchu drogowym lub do prowadzenia czynności wyjaśniających lub postępowań w sprawach tych naruszeń, przekazane Policji przez te organy do celów prowadzenia ewidencji.

3. Ewidencję prowadzi komendant wojewódzki Policji właściwy ze względu na miejsce zamieszkania kierującego wpisanego do ewidencji, a w przypadku osoby niemającej miejsca zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – komendant wojewódzki Policji właściwy dla miejsca popełnienia ostatniego z naruszeń wpisanych do ewidencji.

§ 3. 1. Liczba punktów odpowiadających naruszeniu popełnionemu przez osobę uprawnioną do kierowania pojazdem silnikowym, motorowerem lub tramwajem jest określona w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2. Jeżeli kierujący dopuścił się jednym czynem dwóch lub większej liczby naruszeń, do ewidencji wpisuje się wszystkie naruszenia popełnione przez tego kierującego, przypisując każdemu z tych naruszeń odpowiadającą mu liczbę punktów.

3. Jeżeli kierujący dopuścił się jednym czynem dwóch lub większej liczby naruszeń oznaczonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia kodami:

- 1) od C 06 do C 12, punkty przypisuje się wyłącznie naruszeniu, którego kod ma mniejszy znacznik liczbowy;
- 2) od G 01 do G 04, punkty przypisuje się wyłącznie naruszeniu, któremu odpowiada największa liczba punktów, a jeżeli jest ona równa – temu, którego kod ma mniejszy znacznik liczbowy;
- 3) C 19, od H 18 do H 20 lub H 28, punkty przypisuje się wyłącznie naruszeniu, któremu odpowiada największa liczba punktów, a jeżeli jest ona równa – temu, którego kod ma mniejszy znacznik liczbowy.

4. Jeżeli w związku z wyprzedzaniem nie więcej niż jednego pojazdu, zespołu pojazdów albo jednej kolumny rowerów, wózków rowerowych lub kolumny pieszych kierujący dopuścił się dwóch lub większej liczby naruszeń oznaczonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia kodami B 02, C 12, od F 01 do F 08 lub F 12 punkty przypisuje się wyłącznie naruszeniu,

któremu odpowiada największa liczba punktów, a jeżeli jest ona równa – temu, którego kod ma mniejszy znacznik literowy i liczbowy.

5. Jeżeli naruszenie zostało zakwalifikowane jako przestępstwo oznaczone w załączniku nr 1 do rozporządzenia kodem A 01, kierującemu przypisuje się punkty wyłącznie w liczbie odpowiadającej temu przestępstwu. Naruszenia, które przyczyniło się do popełnienia przestępstwa oznaczonego kodem A 01, nie wpisuje się do ewidencji.

6. Jeżeli kierujący spowodował zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, do ewidencji wpisuje się naruszenie oznaczone w załączniku nr 1 do rozporządzenia kodem A 02 albo A 06 oraz zawarte w załączniku nr 1 do rozporządzenia naruszenie będące przyczyną spowodowania zagrożenia. Punkty przypisuje się wyłącznie za naruszenie, któremu odpowiada większa ich liczba, a jeżeli jest ona równa – za naruszenie oznaczone kodem A 02 albo A 06.

7. Przepis ust. 6 stosuje się odpowiednio do naruszenia oznaczonego w załączniku nr 1 do rozporządzenia kodem A 08.

8. Jeżeli kierujący dopuścił się jednym czynem naruszenia zakwalifikowanego jako przestępstwo oznaczone w załączniku nr 1 do rozporządzenia kodem A 01 i naruszenia powodującego zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym oznaczonego w załączniku nr 1 do rozporządzenia kodem A 02 albo A 06, do ewidencji wpisuje się wyłącznie naruszenie oznaczone kodem A 01.

9. Naruszenie oznaczone w załączniku nr 1 do rozporządzenia kodem D 01 wpisuje się do ewidencji tylko w połączeniu z naruszeniem oznaczonym w załączniku nr 1 do rozporządzenia odpowiednio kodem A 02, A 06 albo A 08.

§ 4. 1. W ewidencji dokonuje się wpisu ostatecznego lub wpisu tymczasowego.

2. Wpisu ostatecznego w ewidencji dokonuje się, jeżeli naruszenie zostało stwierdzone prawomocnym:

- 1) rozstrzygnięciem sądu;
- 2) mandatem karnym;
- 3) orzeczeniem organu orzekającego w sprawie o naruszenie w postępowaniu dyscyplinarnym.

3. Przed wydaniem prawomocnego rozstrzygnięcia sądu albo prawomocnego orzeczenia organu orzekającego w sprawie o naruszenie w postępowaniu dyscyplinarnym, wprowadza się do ewidencji wpis tymczasowy niezwłocznie po ujawnieniu naruszenia. Jeżeli naruszenia dopuścił się kierujący posiadający uprawnienie do kierowania pojazdem silnikowym, motorowerem lub tramwajem, wpis tymczasowy zawiera również informację o liczbie

punktów, które zostaną przypisane w przypadku potwierdzenia naruszenia tym rozstrzygnięciem albo orzeczeniem.

4. Wpis tymczasowy staje się wpisem ostatecznym po stwierdzeniu naruszenia prawomocnym rozstrzygnięciem sądu albo prawomocnym orzeczeniem organu orzekającego w sprawie o naruszenie w postępowaniu dyscyplinarnym.

5. Sąd wydający prawomocne rozstrzygnięcie albo organ, który wydał prawomocne orzeczenie w sprawie o naruszenie w postępowaniu dyscyplinarnym, niezwłocznie przekazuje informację w tym zakresie do jednostki organizacyjnej Policji, która skierowała sprawę do rozpatrzenia. Informację przekazuje się w formie karty informacyjnej, której wzór jest określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia. Sąd może przekazać informację w formie odpisu wyroku.

6. Jeżeli sprawę do rozpatrzenia skierował organ, o którym mowa w § 2 ust. 2 pkt 2, informację lub odpis wyroku, o których mowa w ust. 5, przekazuje się niezwłocznie do komendanta powiatowego lub miejskiego albo komendanta rejonowego Policji właściwych ze względu na miejsce popełnienia naruszenia.

7. Policjant, który zastosował postępowanie mandatowe, w tym także w razie odmowy przyjęcia mandatu karnego, prowadzi czynności wyjaśniające albo postępowanie przygotowawcze, niezwłocznie sporządza kartę rejestracyjną, której wzór jest określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

8. Wpisu w ewidencji dokonuje, na podstawie karty rejestracyjnej, policjant lub pracownik jednostki organizacyjnej Policji:

- 1) właściwej ze względu na miejsce popełnienia naruszenia albo
- 2) właściwej ze względu na miejsce ujawnienia naruszenia, jeżeli miejsca jego popełnienia nie można ustalić, albo
- 3) której przekazano sprawę o naruszenie i w której po przeprowadzeniu czynności wyjaśniających na sprawcę naruszenia nałożono prawomocny mandat karny.

9. Kartę rejestracyjną, o której mowa w ust. 7, można sporządzić z wykorzystaniem urządzeń teletransmisji danych, bez konieczności pisemnego wypełniania formularza, przez wprowadzenie informacji określonych w tej karcie bezpośrednio do systemów teleinformatycznych Policji, w których jest prowadzona ewidencja. W takim przypadku sporządzenie karty rejestracyjnej stanowi jednocześnie wpis w ewidencji, o którym mowa w ust. 8.

10. Przepis ust. 7 stosuje się odpowiednio do organów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 2. Organy te przekazują kartę rejestracyjną niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 7 dni od dnia jej sporządzenia, komendantowi powiatowemu, miejskiemu albo rejonowemu Policji właściwym ze względu na miejsce popełnienia naruszenia.

11. Przepisów ust. 8 i 10 nie stosuje się, jeżeli informacja o naruszeniu określona w karcie rejestracyjnej została przekazana przez organ, o którym mowa w § 2 ust. 2 pkt 2, w drodze teletransmisji danych do systemów teleinformatycznych Policji, w których jest prowadzona ewidencja. Przepis ust. 9 stosuje się odpowiednio.

12. Jeżeli w sprawie o naruszenie organ, o którym mowa w § 2 ust. 2 pkt 2, nałożył mandat karny zaoczny, informację o tym naruszeniu przekazuje się niezwłocznie po uprawomocnieniu się mandatu.

13. Informacje, o których mowa w ust. 5 i 6, mogą być przekazane na informatycznym nośniku danych lub w drodze teletransmisji danych.

14. Wpisy, o których mowa w ust. 1, przetwarzają się w ewidencji w zakresie informacji, w tym danych osobowych, określonych w:

- 1) karcie informacyjnej lub zawartych w odpisie wyroku, o których mowa w ust. 5;
- 2) karcie rejestracyjnej, o której mowa w ust. 7;
- 3) § 8;
- 4) art. 17 ust. 4 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, zwanej dalej „ustawą”.

§ 5. 1. Organ prowadzący ewidencję usuwa z niej wpis tymczasowy, o którym mowa w § 4 ust. 3, jeżeli w postępowaniu w sprawie o naruszenie prowadzonym przez uprawniony organ:

- 1) zastosowano art. 41 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2025 r. poz. 734);
- 2) osoba, której dotyczy wpis, została uniewinniona od zarzutu popełnienia naruszenia prawomocnym orzeczeniem;
- 3) stwierdzono, że:
 - a) czynu nie popełniono albo brak jest danych dostatecznie uzasadniających podejrzenie jego popełnienia,
 - b) czyn nie zawiera znamion czynu zabronionego,
 - c) nastąpiło przedawnienie karalności,
 - d) osoba, której dotyczył wpis, zmarła.

2. Organ prowadzący ewidencję odpowiednio modyfikuje wpis tymczasowy i wpis ostateczny, jeżeli nastąpiła zmiana kwalifikacji prawnej czynu.

3. Organ prowadzący ewidencję usuwa z ewidencji wpis ostateczny:

- 1) po upływie 5 lat od daty uprawomocnienia się rozstrzygnięcia, a jeżeli w sprawie o naruszenie nałożono grzywnę, o której mowa w art. 17 ust. 3 ustawy – po upływie 5 lat od daty uiszczenia grzywny za to naruszenie;
- 2) po upływie 5 lat od daty wydania ostatecznego orzeczenia o umorzeniu należności z tytułu grzywny za naruszenie, o której mowa w art. 17 ust. 3 ustawy, o ile taka grzywna została nałożona;
- 3) jeżeli osoba wpisana do ewidencji zmarła lub gdy wydano postanowienie o uchyleniu prawomocnego mandatu karnego.

4. Organ wydający postanowienie o odmowie wszczęcia lub o umorzeniu postępowania powiadamia o tym jednostkę organizacyjną Policji, o której mowa w § 4 ust. 8 pkt 1 albo 2.

§ 6. 1. Organ prowadzący ewidencję usuwa z niej punkty przypisane na podstawie wpisu ostatecznego:

- 1) jeżeli wydano decyzję o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym, z wyjątkiem decyzji, o której mowa w:
 - a) art. 103 ust. 1 pkt 1 lit. a lub b ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2025 r. poz. 769), zwanej dalej „ustawą o kierujących pojazdami”,
 - b) art. 103 ust. 1 pkt 4 ustawy o kierujących pojazdami, jeżeli zakaz prowadzenia pojazdów, o którym mowa w tym przepisie, orzeczono na okres nieprzekraczający 1 roku;
- 2) w przypadku otrzymania informacji o pozytywnym wyniku kontrolnego sprawdzenia kwalifikacji, o którym mowa w:
 - a) art. 18 pkt 1 ustawy,
 - b) art. 99 ust. 1 pkt 1 ustawy o kierujących pojazdami, jeżeli sprawdzenie to obejmowało umiejętności praktyczne i wiedzę teoretyczną;
- 3) w przypadku otrzymania informacji o pozytywnym wyniku sprawdzenia kwalifikacji w formie egzaminu państwowego, o którym mowa w art. 49 ust. 1 pkt 3 ustawy o kierujących pojazdami;

- 4) w przypadku otrzymania informacji o odmowie wydania decyzji, o której mowa w art. 18 pkt 1 albo 2 ustawy. w stosunku do kierowcy posiadającego prawo jazdy wydane za granicą;
- 5) jeżeli od daty uprawomocnienia się rozstrzygnięcia wydanego w sprawie o naruszenie upłynął 1 rok;
- 6) w razie odbycia szkolenia, o którym mowa w art. 17 ust. 6a ustawy.

2. Jeżeli w sprawie o naruszenie nałożono grzywnę, o której mowa w art. 17 ust. 3 ustawy, okres, o którym mowa w ust. 1 pkt 5, biegnie od daty uiszczenia grzywny za to naruszenie, a jeżeli należność z tytułu tej grzywny została umorzona – od daty wydania ostatecznego orzeczenia o jej umorzeniu.

3. Informację o dacie uiszczenia grzywny, o której mowa w art. 17 ust. 3 ustawy, organy, o których mowa w art. 17 ust. 4 ustawy, przekazują w sposób określony w tym przepisie do systemów teleinformatycznych Policji, w których jest prowadzona ewidencja. Informacja ta, po automatycznej weryfikacji serii i numeru mandatu karnego, jest przypisywana do istniejącego w ewidencji wpisu dotyczącego naruszenia, za które ten mandat karny został nałożony.

§ 7. 1. Komendant wojewódzki Policji występuje do organu właściwego w sprawach wydawania prawa jazdy z wnioskiem o kontrolne sprawdzenie kwalifikacji w razie przekroczenia przez nią 24 punktów przypisanych za naruszenia.

2. Wniosek sporządza się wyłącznie na podstawie wpisów ostatecznych, według stanu w ewidencji na dzień przekroczenia 24 punktów. Wniosek sporządza się na formularzu, którego wzór jest określony w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

3. Z wnioskiem nie występuje się w stosunku do osoby:

- 1) wobec której wydano decyzję o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie wszystkich posiadanych kategorii prawa jazdy, na okres przekraczający 1 rok;
- 2) wobec której orzeczono zakaz prowadzenia wszelkich pojazdów mechanicznych w ruchu lądowym na okres przekraczający 1 rok;
- 3) która posiada uprawnienie do kierowania wyłącznie motorowerem na podstawie art. 133 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami.

4. W przypadku kierowców niemających miejsca stałego zamieszkania na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wniosek kieruje komendant wojewódzki Policji właściwy dla miejsca popełnienia ostatniego z naruszeń skutkujących przekroczeniem 24 punktów przypisanych za naruszenia.

§ 8. Starosta niezwłocznie pisemnie informuje komendanta wojewódzkiego Policji właściwego ze względu na miejsce zamieszkania kierującego wpisanego do ewidencji o:

- 1) cofnięciu kierującemu uprawnienia do kierowania pojazdami, z wyjątkiem decyzji, o których mowa w § 6 ust. 1 pkt 1 – na formularzu, którego wzór jest określony w załączniku nr 5 do rozporządzenia;
- 2) pozytywnym wyniku kontrolnego sprawdzenia kwalifikacji, o którym mowa w § 6 ust. 1 pkt 2 i 3 – na formularzu, którego wzór jest określony w załączniku nr 6 do rozporządzenia;
- 3) okolicznościach, o których mowa w § 6 ust. 1 pkt 4, wraz z uzasadnieniem;
- 4) przywróceniu uprawnienia do kierowania pojazdami cofniętego na podstawie art. 18 pkt 3 ustawy albo art. 103 ust. 1 pkt 1 lub 4 ustawy o kierujących pojazdami – na formularzu, którego wzór jest określony w załączniku nr 7 do rozporządzenia;
- 5) przywróceniu uprawnienia do kierowania pojazdami w przypadku, o którym mowa w art. 103 ust. 3a ustawy o kierujących pojazdami;
- 6) ponownym uzyskaniu prawa jazdy przez osobę, o której mowa w art. 18 pkt 2 lit. a ustawy.

§ 9. Na wniosek osoby wpisanej do ewidencji Policja udziela ustnej informacji lub wydaje zaświadczenie o dotyczących tej osoby naruszeniach wpisanych do ewidencji i przypisanych im punktach. Zaświadczenie wydaje się na formularzu, którego wzór jest określony w załączniku nr 8 do rozporządzenia.

§ 10. 1. Szkolenie, o którym mowa w art. 17 ust. 6a ustawy, jest prowadzone w formie wykładów i ćwiczenia praktycznego, odpowiednio przez policjanta z komórki ruchu drogowego lub przez inną osobę posiadającą wiedzę specjalistyczną z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, przez psychologa transportu oraz przez egzaminatora osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami lub zatrudnioną przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego osobę posiadającą uprawnienia instruktora nauki jazdy lub instruktora techniki jazdy.

2. Szkolenie składa się z 8 godzin wykładów, a także z ćwiczenia praktycznego, i jest realizowane w ciągu jednego dnia. Jedna godzina równa się 45 minutom.

3. Osoba prowadząca szkolenie, przed jego rozpoczęciem potwierdza tożsamość osób szkolonych i poucza je o skutkach odbycia szkolenia w przypadku wystąpienia okoliczności,

o których mowa w art. 17 ust. 6e i 6f ustawy, a także przed upływem okresu, o którym mowa w art. 17 ust. 6a ustawy.

4. W jednym szkoleniu może uczestniczyć nie więcej niż 15 osób.

5. Szkolenie jest prowadzone według programu szkolenia, określonego w załączniku nr 9 do rozporządzenia.

6. Wzór zaświadczenia, o którym mowa w art. 17 ust. 6c ustawy, jest określony w załączniku nr 10 do rozporządzenia.

§ 11. Po odbyciu szkolenia, o którym mowa w art. 17 ust. 6a ustawy, zmniejszeniu podlega liczba punktów przyznanych za naruszenia oznaczone w załączniku nr 1 kodami: od C 05 do C 20, D 03, D 05, E 11, F 01, od F 10 do F 12, od G 01 do G 08, od H 01 do H 03, od H 05 do H 08, od H 13 do H 16, od H 18 do H 20, od H 24 do H 29, od J 04 do J 11, od J 20 do J 23.

§ 12. Dokumenty sporządzone według wzorów określonych w przepisach dotychczasowych mogą być stosowane do czasu wyczerpania ich nakładu, nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 13. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem r.³⁾

**MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

w porozumieniu:

MINISTER INFRASTRUKTURY

MINISTER SPRAWIEDLIWOŚCI

³⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 września 2023 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz. U. poz. 1897), które zgodnie z art. 19 ustawy z dnia..... o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Spraw Wewnętrznych Administracji
z dnia
(poz. ...)

Załącznik nr 1

LICZBA PUNKTÓW ODPOWIADAJĄCYCH NARUSZENIU POPEŁNIONEMU PRZEZ OSOBĘ UPRAWNIONĄ
DO KIEROWANIA POJAZDEM SILNIKOWYM, MOTOROWEREM LUB TRAMWAJEM

Naruszenia o charakterze szczególnym				
Kod	Rodzaj	Kwalifikacja prawna		Liczba punktów
1	2	3	4	5
A 01	Naruszenie, w wyniku którego czyn został zakwalifikowany jako przestępstwo z:	art. 173, art. 174, art. 177 § 1 lub 2, art. 178b, art. 180a, art. 244, art. 355 § 1 lub 2 k.k.		15
A 02	Naruszenie powodujące zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, którego następstwem było naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia	art. 86 § 1a lub 2 k.w.		12
A 03	Kierowanie pojazdem mechanicznym w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka	art. 87 § 1 k.w.	art. 45 ust. 1 pkt 1 p.r.d.	15
A 04	Nieudzielenie pomocy ofiarom wypadku	art. 162 § 1 k.k. lub art. 93 § 1 k.w.	art. 44 ust. 2 pkt 1 p.r.d.	15
A 05	Kierowanie pojazdem mechanicznym w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środka odurzającego	art. 178a § 1 lub 4 k.k.	art. 45 ust. 1 pkt 1 p.r.d.	15

A 06	Naruszenie powodujące zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w którym nie doszło do naruszenia czynności narządu ciała oraz rozstroju zdrowia	art. 86 § 1 lub 2 k.w.		10
A 07	Naruszenie powodujące zagrożenie bezpieczeństwa innej osoby popełnione poza drogą publiczną, strefą zamieszkania i strefą ruchu	art. 98 k.w.		8
A 08	Naruszenie powodujące tamowanie lub utrudnienie ruchu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu	art. 90 § 2 k.w.		8
A 09	Używanie pojazdu w sposób zagrażający bezpieczeństwu osoby znajdującej się w pojeździe lub poza nim	art. 97 k.w.	art. 60 ust. 1 pkt 1 p.r.d.	15
Naruszenia polegające na nieprawidłowym zachowaniu się wobec pieszych				
B 01	Omijanie pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszemu	art. 86b § 1 pkt 4 k.w.	art. 26 ust. 3 pkt 2 p.r.d.	15
B 02	Wyprzedzanie pojazdu na przejściu dla pieszych, na którym ruch nie jest kierowany, lub bezpośrednio przed tym przejściem	art. 86b § 1 pkt 3 k.w.	art. 26 ust. 3 pkt 1 p.r.d.	15
B 03	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na przejściu dla pieszych albo wchodzącemu na to przejście	art. 86b § 1 pkt 1 k.w.	art. 26 ust. 1 albo 1a p.r.d.	15
B 04	Niezatrzymanie pojazdu w razie przechodzenia przez jezdnię osoby niepełnosprawnej, używającej specjalnego znaku, lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności ruchowej w celu umożliwienia jej przejścia	art. 86b § 1 pkt 2 k.w.	art. 26 ust. 7 p.r.d.	15
B 05	Nieustąpienie pierwszeństwa przez kierującego pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, pieszemu przechodzącemu na skrzyżowaniu przez jezdnię drogi, na którą wjeżdża	art. 86b § 1 pkt 1 k.w.	art. 26 ust. 2 p.r.d.	12
B 06	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy cofaniu pojazdem	art. 86b § 1 pkt 1 k.w.	art. 23 ust. 1 pkt 3 p.r.d.	10
B 07	Naruszenie zakazu jazdy wzdłuż po drodze dla pieszych lub przejściu dla pieszych	art. 86b § 1 pkt 5 k.w.	art. 26 ust. 3 pkt 3 p.r.d.	8
B 08	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przy przejeżdżaniu przez drogę dla pieszych lub drogę dla pieszych i rowerów albo podczas jazdy po placu, na	art. 86b § 1 pkt 1 k.w.	art. 26 ust. 4 albo 5 p.r.d.	8

	którym ruch pieszych i pojazdów odbywa się po tej samej powierzchni			
B 09	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przez kierującego pojazdem podczas włączania się do ruchu	art. 86b § 1 pkt 1 k.w.	art. 17 ust. 2 p.r.d.	8
B 10	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu przez kierującego pojazdem w strefie zamieszkania	art. 86b § 1 pkt 1 k.w.	art. 11 ust. 5 p.r.d.	8
B 11	Naruszenie zakazu rozdzielania kolumny pieszych	art. 97 k.w.	art. 25 ust. 4 pkt 2 p.r.d.	8
B 12	Naruszenie obowiązku zatrzymania pojazdu w takim miejscu i na taki czas, aby na przystanku umożliwić pieszym swobodny dostęp do pojazdu komunikacji publicznej lub na drogę dla pieszych lub drogę dla pieszych i rowerów, jeżeli przystanek nie jest wyposażony w wysepkę dla pasażerów		art. 26 ust. 6 p.r.d.	6
Naruszenia polegające na niestosowaniu się do znaków i sygnałów drogowych				
C 01	Niezastosowanie się, w celu uniknięcia kontroli, do sygnału osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego, nakazującego zatrzymanie pojazdu	art. 92 § 2 k.w.	§ 109 ust. 1 i 3 z.s.d.	15
	Niezastosowanie się do:			
C 02	– sygnałów świetlnych	art. 92 § 1 k.w.	§ 95, § 97, § 98, § 102 ust. 2, § 104 lub § 106 z.s.d.	15
C 03	sygnałów i poleceń podawanych przez osoby uprawnione do kierowania ruchem drogowym		§ 108 ust. 2–5, § 109 ust. 4 albo § 110 z.s.d.	15
C 04	sygnałów i poleceń dawanych przez osoby uprawnione do kontroli ruchu drogowego		§ 109 z.s.d. lub art. 129 ust. 2 pkt 1, 7 i 12 p.r.d.	15
C 05	Niezatrzymanie pojazdu przed sygnalizatorem S-2 przez kierującego pojazdem skręcającym (zawracającym) w kierunku wskazanym zieloną strzałką		§ 96 ust. 3 z.s.d.	6
	Niestosowanie się do znaków:			

C 06	– B-2 „zakaz wjazdu”	art. 92 § 1 k.w.	§ 17 ust. 1 z.s.d.	8
C 07	– B-1 „zakaz ruchu w obu kierunkach”		§ 16 z.s.d.	8
C 08	– B-21 „zakaz skręcania w lewo” lub B-22 „zakaz skręcania w prawo”		§ 22 ust. 1 z.s.d.	5
C 09	– C-1 do C-12 „nakaz jazdy...”		§ 35 i § 36 z.s.d.	5
C 10	– D-11 „początek pasa ruchu dla autobusów”, D-12 „pas ruchu dla autobusów”, F-10 „kierunki na pasach ruchu”, F-11 „kierunki na pasie ruchu”, F-15 „niesymetryczny podział jezdni dla przeciwnych kierunków ruchu”, F-18 „przeciwny kierunek dla określonych pojazdów”, F-19 „pas ruchu dla określonych pojazdów”		§ 49 ust. 1 i 2, § 72 albo § 75 z.s.d.	5
C 11	– P-8a do P-8c „strzałka kierunkowa...”		§ 87 ust. 1 lub 2a z.s.d.	5
C 12	– P-4 „linia podwójna ciągła”		§ 86 ust. 5 z.s.d.	5
C 13	– B-31 „pierwszeństwo dla nadjeżdżających z przeciwka”		§ 25 z.s.d.	4
C 14	– B-3 do B-7 „zakaz wjazdu...”		§ 18 ust. 1–8 z.s.d.	3
C 15	– B-13 do B-19 „zakaz wjazdu...”		§ 19 lub § 20 z.s.d.	2
C 16	Niezatrzymanie pojazdu w związku ze znakiem B-20 „stop”:	art. 92 § 1 k.w.	§ 21 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 lub ust. 4 z.s.d.	8
Niestosowanie się do znaków:				
C 17	– D-18 „parking” lub D-18b „parking zadaszony”, z umieszczoną pod znakiem tabliczką T-29, albo D-18a „parking – miejsce zastrzeżone”, z umieszczoną pod znakiem tabliczką T-29	art. 92 § 1 k.w.	§ 52 ust. 6 w zw. z § 2 ust. 4 albo § 52 ust. 4 w zw. z § 2 ust. 4 z.s.d.	6

C 18	– P-18 „stanowisko postojowe” i P-24 „miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej” albo P-20 „koperta” i P-24 „miejsce dla pojazdu osoby niepełnosprawnej”, umieszczonego samodzielnie bez znaku pionowego D-18, D-18a lub D-18b		§ 90 ust. 2 i § 92 albo § 90 ust. 4 i § 92 z.s.d.	6
C 19	– B-35 „zakaz postoju”, B-36 „zakaz zatrzymywania się”, B-37 „zakaz postoju w dni nieparzyste”, B-38 „zakaz postoju w dni parzyste” lub B-39 „strefa ograniczonego postoju”		§ 28 lub § 29 ust. 1 i 2 z.s.d.	1
C 20	Niestosowanie się do pozostałych, niewyszczególnionych w niniejszym katalogu znaków i sygnałów drogowych, z wyłączeniem znaków dotyczących zatrzymania i postoju pojazdów			1
Naruszenia przepisów obowiązujących na skrzyżowaniach lub w innych miejscach przecinania się kierunków ruchu lub toru jazdy pojazdów				
D 01	Nieustąpienie pierwszeństwa lub miejsca innemu pojazdowi lub osobie poruszającej się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch	art. 90 § 2 albo art. 86 § 1, 1a lub 2 k.w.	art. 16 ust. 6, art. 17 ust. 2, art. 22 ust. 4, art. 23 ust. 1 pkt 3, art. 25 ust. 1-3 lub art. 27 ust. 1-3 p.r.d. albo § 5 ust. 5-7 albo § 21 ust. 1 pkt 2 z.s.d.	Liczba punktów przypisana naruszeniom oznaczonym odpowiednio kodem A 02, A 06 albo A 08
D 02	Nieufatwienie przejazdu pojazdowi uprzywilejowanemu	art. 97 k.w.	art. 9 p.r.d.	5
D 03	Naruszenie zakazu zawracania	art. 97 albo 92 § 1 k.w.	art. 22 ust. 6 pkt 1 i 4 p.r.d. albo § 22 ust. 5 i § 87 ust. 2 z.s.d.	5
D 04	Naruszenie zakazu zawracania na autostradzie albo na drodze ekspresowej	art. 97 k.w.	art. 22 ust. 6 pkt 2 i 3 p.r.d.	12
D 05	Niesygnalizowanie lub błędne sygnalizowanie zamiaru zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu albo		art. 22 ust. 5 p.r.d.	4

	niezaprzestanie sygnalizowania po wykonaniu manewru			
Naruszenia przepisów dotyczących dopuszczalnej prędkości				
	Przekroczenie dopuszczalnej prędkości:			
E 01	– o więcej niż 70 km/h	art. 92a § 2 k.w.	art. 20, art. 31 ust. 1 pkt 1, art. 63 ust. 2 pkt 4 i ust. 3 pkt 2 lit. d p.r.d. albo § 27, § 31 ust. 1 lub § 81 ust. 1 i 2 z.s.d. albo art. 21 ust. 4 p.r.d.	15
E 02	– od 61 do 70 km/h			14
E 03	– od 51 do 60 km/h			13
E 04	– od 41 do 50 km/h			11
E 05	– od 31 do 40 km/h			9
E 06	– od 26 do 30 km/h	art. 92a § 1 k.w.	§ 81 ust. 1 i 2 z.s.d. albo art. 21 ust. 4 p.r.d.	7
E 07	– od 21 do 25 km/h			5
E 08	– od 16 do 20 km/h			3
E 09	– od 11 do 15 km/h			2
E 10	– do 10 km/h			1
E 11	Niezachowanie minimalnego odstępu od poprzedzającego pojazdu podczas przejazdu autostradą albo drogą ekspresową lub podczas przejazdu tunelem o długości przekraczającej 500 m poza obszarem zabudowanym	art. 97 k.w.	art. 19 ust. 3a, 4 lub 5 p.r.d.	5
Naruszenia przepisów dotyczących wyprzedzania				
F 01	Wyprzedzanie pojazdu z niewłaściwej strony	art. 92b k.w.	art. 24 ust. 3-5 p.r.d.	8
	Naruszenie zakazu wyprzedzania pojazdu:			
F 02	– na przejeździe dla rowerzystów i bezpośrednio przed nim, z wyjątkiem przejazdu, na którym ruch jest kierowany	art. 92b k.w.	art. 27 ust. 4 p.r.d.	10
F 03	– silnikowego jadącego po jezdni przy dojeżdżaniu do wierzchołka wzniesienia		art. 24 ust. 7 pkt 1 p.r.d.	10
F 04	– silnikowego jadącego po jezdni na zakręcie oznaczonym znakami ostrzegawczymi		art. 24 ust. 7 pkt 2 p.r.d.	10

F 05	– silnikowego jadącego po jezdni na skrzyżowaniu, z wyjątkiem skrzyżowania o ruchu okrężnym lub na którym ruch jest kierowany		art. 24 ust. 7 pkt 3 p.r.d.	10
F 06	– na przejeździe kolejowym i bezpośrednio przed nim		art. 28 ust. 3 pkt 3 p.r.d.	10
F 07	– przy przejeżdżaniu przez tory tramwajowe lub bezpośrednio przed nimi, z wyjątkiem skrzyżowania lub przejazdu tramwajowego, na którym ruch jest kierowany		art. 28 ust. 6 w zw. z art. 28 ust. 3 pkt 3 p.r.d.	10
F 08	Niestosowanie się do znaku B-25 lub B-26 „zakaz wyprzedzania”		§ 23 ust. 1-3 z.s.d.	15
F 09	Wyprzedzanie pojazdu uprzywilejowanego na obszarze zabudowanym		art. 24 ust. 11 p.r.d.	10
F 10	Zwiększanie prędkości przez kierującego pojazdem wyprzedzanym	art. 97 k.w.	art. 24 ust. 6 p.r.d.	6
F 11	Wyprzedzanie bez zachowania bezpiecznego odstępu od wyprzedzanego pojazdu lub uczestnika ruchu		art. 24 ust. 2 p.r.d.	6
F 12	Naruszenie przez kierującego pojazdem kategorii N2 lub N3* zakazu wyprzedzania pojazdu samochodowego na autostradzie i drodze ekspresowej o wyłącznie dwóch pasach ruchu przeznaczonych dla danego kierunku jazdy	art. 92b k.w.	art. 24 ust. 13 p.r.d.	8
Naruszenia przepisów dotyczących używania świateł zewnętrznych				
	Niestosowanie się podczas jazdy do obowiązku używania wymaganych przepisami świateł:			
G 01	– od zmrzchu do świtu	art. 88 k.w.	art. 51 ust. 1 lub ust. 6 p.r.d.	6
G 02	– w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza		art. 30 ust. 1 pkt 1 lit. a lub pkt 2 lit. a p.r.d.	2
G 03	– w okresie od świtu do zmrzchu		art. 51 ust. 1 p.r.d.	2
G 04	– w tunelu, niezależnie od pory doby		art. 51 ust. 1 lub ust. 6 p.r.d.	6

	Naruszenie warunków dopuszczalności używania świateł przeciwmgłowych:			
G 05	– przednich	art. 97 k.w.	art. 51 ust. 5 p.r.d.	2
G 06	– tylnych		art. 30 ust. 3 p.r.d.	2
G 07	Pozostawienie pojazdu bez wymaganego przepisami oświetlenia	art. 88 k.w.	art. 52 ust. 1 p.r.d.	3
G 08	Korzystanie ze świateł drogowych w sposób niezgodny z przepisami	art. 97 k.w.	art. 51 ust. 3 p.r.d.	4
Naruszenia innych przepisów o bezpieczeństwie lub porządku w ruchu drogowym				
	Naruszenie zakazu cofania:			
H 01	– na drodze ekspresowej lub autostradzie	art. 97 k.w.	art. 23 ust. 2 p.r.d.	10
H 02	– w tunelu, na moście lub wiadukcie		art. 23 ust. 2 p.r.d.	6
H 03	Omijanie pojazdu sygnalizującego zamiar skręcenia w lewo z jego lewej strony		art. 23 ust. 1 pkt 2 p.r.d.	6
H 04	Kierowanie pojazdem pomimo braku dopuszczenia pojazdu do ruchu	art. 94 § 2 k.w.	art. 71 ust. 1-5 i ust. 6 p.r.d.	3
H 05	Nieuprawnione umieszczanie w pojeździe lub na nim urządzeń stanowiących obowiązkowe wyposażenie pojazdu uprzywilejowanego, wysyłających sygnały świetlne w postaci niebieskich lub czerwonych świateł błyskowych albo sygnał dźwiękowy o zmiennym tonie	art. 96a k.w.	art. 66 ust. 4 pkt 3 p.r.d.	5
H 06	Naruszenie obowiązku „jazdy prawostronnej” lub zajmowanie więcej niż jednego pasa, jeżeli na jezdni są wyznaczone pasy ruchu	art. 97 k.w.	art. 16 ust 1, 2, 3 lub 4 p.r.d.	6
H 07	Naruszenie obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa przez kierującego pojazdem		art. 39 ust. 1 p.r.d.	5

H 08	Naruszenie przez kierującego pojazdem obowiązku używania kasku ochronnego odpowiadającego właściwym warunkom technicznym		art. 40 ust. 1 p.r.d.	5
H 09	Naruszenie zakazu korzystania podczas jazdy z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku przez kierującego pojazdem		art. 45 ust. 2 pkt 1 p.r.d.	12
	Naruszenie zakazu:			
H 10	– objeżdżania opuszczonych zapór lub półzapór oraz wjeżdżania na przejazd, jeśli opuszczanie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie ich nie zostało zakończone	art. 97a pkt 1 k.w.	art. 28 ust. 3 pkt. 1 p.r.d.	15
H 11	– wjeżdżania na przejeździe kolejowym za sygnalizator przy sygnale czerwonym, czerwonym migającym lub dwóch na przemian migających sygnałach czerwonych lub za inne urządzenie nadające te sygnały		§ 98 ust. 5 z.s.d.	15
H 12	– wjeżdżania na przejazd kolejowy, jeśli po jego drugiej stronie nie ma miejsca do kontynuowania jazdy	art. 97a pkt 2 k.w.	art. 28 ust. 3 pkt 2 p.r.d.	15
H 13	– wjeżdżania na skrzyżowanie, jeśli na skrzyżowaniu lub za nim nie ma miejsca do kontynuowania jazdy	art. 97 k.w.	art. 25 ust. 4 pkt 1 p.r.d.	4
H 14	Zakrywanie (zasłanianie) świateł oraz urządzeń sygnalizacyjnych, tablic rejestracyjnych lub innych wymaganych tablic albo znaków, które powinny być widoczne		art. 60 ust. 1 pkt 2 lub art. 61 ust. 2 pkt 4 p.r.d.	8
H 15	Ozdabianie tablic rejestracyjnych oraz umieszczanie z przodu lub z tyłu pojazdu znaków, napisów lub przedmiotów ograniczających czytelność tych tablic		art. 60 ust. 1 pkt 3 p.r.d.	5
H 16	Wjeżdżanie między jadące w kolumnie rowery, wózki rowerowe lub hulajnogi elektryczne albo pojazdy uprzywilejowane oraz pojazdy jednostek podporządkowanych Ministrowi Obrony Narodowej		art. 32 ust. 6 p.r.d.	2
H 17	Ciągnięcie za pojazdem kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego, osoby poruszającej się przy użyciu urządzenia		art. 60 ust. 2 pkt 4 p.r.d.	10

	wspomagającego ruch, osoby na sankach lub innym podobnym urządzeniu, zwierzęcia lub ładunku			
	Zatrzymanie pojazdu:			
H 18	– na przejściu dla pieszych lub na przejeździe dla rowerzystów oraz w odległości mniejszej niż 10 m przed tym przejściem lub przejazdem, albo w odległości 10 m za tym przejściem lub przejazdem na drodze dwukierunkowej o dwóch pasach ruchu	art. 97 k.w.	art. 49 ust. 1 pkt 2 p.r.d.	5
H 19	– na przejeździe kolejowym lub tramwajowym, na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od przejazdu lub skrzyżowania		art. 49 ust. 1 pkt 1 p.r.d.	5
H 20	– w tunelu, na moście lub na wiadukcie		art. 49 ust. 1 pkt 3 p.r.d.	5
H 21	Kierowanie pojazdem mechanicznym nie mając uprawnienia wymaganego dla danego rodzaju pojazdu	art. 94 § 1 k.w.	art. 3 ust. 1 i 2 w zw. z art. 6 lub 7, art. 13 ust 4 i 5 lub art. 104a ust. 1 i 5 u.k.p.	10
H 22	Naruszenie przez kierującego pojazdem zakazu korzystania z drogi przejazdu pojazdu uprzywilejowanego utworzonej przez kierujących innymi pojazdami w warunkach zwiększonego natężenia ruchu utrudniającego swobodny przejazd pojazdu uprzywilejowanego w celu umożliwienia swobodnego przejazdu tego pojazdu	art. 97 k.w.	art. 9 ust. 3 p.r.d.	8
H 23	Jazda autostradą lub drogą ekspresową w kierunku przeciwnym niż wynikający z ustawy lub znaków drogowych	art. 97 lub art. 92 § 1 k.w.	art. 16 ust. 2, art. 22 ust. 6 pkt 2 lub 3 p.r.d. lub § 17 ust. 1 z.s.d.	15
H 24	Zajmowanie więcej niż jednego, wyznaczonego na jezdni, pasa ruchu	art. 97 k.w.	art. 16 ust. 4 p.r.d.	6
H 25	Naruszenie przez kierującego pojazdem zakazu wjeżdżania na przejazd tramwajowy, jeśli po jego drugiej stronie nie ma miejsca do kontynuowania jazdy		art. 28 ust. 6 w zw. z ust. 3 pkt 2 p.r.d.	5
H 26	Omijanie pojazdu oczekującego na otwarciu ruchu przez przejazd kolejowy (tramwajowy) w sytuacji,		art. 28 ust. 3 pkt 4 lub ust. 6 p.r.d.	5

	w której wymagało to wjechania na część jezdni przeznaczoną dla przeciwnego kierunku ruchu			
H 27	Wjeżdżanie na pas między jezdniami		art. 45 ust. 1 pkt 5 p.r.d.	5
H 28	Naruszenie przepisów określających warunki oraz zakazy zatrzymywania lub postoju z wyjątkiem naruszenia określonego kodami H 18-H 20		art. 46, 47, 49 lub 50 p.r.d.	1
H 29	Naruszenie przez kierującego pojazdem kategorii N2 lub N3* lub zespołem pojazdów o długości ponad 7 m na autostradzie lub drodze ekspresowej o trzech lub więcej wyznaczonych pasach ruchu na jezdni w jednym kierunku obowiązku korzystania wyłącznie z dwóch pasów ruchu przeznaczonych dla danego kierunku, znajdujących się najbliżej prawej krawędzi jezdni		art. 16 ust. 2a p.r.d.	6
Naruszenia przepisów dotyczących przewożenia osób				
J 01	Przewożenie jednego dziecka w pojeździe w sposób niezgodny z przepisami	art. 97 k.w.	art. 45 ust. 2 pkt 3 w zw. z art. 39 ust. 3, 3a-3c lub art.45 ust. 2 pkt 4-6 p.r.d.	5
J 02	Przewożenie dwojga dzieci w pojeździe w sposób niezgodny z przepisami			10
J 03	Przewożenie więcej niż dwojga dzieci w pojeździe w sposób niezgodny z przepisami			15
J 04	Przewożenie pasażera niezgodnie z przepisami o korzystaniu z pasów bezpieczeństwa lub używaniu kasków ochronnych		art. 45 ust. 2 pkt 3 w zw. z art. 39 ust. 1 lub art. 40 ust. 1 p.r.d.	5
J 05	Przewożenie więcej niż jednego pasażera niezgodnie z przepisami o korzystaniu z pasów bezpieczeństwa lub używaniu kasków ochronnych			8
Naruszenie przepisów dotyczących przewozu dzieci lub młodzieży przez:				
J 06	– kierującego pojazdem przewożącym dzieci lub młodzież oraz autobusem szkolnym	art. 97 k.w.	art. 57 ust. 1 lub ust. 3 lub art. 57a ust.1 lub ust. 3 p.r.d.	5
J 07	– kierującego innym pojazdem			art. 57 ust. 2 lub art. 57a ust. 2 p.r.d.
Naruszenie przepisów dotyczących przewozu osób niepełnosprawnych przez:				

J 08	– kierującego pojazdem przewożącym osoby niepełnosprawne	art. 97 k.w.	art. 58 ust. 1 p.r.d.	5
J 09	– kierującego innym pojazdem		art. 58 ust. 2 p.r.d.	4
	Przewóz osób pojazdem nieprzeznaczonym lub nieprzystosowanym do tego celu bądź w liczbie przekraczającej liczbę miejsc określonych w dowodzie rejestracyjnym pojazdu albo wynikających z konstrukcyjnego przeznaczenia pojazdu niepodlegającego rejestracji, jeżeli liczba osób przewożonych w niewłaściwy sposób wynosi:		art. 63 ust. 1 p.r.d.	
J 10	– 1 osobę			6
J 11	– 2 osoby			7
J 12	– 3 osoby			8
J 13	– 4 osoby			9
J 14	– 5 osób			10
J 15	– 6 osób			11
J 16	– 7 osób			12
J 17	– 8 osób			13
J 18	– 9 osób			14
J 19	– 10 osób lub więcej			15
	Naruszenie warunków przewozu konwojentów, drużyn roboczych lub osób wykonujących czynności ładunkowe, w przyczepie ciągniętej przez ciągnik rolniczy, jeżeli:		art. 63 ust. 3 pkt 2:	
J 20	– liczba osób przekracza 5		lit. a p.r.d.	6
J 21	– osoby znajdują się pomiędzy ładunkiem a przednią ścianą przyczepy		lit. c p.r.d.	6
J 22	Naruszenie warunków przewozu osób w przyczepie, z wyłączeniem naruszenia określonego kodami E 01 - E 10, C 08 - C 16, C 17 i C 18		art. 63 ust. 3 pkt 1, pkt 2 lit. b, pkt 3 lub pkt 4 p.r.d.	5
J 23	Naruszenie warunków dopuszczalności przewozu osób samochodem ciężarowym poza kabiną kierowcy, z		art. 63 ust. 2 pkt 1-3 p.r.d.	5

	wyłączeniem naruszenia określonego kodami E 01 - E 10			
J 24	Przewożenie osoby w stanie nietrzeźwości, stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu na motorowerze albo motocyklu poza bocznym wózkiem		art. 45 ust. 2 pkt 2 p.r.d.	10

Użyte w tabeli skróty oznaczają:

k.k. – ustawę z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2025 r. poz. 383).

k.w. – ustawę z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2023 r. poz. 2119 i z 2024 r. poz. 1907).

p.r.d. – ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251).

z.s.d. – rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2310, z 2021 r. poz. 433 i 2065 oraz z 2022 r. poz. 2372).

u.k.p. – ustawę z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210 i 1544 oraz z 2023 r. poz. 1123).

* o których mowa odpowiednio w art. 4 ust. 1 lit. b rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, z późn. zm.⁴⁾) albo w załączniku nr 2 do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym

⁴⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 19 z 21.01.2021, str. 2, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 16, Dz. Urz. UE L 313 z 06.09.2021, str. 4, Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021 str. 29, Dz. Urz. UE L 296 z 16.11.2022, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 304 z 24.11.2022, str. 103.

WZÓR

(nazwa i siedziba sądu lub organu orzekającego)

miejsowość i data

KARTA INFORMACYJNA

Nazwisko

Imiona

Imię ojca

Imię matki

Numer PESEL

Miejsce zamieszkania:

kraj

powiat

gmina

miejsowość

ulica

nr domu

nr mieszkania

Data zdarzenia	Nr akt sprawy	Kwalifikacja prawna czynu	Rodzaj i wymiar kary	Data wydania prawomocnego rozstrzygnięcia	Data uprawomocnienia się orzeczenia	Okres zawieszenia wykonania kary

podpis

Format A5

6. Kod czynu kolizji	Kwalifikacja prawna	Przyczyna
1) art.k.w./k.k.		☐
2) art.k.w./k.k.		☐
3) art.k.w./k.k.		☐
4) art.k.w./k.k.*		☐
Wyprzedzanie wielu pojazdów ☐ Przyczyna kolizji spoza katalogu ☐ ☐ zaznaczyć, jeżeli kierującemu nie został wydany dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem silnikowym, pojazdem szynowym lub motorowerem, uprawnienia te zostały mu w całości cofnięte albo kierował pojazdem pomimo wcześniejszego zawieszenia uprawnienia		
7. Środki i czynności - mandat karny na sumę złotych gotówkowy seria i numer kredytowany zaoczny - sporządzenie wniosku o ukaranie do sądu - sprawę przekazano do - sprawę przekazano jednostce Policji (podać nazwę) - wszczęcie postępowania przygotowawczego Organ rozstrzygający		

.....

Nazwa i kod jednostki Policji,
której przekazano sprawę



Osoba sporządzająca kartę

identyfikator

8. Pojazd

rodzaj
rejestracji pojazdu

marka

model

kraj



numer rejestracyjny

WZÓR

Komendant Wojewódzki Policji

W *

(miejscowość i data)

Komendant Stołeczny Policji*

L.dz. _____

.....

W

WNIOSEK

O KONTROLNE SPRAWDZENIE KWALIFIKACJI

Na podstawie art. 18 pkt 1 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 2328, z późn. zm.) wnoszę o kontrolne sprawdzenie kwalifikacji do kierowania pojazdem w stosunku do:

Pan(i)

[illegible]

(imię, nazwisko i PESEL)

urodzony(-na)

(data urodzenia)

zamieszkały(-ła)

(adres miejsca zamieszkania)

.....

.....

UZASADNIENIE

.....

.....

.....

.....

**** Jeżeli nałożono grzywnę, o której mowa w art. 17 ust. 3 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, zamiast daty uprawomocnienia się rozstrzygnięcia należy wpisać datę uiszczenia grzywny. Jeżeli grzywna nie została uiszczona, nie wpisuje się żadnej z tych dat.**

WZÓR

Nazwa i adres organu zawiadamiającego

.....

(miejscowość i data)

L.dz.

Komendant Wojewódzki Policji

W*

Komendant Stołeczny Policji*

ZAWIADOMIENIE

O WYDANIU DECYZJI O COFNIĘCIU KIERUJĄCEMU WPISANEMU DO EWIDENCJI UPRAWNIENIA DO KIEROWANIA POJAZDAMI

Na podstawie § 8 pkt 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz. U. poz. ...) informuję, że w stosunku do:

Pana(-ni)

(imię, nazwisko i PESEL)

[illegible]

urodzonego(-ej)

(data urodzenia)

zamieszkałego(-ej)

(adres miejsca zamieszkania)

.....

posiadającego(-ej) prawo jazdy lub pozwolenie*

.....

(nr, kategoria i data wydania, nazwa organu wydającego)

.....

na podstawie:

☐ art. 18 pkt 2 lit. a/b* albo pkt 3* ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 2328, z późn. zm.)

☐ art. 103 ust. 1 pkt 1 lit. c/d*, pkt 4, 5 lub 6* ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210, z późn. zm.)

w dniu wydałem decyzję nr o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami.

Starosta

.....

* Niepotrzebne skreślić.

Format A5

WZÓR

Nazwa i adres organu zawiadamiającego														
(miejscowość i data)														
L.dz.														
Komendant Wojewódzki Policji														
W	*													
Komendant Stołeczny Policji*														
ZAWIADOMIENIE														
O POZYTYWNYM WYNIKU KONTROLNEGO SPRAWDZENIA KWALIFIKACJI														
Na podstawie § 8 pkt 2 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz. U. poz. ...) informuję, że:														
Pan(i)	<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table>													
(imię, nazwisko i PESEL)														
urodzony(-na)														
(data urodzenia)														
zamieszkały(-ła)														
(adres miejsca zamieszkania)														
posiadający(-ca) prawo jazdy lub pozwolenie*														

.....
(nr, kategoria i data wydania, nazwa organu wydającego)
.....

został(a) poddany(-na) kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji w trybie:

☐ art. 18 pkt 1 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 2328, z późn. zm.)*,

☐ art. 49 ust. 1:

pkt 2 i art. 99 ust. 1 pkt 1*,

pkt 3*

ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210, z późn. zm.),

które zakończyło się wynikiem pozytywnym.

Kontrolne sprawdzenie kwalifikacji odbyło się w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego

w w dniu

Starosta

.....

* Niepotrzebne skreślić.

Format A5

WZÓR

Nazwa i adres organu zawiadamiającego

.....

(miejscowość i data)

L.dz.

Komendant Wojewódzki Policji

W*

Komendant Stołeczny Policji*

ZAWIADOMIENIE

O WYDANIU DECYZJI O PRZYWRÓCENIU UPRAWNIENIA DO KIEROWANIA POJAZDAMI

Na podstawie § 8 pkt 4 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz. U. poz. ...) informuję, że:

Pan(i)

.....

[illegible]

(imię, nazwisko i PESEL)

urodzony(-na)

(data urodzenia)

zamieszkały(-ła)

(adres miejsca zamieszkania)

posiadający(-ca) prawo jazdy lub pozwolenie*

.....

(nr, kategoria i data wydania, nazwa organu wydającego)

.....

na podstawie art. 103 ust. 3 w związku z art. 103 ust. 1 pkt 1 lit. c/d* ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210, z późn. zm.) oraz w związku z art. 18 pkt 3 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 2328, z późn. zm.) w dniu wydałem decyzję nr o przywróceniu uprawnienia do kierowania pojazdami.

Starosta

.....

* Niepotrzebne skreślić.

Format A5

WZÓR

Nazwa i adres jednostki organizacyjnej Policji (miejscowość i data) L.dz.	
---	--

ZAŚWIADCZENIE
O NARUSZENIACH WPISANYCH DO EWIDENCJI KIERUJĄCYCH POJAZDAMI
SILNIKOWYMI, MOTOROWERAMI ORAZ TRAMWAJAMI NARUSZAJĄCYCH PRZEPISY
RUCHU DROGOWEGO I PRZYPISANYCH IM PUNKTACH

Na podstawie art. 17b ust. 5 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 2328, z późn. zm.) zaświadcza się, że:

Pan(i)

(imię, nazwisko i PESEL)

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

urodzony(-na)

(data urodzenia)

zamieszkały(-ła)

(adres miejsca zamieszkania)

.....

nie figuruje w ewidencji*

dopuszcł(a) się następujących naruszeń przepisów ruchu drogowego*:

..... (opis, data i miejsce czynu,
rodzaj rozstrzygnięcia, rodzaj i wysokość kary)

.....

.....

.....

.....

.....

zaświadczenie)

(Podpis organu wydającego

* Niepotrzebne skreślić.

Format A5

Załącznik nr 9

PROGRAM SZKOLENIA, KTÓREGO ODBYCIE SPOWODUJE ZMNIJSZENIE LICZBY PUNKTÓW ZA NARUSZENIE PRZEPISÓW RUCHU DROGOWEGO

Lp.	Temat zajęć	Czas	Forma prowadzenia zajęć	Środki dydaktyczne	Prowadzący zajęcia
1	Zasady i przepisy ruchu drogowego	2 godz.	Wykład	Prezentacja; studium przypadku	Policjant komórki ruchu drogowego lub inna osoba posiadająca wiedzę specjalistyczną z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego
2	Wypadki drogowe w Polsce – przyczyny, skutki, zapobieganie	2 godz.		Film lub prezentacja	
3	Prawne i społeczne skutki wypadków drogowych oraz odpowiedzialność karna sprawców za przestępstwa i wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji	2 godz.		Film lub prezentacja	
4	Psychologiczne aspekty kierowania pojazdem	2 godz.		Film lub prezentacja	Psycholog transportu
5	Awaryjne hamowanie przy prędkości: 30 km/h 50 km/h	Niezbędny na zaliczenie ćwiczenia przez każdego z uczestników szkolenia	Ćwiczenie praktyczne	Pojazd	Egzaminator osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami lub zatrudniona przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego osoba posiadająca uprawnienia instruktora nauki jazdy lub instruktora techniki jazdy.

**WZÓR ZAŚWIADCZENIA O ODBYCIU SZKOLENIA POWODUJĄCEGO ZMNIEJSZENIE LICZBY PUNKTÓW
ZA NARUSZENIE PRZEPISÓW RUCHU DROGOWEGO**

Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego

.....
miejscowość i data

w

ZAŚWIADCZENIE

Na podstawie art. 17 ust. 6c ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2021 r. poz. 2328, z późn. zm.) zaświadcza się, że Pan/Pani*:

1) imię i nazwisko

2) data i miejsce urodzenia

3) numer PESEL

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

w dniu odbył/a* szkolenie, o którym mowa w art. 17 ust. 6a ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Do wiadomości:

Komendant Wojewódzki/Stołeczny Policji

w

Dyrektor

Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego

w

*Niepotrzebne skreślić

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, zwanej dalej „ustawą z dnia 2 grudnia 2021 r.”. Zgodnie z założeniem ustawodawcy, ewidencja kierujących naruszających przepisy ruchu drogowego realizuje cel polegający na dyscyplinowaniu i wdrażaniu kierujących pojazdami do przestrzegania przepisów prawa o ruchu drogowym oraz zapobieganiu wielokrotnemu ich naruszaniu.

Powodem wydania nowego rozporządzenia jest zmiana treści upoważnienia, znowelizowanego ustawą z dnia ... 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. ...), zwanej dalej „ustawą nowelizującą”. W art. 8 ustawy nowelizującej zmieniono art. 17 ust. 6a ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r., ograniczając możliwość zmniejszenia liczby punktów po odbyciu szkolenia do wybranych rodzajów naruszeń w ruchu drogowym, zobowiązując jednocześnie Ministra do określenia w rozporządzeniu katalogu tych naruszeń.

Niniejszy projekt rozporządzenia w zdecydowanej większości powiela treść rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 września 2023 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz. U. poz. 1897) natomiast różnice polegają przede wszystkim na dostosowaniu nowoprojektowanych treści do zmian wprowadzonych ustawą nowelizującą, a także usunięciu wątpliwości zdiagnozowanych w trakcie stosowania przepisów obowiązującego rozporządzenia.

W § 1 pkt 2 projektowanego rozporządzenia, dotychczasowe brzmienie odnoszące się do osoby uprawnionej do kierowania pojazdem silnikowym lub motorowerem, uzupełniono o osobę uprawnioną do kierowania tramwajem, co odpowiada grupie podmiotów określonych w art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. Analogiczne zmiany wprowadzono w § 3 ust. 1 rozporządzenia oraz w tytule załącznika nr 1.

W § 3 projektowanego rozporządzenia, określającym przypadki, kiedy nie stosuje się generalnej zasady sumowania punktów w sytuacji popełnienia przez kierującego w ramach jednego czynu, dwóch lub więcej naruszeń, dotychczasowe brzmienie ust. 8 uzupełniono o naruszenie oznaczone kodem A 06. Celem przepisu ust. 8 jest odstąpienie od sumowania punktów w sytuacji, gdy kierujący jednym zachowaniem wyczerpał znamiona przestępstwa

wypadku drogowego i jednocześnie popełnił wykroczenie polegające na spowodowaniu zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym, o którym mowa w art. 86 § 1 albo 1a Kodeksu wykroczeń. Przepis ten, w dotychczasowym brzmieniu mógł być stosowany jedynie w sytuacji, gdy następstwem spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym było naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia (A 02). Nie mógł być natomiast stosowany, gdy skutek ten nie wystąpił (A 06). W praktyce zatem surowiej było sankcjonowane zachowanie o mniejszej szkodliwości, co wymusza zmiany w tym przepisie.

W § 6 ust. 1 pkt 4 projektowanego rozporządzenia, dotychczasowe brzmienie uzupełniono wyrazami „w stosunku do kierowcy posiadającego prawo jazdy wydane za granicą”. Celem wprowadzenia tego przepisu w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 15 września 2022 r. w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego było określenie trybu postępowania przez organ prowadzący ewidencję w sytuacji, gdy starosta odmówił wszczęcia postępowania z uwagi na fakt, że prawo jazdy zostało wydane przez organ zagraniczny. Trzyletnia praktyka wykazała szereg wątpliwości związanych ze stosowaniem tego przepisu w sytuacji, gdy starosta odmówił wszczęcia postępowania z innego powodu, przykładowo, gdy stwierdził, że z wnioskiem o skierowanie na sprawdzenie kwalifikacji wystąpił niewłaściwy organ Policji z uwagi na zmianę miejsca zamieszkania osoby wpisanej do ewidencji.

Konsekwencją powyższego jest zmiana dotychczasowego brzmienia § 7 ust. 1 rozporządzenia polegająca na usunięciu wyrazów „właściwy ze względu na miejsce zamieszkania osoby wpisanej do ewidencji”

W § 7 ust. 2 projektowanego rozporządzenia, dotychczasowe brzmienie zdania pierwszego uzupełniono wyrazami „według stanu w ewidencji na dzień przekroczenia 24 punktów”. Niniejsza zmiana ma na celu uszczelnienie systemu punktowego i niedopuszczenie do sytuacji, gdy usunięcie punktów - przed wystosowaniem wniosku o sprawdzenie kwalifikacji - przypisanych jednemu z naruszeń, które spowodowały przekroczenie liczby 24 punktów, pozwoli uniknąć odpowiedzialności osobie wpisanej do ewidencji. Dotychczasowe brzmienie przepisu stanowiące, że „Wniosek sporządza się wyłącznie na podstawie wpisów ostatecznych” mogło być tak interpretowane, że istotny jest stan w ewidencji na dzień sporządzenia wniosku, a nie na dzień przekroczenia limitu punktów.

W projektowanym rozporządzeniu zaproponowano nowe brzmienie przepisu § 7 ust. 3 pkt 1, w którym precyzyjnie określono ujemną przesłankę do wystąpienia z wnioskiem o kontrolne sprawdzenie kwalifikacji wskazując, że z wnioskiem nie występuje się w stosunku do osoby „wobec której wydano decyzję o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie wszystkich posiadanych kategorii prawa jazdy, na okres przekraczający jeden rok”. Dotychczasowy zapis był nieprecyzyjny i dotyczył każdego przypadku nieposiadania uprawnień przez osobę wpisaną do ewidencji, również tej, której prawo jazdy zostało zatrzymane a uprawnienia zawieszone na mocy art. 104a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, co w praktyce generowało szereg wątpliwości i utrudnień dla organów prowadzących ewidencję.

W § 11 określono katalog naruszeń przepisów ruchu drogowego, za które liczba przyznanych punktów będzie podlegała zmniejszeniu po odbyciu szkolenia. W katalogu tym nie uwzględniono naruszeń, które mają istotny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Są nimi m.in. naruszenia oznaczone kodami A 01 – A09 polegające m.in. na spowodowaniu wypadku lub kolizji drogowej, kierowaniu w stanie nietrzeźwości/po użyciu alkoholu, nieudzieleniu pomocy ofiarom wypadku, naruszenia polegające na nieprawidłowym zachowaniu się wobec pieszych oznaczone kodami B 01- B 12, naruszenia polegające na przekroczeniu dopuszczalnej prędkości oznaczone kodami E 01 – E 10, czy chociażby większość naruszeń polegających na niestosowaniu się do przepisów o wyprzedzaniu.

W § 12 zawarto przepis przejściowy, na mocy którego dokumenty wydane według dotychczasowych wzorów mogą być stosowane nadal (do wyczerpania nakładu), jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

W załączniku nr 3 do projektowanego rozporządzenia (Karta rejestracyjna), dotychczasowe brzmienie uzupełniono w części 4 (dokument uprawniający do kierowania pojazdem) o format, w jakim należy wpisywać datę wydania dokumentu oraz datę uzyskania pierwszych uprawnień. Ponadto w części 7 (Środki i czynności) dodano pole „wszczęcie postępowania przygotowawczego”. Zmiana ta ma charakter dostosowujący.

W załączniku nr 4 do projektowanego rozporządzenia (Wniosek o kontrolne sprawdzenie kwalifikacji), dotychczasowe brzmienie uzupełniono o datę uprawomocnienia się rozstrzygnięcia/datę uiszczenia grzywny, o której mowa w art. 17 ust. 3 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Celem tej

zmiany jest wpisywanie na wniosku daty, od której liczony jest okres 1 roku, po upływie którego punkty zostaną usunięte z ewidencji.

Nie ma możliwości podjęcia alternatywnych w stosunku do wydawanego rozporządzenia środków umożliwiających osiągnięcie zamierzonego celu.

W ocenie projektodawcy przedmiotowe rozporządzenie nie jest objęte prawem Unii Europejskiej i nie podlega obowiązkowi przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.) i w związku z tym nie będzie podlegać procedurze notyfikacji.

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na działalność mikro, małych i średnich przedsiębiorców oraz na rodzinę, osoby starsze i osoby niepełnosprawne.

Projekt rozporządzenia stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) oraz zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806 oraz z 2025 r. poz. 408) zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Nie odnotowano zgłoszeń lobbingsowych do projektu.

Nazwa projektu: Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie ewidencji kierujących pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące: Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji Ministerstwo Infrastruktury Ministerstwo Sprawiedliwości Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu: Pan Czesław Mroczek, Sekretarz Stanu Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu: Pani Agata Furgała – Dyrektor Departamentu Porządku Publicznego MSWiA, tel. 22 60 140 70, adres poczty elektronicznej: sekretariat.dpp@mswia.gov.pl	Data sporządzenia 13 maja 2025 r. Źródło: Wykonanie upoważnienia zawartego w art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Nr w wykazie prac MSWiA
OCENA SKUTKÓW REGULACJI	
Jaki problem jest rozwiązywany?	
Ustawą z dnia 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U.) znowelizowano przepisy art. 17 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, na podstawie których Policja prowadzi ewidencję kierujących naruszających przepisy ruchu drogowego. Wprowadzone zmiany obejmują ograniczenie możliwości zmniejszenia liczby punktów po odbyciu szkolenia do wybranych rodzajów naruszeń w ruchu drogowym. Zmianie uległo także upoważnienie dla ministra właściwego do spraw wewnętrznych do określenia w drodze rozporządzenia spraw związanych z prowadzeniem ewidencji. Dotychczasowe upoważnienie uzupełniono o obowiązek określenia w rozporządzeniu katalogu naruszeń, w przypadku których możliwe będzie pomniejszenie liczby przypisanych punktów po odbyciu szkolenia, o którym mowa w art. 17 ust. 6a ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Zmiana upoważnienia ustawowego spowodowała konieczność wydania nowego rozporządzenia, które wraz ze znowelizowanymi przepisami art. 17 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia ustawy nowelizującej.	
Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt	
Projektowane rozporządzenie w przeważającej części powiela treść przepisów obowiązującego rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 14 września 2023 r. w sprawie ewidencji kierujących	

pojazdami naruszających przepisy ruchu drogowego (Dz. U. poz. 1897), a wprowadzone zmiany mają na celu przede wszystkim dostosowanie jego treści do zmian ustawowych.

Wprowadzone zmiany to dodanie kierujących tramwajami do grupy podmiotów dla których określono w załączniku nr 1 do rozporządzenia liczbę punktów odpowiadających popełnionym przez nich naruszeniom (§ 1 ust. 1 pkt 2 i § 3 ust. 1 projektu), doprecyzowanie przesłanki do usunięcia z ewidencji punktów przypisanych na podstawie wpisu ostatecznego w związku z informacją starosty o odmowie wydania decyzji w przedmiocie skierowania osoby na kontrolne sprawdzenie kwalifikacji albo cofnięcia uprawnienia do kierowania pojazdami (§ 6 ust. 1 pkt 4 projektu), rezygnacja z określania właściwości organu Policji do wystąpienia z wnioskiem o sprawdzenie kwalifikacji (§ 7 ust. 1 projektu), doprecyzowanie zasad sporządzania wniosku o sprawdzenie kwalifikacji (§ 7 ust. 2 projektu), doprecyzowanie ujemnej przesłanki do sporządzenia wniosku o sprawdzenie kwalifikacji (§ 7 ust. 3 projektu), określenie katalogu naruszeń przepisów ruchu drogowego, za które liczba przyznanych punktów będzie podlegała zmniejszeniu po odbyciu szkolenia (§ 11 projektu). Zmiany wprowadzono także w tytule załącznika nr 1 (Wykaz naruszeń wraz z liczbą przypisanych im punktów), w załączniku nr 3 (Karta rejestracyjna) określając, w jakim formacie należy wpisywać datę wydania prawa jazdy oraz datę uzyskania pierwszych uprawnień oraz w załączniku nr 4 (wniosek o sprawdzenie kwalifikacji), którego dotychczasowe brzmienie uzupełniono o datę, od której liczony jest okres 1 roku, po upływie którego punkty są usuwane z ewidencji.

Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

W wielu państwach europejskich funkcjonują zróżnicowane systemy punktowania naruszeń przepisów ruchu drogowego, które są dostosowane do uwarunkowań charakterystycznych dla danego kraju. Na tle tej różnorodności nie da się dostrzec wyróżniającego się modelu, który mógłby być – choćby częściowo – wdrożony do polskiego porządku prawnego.

Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Podmioty uprawnione do kontroli ruchu drogowego, przede wszystkim Policja, Wojewódzkie Inspektoraty Transportu Drogowego, Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD) i jego delegatury terenowe, Straż Graniczna, Służba Celno-Skarbowa oraz straże gminne (miejskie)	Policja – 59 213 policjantów służby prewencyjnej WITD – ok. 485 inspektorów CANARD – 127 Delegatury terenowe CANARD – 124	Meldunek o stanie kadr Policji na dzień 1 maja 2025 r. GITD GITD GITD	Rejestrowanie i wpisywanie do ewidencji ujawnionych naruszeń w ruchu drogowym – Policja, ITD. Rejestrowanie ujawnionych naruszeń w ruchu drogowym i przesyłanie kart rejestracyjnych do właściwych jednostek Policji – pozostałe podmioty.

	inspektorów i pracowników Straż Graniczna – ok. 14,2 tys. funkcjonariuszy Służba Celno-Skarbowa – ok. 11 tys. funkcjonariuszy Straże gminne (miejskie) – 10,1 tys. strażników	MSWiA Źródło: dane z OSR (na dzień 28 czerwca 2021 r.) projektu opublikowanego w Dz. U. z 2021 r. poz. 2004. MSWiA „Informacja o działalności straży miejskich i gminnych w 2020 r.”	
Kierujący naruszający przepisy ruchu drogowego kierując pojazdem silnikowym, tramwajem lub motorowerem	Brak możliwości oszacowania dokładnej liczby. Do ewidencji wprowadzanych jest każdego roku ok. 4 mln naruszeń w ruchu drogowym. Należy jedynie nadmienić, że w 2018 r. w CEK zarejestrowanych było 21 174 724 kierowców	Krajowy System Informacyjny Policji Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców (CEPiK 31.11.2018 r.)	Gromadzenie w ewidencji wpisów w stosunku do kierujących dopuszczających się naruszeń przepisów ruchu drogowego oraz przypisywanie punktów kierującym posiadającym uprawnienia do kierowania pojazdami. Rejestrowanie popełnionych naruszeń i przypisywanie punktów, w tym naruszeniom, które zostały popełnione przez kierujących posiadających uprawnienie do kierowania pojazdem silnikowym, motorowerem lub tramwajem.

			Stosowanie procedury kierowania na egzamin sprawdzający kwalifikacje kierujących, którzy przekroczyli liczbę 24 punktów. Kierowanie na egzamin sprawdzający kwalifikacje w przypadku przekroczenia liczby 24 punktów. Gromadzenie i weryfikowanie w ewidencji informacji o wykroczeniach podlegających zaostrożonej odpowiedzialności w razie popełnienia w warunkach recydywy. Weryfikowanie wykroczeń popełnionych w warunkach tzw. recydywy.
Organy prowadzące ewidencję kierujących naruszających przepisy ruchu drogowego	16 komendantów wojewódzkich Policji oraz Komendant Stołeczny Policji	Ustawa o Policji	Prowadzenie ewidencji, usuwanie punktów oraz całych wpisów, sporządzanie wniosków o skierowanie na egzamin sprawdzający kwalifikacje, udzielanie informacji o wpisach w ewidencji i wydawanie zaświadczeń w tym zakresie.
Pozostałe jednostki organizacyjne Policji	271 KPP 65 KMP	Meldunek o stanie kadr Policji na dzień 1.05.2025 r.)	Udzielanie informacji o wpisach w ewidencji i wydawanie

	7 KRP 608 komisariaty 12 komisariatów spec.		zaświadczeń w tym zakresie.
Organy właściwe w sprawach wydawania i cofania uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi, tramwajami i motorowerami	Powiaty oraz miasta na prawach powiatu - 380	GUS – Mały Rocznik Statystyczny Polski 2024	Prowadzenie postępowań administracyjnych w przedmiocie skierowania kierowcy na egzamin sprawdzający kwalifikacje. Informowanie właściwego organu prowadzącego ewidencję o wydaniu decyzji w przedmiocie cofnięcia uprawnienia do kierowania pojazdami.
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego	43 ośrodki	Dane internetowe	Organizowanie szkoleń dla kierowców redukujących liczbę punktów przypisanych w ewidencji.
Sądy powszechne	11 Sądów apelacyjnych 47 Sądów okręgowych 319 sądów rejonowych	GUS – Mały Rocznik Statystyczny Polski 2024	Przesłanie karty informacyjnej o prawomocnym rozstrzygnięciu w sprawie o naruszenie.
Sądy wojskowe	2 wojskowe sądy okręgowe 7 wojskowych sądów garnizonowych	GUS – Mały Rocznik Statystyczny Polski 2024	
Sądy dyscyplinarne przy sądach apelacyjnych	11	ustawa z dnia 27 lipca 2001 r. – Prawo o ustroju sądów powszechnych (Dz. U. z 2024 r. poz. 334, z późn. zm.)	
Sąd Dyscyplinarny przy Prokuratorze Generalnym	1	ustawa z dnia 28 stycznia 2016 r. – Prawo	

		o prokuraturze (Dz. U. z 2024 r. poz. 390, z późn. zm.)											
Sąd Najwyższy - Izba Odpowiedzialności Zawodowej	1	ustawa z dnia 8 grudnia 2017 r. o Sądzie Najwyższym (Dz. U. z 2024 r. poz. 622)											
Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji													
Projekt rozporządzenia stosownie do wymogów art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2025 r. poz. 677) oraz zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806 oraz z 2025 r. poz. 408) zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Nie przewiduje się skierowania projektu do konsultacji publicznych ponieważ nie można wskazać organizacji, które można by uznać za reprezentatywne dla wielomilionowego środowiska kierujących pojazdami (w tym również cudzoziemców), na których będą oddziaływały projektowane przepisy. Projektowane rozporządzenie nie spowoduje skutków dla budżetu jednostek samorządu terytorialnego, tym samym projekt nie wymaga konsultacji z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.													
Wpływ na sektor finansów publicznych													
(ceny stałe z 2021 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	łącznie (0-10)	
Dochody ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Wydatki ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Saldo ogółem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
budżet państwa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
pozostałe jednostki (oddzielnie)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Źródła finansowania	-												

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		Wdrożenie zmian dotyczących szkoleń redukujących liczbę punktów przypisanych naruszeniom w ruchu drogowym, polegających na określeniu grupy naruszeń, na które szkolenia te będą mogły oddziaływać i skutkować pomniejszeniem liczby przypisanych punktów, będzie wymagało wprowadzenia modyfikacji w systemie informatycznym obsługującym ewidencję. Na obecnym etapie prac legislacyjnych nie zostały oszacowane, choćby przybliżone koszty dostosowania systemu. Należy podkreślić, że wprowadzenie zmian w systemie informatycznym obsługującym ewidencję, w omawianym zakresie, pozostaje w gestii firmy zewnętrznej.						
Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe								
Skutki								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie(0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	0	0	0	0	0	0	0
		0	0	0	0	0	0	0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	-						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Przedmiotowy projekt z uwagi na swój charakter nie zawiera regulacji dotyczących majątkowych praw i obowiązków przedsiębiorców lub praw i obowiązków przedsiębiorców wobec organów administracji publicznej, a zatem nie podlega obowiązkowi dokonania oceny przewidywanego wpływu proponowanych rozwiązań na działalność mikro, małych i średnich przedsiębiorców, stosownie do przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, obywateli oraz gospodarstw domowych.						
	osoby niepełnosprawne, osoby starsze	Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.						

Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców a zwłaszcza małych i średnich przedsiębiorstw, sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.	
Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu		
☒ nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
☐ zmniejszenie liczby dokumentów ☐ zmniejszenie liczby procedur ☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	☐ zwiększenie liczby dokumentów ☐ zwiększenie liczby procedur ☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy ☐ inne:	
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	☐ tak ☐ nie ☐ nie dotyczy	
Komentarz:		
Wpływ na rynek pracy		
Projekt nie będzie miał wpływu na rynek pracy.		
Wpływ na pozostałe obszary		
☐ środowisko naturalne ☐ sytuacja i rozwój regionalny ☐ sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	☐ demografia ☐ mienie państwowe ☒ inne: bezpieczeństwo ruchu drogowego i informatyzacja	☐ informatyzacja ☐ zdrowie
Omówienie wpływu	Zmiany wprowadzone w projekcie, w odniesieniu do dotychczasowych regulacji, w zakresie w jakim ograniczono możliwość pomniejszenia liczby punktów po odbytym szkoleniu do wybranej grupy naruszeń, powinny pozytywnie wpłynąć na	

	stan bezpieczeństwa w ruchu drogowym i większe zdyscyplinowanie kierujących pojazdami.
Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Wejście w życie przepisów rozporządzenia. Dokumenty wydane według dotychczasowych wzorów będą mogły być stosowane nadal (do wyczerpania nakładu).	
W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Okresowej analizie zostaną poddane dane dotyczące naruszeń przepisów ruchu drogowego w kolejnych latach.	
Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	
Brak.	