



## PREZES RADY MINISTRÓW

Warszawa /elektroniczny znacznik czasu/

DKPL.WK.0610.2.97.2021.JS(28)

RM-0610-97-21

UC18

Pani Elżbieta WITEK

Marszałek Sejmu

*Szanowna Pani Marszałek,*

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

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

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

*Z poważaniem,*

Mateusz Morawiecki

Prezes Rady Ministrów

*/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/*

## U S T A W A

z dnia

### **o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw<sup>1),2)</sup>**

**Art. 1.** W ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919 i 1005) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 32b w ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
  - „2) zaświadczenie o zatrudnieniu kierowcy oraz kopię:
    - a) karty kwalifikacji kierowcy wydanej w państwie członkowskim Unii Europejskiej z aktualnym wpisem kodu 95 oraz posiadanego prawa jazdy albo
    - b) prawa jazdy wydanego w państwie członkowskim Unii Europejskiej z aktualnym wpisem kodu 95;”;
- 2) w art. 39a:
  - a) w ust. 1:
    - w pkt 1 w lit. b:
      - – tiret trzecie otrzymuje brzmienie:

„– 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 przyspieszoną,”
      - – dodaje się tiret czwarte w brzmieniu:

„– D1 lub D1+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyspieszoną,”
    - pkt 2 otrzymuje brzmienie:

---

<sup>1)</sup> Niniejsza ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/645 z dnia 18 kwietnia 2018 r. zmieniającej dyrektywę 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób oraz dyrektywę 2006/126/WE w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE L 112 z 02.05.2018, str. 29).

<sup>2)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawę z dnia 27 czerwca 1997 r. o służbie medycyny pracy, 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 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, ustawę z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw oraz ustawę z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych.

„2) posiada odpowiednie uprawnienie do kierowania pojazdem samochodowym, określone w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami;”

b) uchyla się ust. 1a,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 oraz pkt 3–6, nie stosuje się do kierowcy pojazdu:

- 1) którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h;
- 2) wykorzystywanego lub kontrolowanego przez siły zbrojne, gdy przewóz jest wykonywany w związku z zadaniami powierzonymi siłom zbrojnym;
- 3) wykorzystywanego lub kontrolowanego przez formacje obrony cywilnej, jednostki ochrony przeciwpożarowej lub jednostki odpowiedzialne za utrzymanie bezpieczeństwa lub porządku publicznego, gdy przewóz jest wykonywany w związku z zadaniami powierzonymi tym służbom;
- 4) poddawanego testom drogowym do celów rozwoju technicznego przez producentów, instytuty badawcze, uczelnie lub Sieć Badawczą Łukasiewicz oraz testom drogowym do celów naprawy lub konserwacji, lub pojazdu nowego albo odremontowanego, który nie został jeszcze wprowadzony do użytku;
- 5) do kierowania którym jest wymagane prawo jazdy kategorii D lub D1 i który jest prowadzony bez pasażerów przez personel obsługi technicznej do lub z centrum obsługi technicznej, znajdującego się w pobliżu najbliższej bazy eksploatacyjnej, z której korzysta przewoźnik, pod warunkiem, że prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy;
- 6) używanego w sytuacjach zagrożenia lub przeznaczonego do akcji ratunkowych, w tym pojazdu przeznaczonego do niehandlowego przewozu drogowego pomocy humanitarnej;
- 7) wykorzystywanego do:
  - a) nauki jazdy osób ubiegających się o prawo jazdy lub świadectwo kwalifikacji zawodowej,
  - b) szkolenia osób posiadających prawo jazdy,
  - c) przeprowadzania państwowego egzaminu dla osób ubiegających się o prawo jazdy,

- d) dodatkowego praktycznego szkolenia nauki jazdy w miejscu pracy, w przypadku gdy osobom tym towarzyszy inna osoba posiadająca świadectwo kwalifikacji zawodowej lub instruktor nauki jazdy dla danej kategorii pojazdu wykorzystywanego do szkolenia
    - pod warunkiem, że pojazd ten nie jest w tym czasie wykorzystywany do handlowego przewozu drogowego osób lub rzeczy;
  - 8) wykorzystywanego do niehandlowego przewozu drogowego osób lub rzeczy;
  - 9) wykorzystywanego do przewozu materiałów, urządzeń lub sprzętu niezbędnych kierowcy do jego pracy – pod warunkiem, że prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy;
  - 10) wykorzystywanego na obszarach wiejskich w ramach własnej działalności gospodarczej kierowcy, który nie oferuje usług przewozowych, a przewóz ma charakter sporadyczny i nie wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego;
  - 11) który jest wykorzystywany lub wynajęty bez kierowcy przez przedsiębiorstwo rolnicze, ogrodnicze, leśne, gospodarstwo rolne lub rybackie do przewozu rzeczy w ramach własnej działalności gospodarczej, chyba że prowadzenie pojazdu stanowi część głównego zajęcia kierowcy lub kierowanie pojazdem przekracza odległość 100 km od siedziby przedsiębiorstwa lub gospodarstwa.”,
- d) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:
- „4. Wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 5 i 6, nie stosuje się do kierowcy pojazdu, do kierowania którym jest wymagane prawo jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B lub B+E.”;
- 3) po art. 39a dodaje się art. 39aa w brzmieniu:
- „Art. 39aa. 1. Szkolenie osób zamierzających wykonywać przewóz drogowy lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy jest prowadzone przez:
- 1) ośrodek szkolenia – w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej oraz szkolenia okresowego, w zakresie bloku programowego określonego odpowiednio do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E;
  - 2) szkołę ponadpodstawową, prowadzącą kształcenie w zawodzie, dla którego podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia

- 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2021 r. poz. 1082), przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E;
- 3) szkołę, o której mowa w pkt 2, albo placówkę lub centrum, o których mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, prowadzące kwalifikacyjny kurs zawodowy w zakresie kwalifikacji wyodrębnionej w zawodzie, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E;
  - 4) szkołę, o której mowa w pkt 2, albo placówkę lub centrum, o których mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, prowadzące kurs umiejętności zawodowych w zakresie tej części efektów kształcenia wyodrębnionej w ramach kwalifikacji, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 tej ustawy, przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E.

2. Szkolenie osób wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy może być prowadzone przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego w ramach szkolenia okresowego w zakresie bloku programowego określonego odpowiednio do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E.

3. Podmiot, o którym mowa w ust. 1:

- 1) w pkt 1 – prowadzi szkolenia w formie stacjonarnej lub w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;
- 2) w pkt 2–4 – prowadzi szkolenia w formie dziennej lub w formie stacjonarnej, o których mowa odpowiednio w art. 4 pkt 29a i 29b ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe.

4. Szkolenie w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu jest prowadzone wyłącznie przez przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia, posiadającego zgodę wojewody na prowadzenie szkoleń w tej formie, uzyskaną na zasadach i w trybie określonych w art. 39gb.

5. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia nie może zlecić prowadzenia szkolenia ośrodkowi szkolenia należącemu do innego przedsiębiorcy.”;

4) w art. 39b:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do uzyskania kwalifikacji może przystąpić osoba posiadająca profil kierowcy zawodowego, niemająca przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, która:

- 1) zapoznała się z programem odpowiedniej kwalifikacji;
- 2) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:
  - a) przebywa co najmniej 185 dni w roku ze względu na więzi osobiste lub zawodowe albo
  - b) studiuje od co najmniej sześciu miesięcy i przedstawi zaświadczenie potwierdzające ten fakt lub
- 3) nie jest obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej, mająca zamiar wykonywać przewozy na rzecz podmiotu mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”,

b) w ust. 1a:

- skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2019 r. poz. 1148, 1078, 1287, 1680, 1681 i 1818)”,
- wyrazy „dla których” zastępuje się wyrazami „dla którego”,

c) w ust. 1b wyrazy „dla których” zastępuje się wyrazami „dla której”;

5) w art. 39b<sup>1</sup>:

a) w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) zajęć szkolnych dla uczniów albo zajęć realizowanych w ramach kwalifikacyjnego kursu zawodowego lub kursu umiejętności zawodowych – w szkole albo placówce lub centrum, o których mowa w art. 39aa ust. 1 pkt 2–4, jeżeli w programie nauczania jest przewidziane przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, albo”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a–1c w brzmieniu:

„1a. Zajęcia w zakresie kwalifikacji mogą być częściowo prowadzone w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.

1b. Ośrodek szkolenia prowadzący kwalifikację w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu jest obowiązany przeprowadzić pozostałe zajęcia w formie stacjonarnej przy wykorzystaniu posiadanej infrastruktury, zgłoszonej do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.

1c. Ośrodek szkolenia prowadzący kwalifikację w formie stacjonarnej jest obowiązany przeprowadzić wszystkie zajęcia przewidziane w programie szkolenia przy wykorzystaniu posiadanej infrastruktury, zgłoszonej do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.”,

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Testy kwalifikacyjne, o których mowa w art. 39b ust. 3, są przeprowadzane w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego po zakończeniu odpowiednio zajęć szkolnych dla uczniów, zajęć realizowanych w ramach kwalifikacyjnego kursu zawodowego lub kursu umiejętności zawodowych albo po zakończeniu kursu kwalifikacyjnego, z zastrzeżeniem ust. 3a.”,

d) po ust. 3 dodaje się ust. 3a–3c w brzmieniu:

„3a. Testy kwalifikacyjne, o których mowa w art. 39b ust. 3, są przeprowadzane przez okręgową komisję egzaminacyjną, o której mowa w ustawie z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2020 r. poz. 1327 oraz z 2021 r. poz. 4 i 1237), zwaną dalej „okręgową komisją egzaminacyjną”, w ramach egzaminu potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie albo egzaminu zawodowego dla uczniów szkół, o których mowa w art. 39aa ust. 1 pkt 2, oraz słuchaczy kwalifikacyjnych kursów zawodowych, o których mowa w art. 39aa ust. 1 pkt 3, przystępujących po raz pierwszy bezpośrednio po zakończeniu zajęć szkolnych albo zakończeniu zajęć realizowanych w ramach kwalifikacyjnego kursu zawodowego odpowiednio do egzaminu potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie albo egzaminu zawodowego.

3b. Testy kwalifikacyjne, o których mowa w art. 39b ust. 3, przeprowadza się:

1) w formie testów jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą techniki informatycznej;

- 2) z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, o którym mowa w art. 51 ust. 2a pkt 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

3c. Testy kwalifikacyjne, o których mowa w art. 39b ust. 3, przeprowadzane przez okręgową komisję egzaminacyjną, przeprowadza się w formie pisemnej w postaci papierowej lub z wykorzystaniem elektronicznego systemu przeprowadzania egzaminu zawodowego, o którym mowa w art. 44zzzd ust. 3 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty.”,

- e) uchyla się ust. 4 i 5,

- f) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Testy kwalifikacyjne, o których mowa w art. 39b ust. 3, przeprowadzane w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego, przeprowadza egzaminator, o którym mowa w art. 58 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, na podstawie pytań zawartych w katalogu pytań testowych zatwierdzonych przez ministra właściwego do spraw transportu.”,

- g) po ust. 6 dodaje się ust. 6a w brzmieniu:

„6a. Pytania, o których mowa w ust. 6, nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej.”,

- h) ust. 7 i 8 otrzymują brzmienie:

„7. Katalog pytań testowych obejmuje zagadnienia, o których mowa w ust. 2, i zawiera nie więcej niż 1500 pytań.

8. Za przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego, o którym mowa w art. 39b ust. 3, przeprowadzonego w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego, pobiera się opłatę, która stanowi dochód wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.”,

- i) uchyla się ust. 9;

- 6) w art. 39b<sup>2</sup> dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Do uzyskania kwalifikacji uzupełniającej lub kwalifikacji uzupełniającej przyspieszonej może przystąpić osoba posiadająca profil kierowcy zawodowego.”;

- 7) art. 39c otrzymuje brzmienie:

„Art. 39c. 1. Dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego albo upoważniony przez niego pracownik wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, albo dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej wydają osobie, która złożyła test kwalifikacyjny z



wynikiem pozytywnym, świadectwo kwalifikacji zawodowej potwierdzające uzyskanie odpowiedniej kwalifikacji.

2. Dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego albo upoważniony przez niego pracownik wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, albo dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej przekazują do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, informacje dotyczące złożenia z wynikiem pozytywnym lub negatywnym testu kwalifikacyjnego oraz wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej.

3. Wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej następuje przez wprowadzenie informacji o jego wydaniu do centralnej ewidencji kierowców niezwłocznie po złożeniu testu kwalifikacyjnego z wynikiem pozytywnym.

4. Wojewoda niezwłocznie po stwierdzeniu wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej na podstawie szkolenia w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej oraz szkolenia okresowego przeprowadzonego:

- 1) w mniejszym wymiarze godzin niż wynika to z przepisów wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 pkt 2 lub
- 2) przez przedsiębiorcę nieposiadającego wpisu w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia lub skreślonego z tego rejestru

– cofa świadectwo kwalifikacji zawodowej i przekazuje do centralnej ewidencji kierowców informację o cofnięciu oraz dacie cofnięcia.

5. Dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej niezwłocznie po otrzymaniu zawiadomienia o stwierdzeniu przez organ sprawujący nadzór pedagogiczny, o którym mowa w ustawie z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, że:

- 1) kształcenie w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E było prowadzone przez szkołę, placówkę lub centrum, o których mowa w art. 39aa ust. 1 pkt 2–4, w mniejszym wymiarze godzin niż wynika to z przepisów wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 pkt 2 lub
- 2) kształcenie w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E było prowadzone przez szkołę prowadzącą kształcenie zawodowe, o której mowa w art. 4 pkt 28a lit. a ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, albo placówkę lub centrum, o

których mowa w art. 2 pkt 4 tej ustawy, nieuprawnione do prowadzenia tego kształcenia

– cofa świadectwo kwalifikacji zawodowej i przekazuje do centralnej ewidencji kierowców informację o cofnięciu oraz dacie cofnięcia.”;

8) po art. 39c dodaje się art. 39c<sup>1</sup> w brzmieniu:

„Art. 39c<sup>1</sup>. 1. Organ wydający kartę kwalifikacji kierowcy lub prawo jazdy z wpisem kodu 95 wymienia informacje z właściwym organem państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, o wydanych lub cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej oraz o wydanych lub unieważnionych kartach kwalifikacji kierowcy.

2. Wymiana informacji, o której mowa w ust. 1, w zakresie wydanego lub cofniętego świadectwa kwalifikacji zawodowej oraz wydanej lub unieważnionej karty kwalifikacji kierowcy przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej następuje wyłącznie w drodze teletransmisji przy użyciu elektronicznej sieci. W przypadku gdy użycie elektronicznej sieci nie byłoby możliwe, potwierdzenie danych i wymiana informacji może nastąpić w inny sposób, w szczególności w formie pisemnej w postaci papierowej lub elektronicznej.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się wyłącznie w zakresie danych aktualnie dostępnych w sieci elektronicznej.”;

9) w art. 39d:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Do szkolenia okresowego może przystąpić osoba posiadająca profil kierowcy zawodowego, która:

- 1) zapoznała się z programem szkolenia okresowego;
- 2) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:
  - a) przebywa co najmniej 185 dni w roku ze względu na więzi osobiste lub zawodowe albo
  - b) studiuje od co najmniej sześciu miesięcy i przedstawi zaświadczenie potwierdzające ten fakt lub

- 3) pracuje na rzecz podmiotu mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i wykonującego przewóz drogowy.”,
- b) po ust. 3 dodaje się ust. 3a–3c w brzmieniu:
- „3a. Szkolenie okresowe może być częściowo prowadzone w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.
- 3b. Ośrodek szkolenia prowadzący szkolenie okresowe w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu jest obowiązany przeprowadzić pozostałe zajęcia w formie stacjonarnej przy wykorzystaniu posiadanej infrastruktury, zgłoszonej do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.
- 3c. Ośrodek szkolenia prowadzący szkolenie okresowe w formie stacjonarnej jest obowiązany przeprowadzić wszystkie zajęcia przewidziane w programie szkolenia przy wykorzystaniu posiadanej infrastruktury, zgłoszonej do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.”,
- c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:
- „6. Kierowca zamierzający ponownie wykonywać przewóz drogowy lub wykonujący przewóz drogowy różnymi pojazdami, dla których jest wymagane posiadanie prawa jazdy co najmniej dwóch kategorii, o których mowa w ust. 4, może ukończyć szkolenie okresowe w zakresie jednego bloku programowego.”;
- 10) w art. 39e:
- a) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:
- „1a. Wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej następuje przez wprowadzenie informacji o jego wydaniu do centralnej ewidencji kierowców niezwłocznie po ukończeniu przez osobę wymaganych zajęć w ramach szkolenia okresowego.”,
- b) w ust. 2:
- pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) przesłać wojewodzie, przez przekazanie do centralnej ewidencji kierowców, informację o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia pierwszych zajęć w ramach kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego lub informację o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia modułu szkolenia okresowego, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym;”,

- pkt 3 otrzymuje brzmienie:
    - „3) przesłać wojewodzie, przez przekazanie do centralnej ewidencji kierowców, dane dotyczące osób, które ukończyły kurs kwalifikacyjny, szkolenie okresowe lub moduł szkolenia okresowego, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.”,
  - c) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:
    - „2a. W momencie wykonywania czynności, o której mowa w ust. 2 pkt 1, następuje automatyczne wygenerowanie numeru kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję kierowców.”,
  - d) uchyla się ust. 3 i 4;
- 11) art. 39f otrzymuje brzmienie:
- „Art. 39f. 1. Dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 5 i 6 oraz art. 39b<sup>2</sup> ust. 1, jest wydane w:
- 1) Rzeczypospolitej Polskiej z aktualnym wpisem kodu 95:
    - a) krajowe prawo jazdy albo
    - b) karta kwalifikacji kierowcy;
  - 2) innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z aktualnym wpisem kodu 95:
    - a) krajowe prawo jazdy,
    - b) karta kwalifikacji kierowcy,
    - c) świadectwo kierowcy w zakresie przewozu drogowego rzeczy.
2. Karta kwalifikacji kierowcy oraz prawo jazdy z wpisem kodu 95 wydane w Rzeczypospolitej Polskiej potwierdzają ponadto spełnienie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 3 i 4, w okresie ważności wpisu.
3. Kierowca zamierzający wykonywać lub wykonujący przewóz drogowy jest obowiązany uzyskać wpis potwierdzający spełnienie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 3 i 4 oraz odpowiednio w pkt 5 i 6 oraz art. 39b<sup>2</sup> ust. 1, w:
- 1) polskim krajowym prawie jazdy albo

- 2) karcie kwalifikacji kierowcy, jeżeli nie jest możliwe wydanie krajowego prawa jazdy z wpisem potwierdzającym brak przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy oraz uzyskanie odpowiedniej kwalifikacji albo ukończenie odpowiedniego szkolenia okresowego.

4. Zasady dokonywania wpisu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, określa art. 15 i art. 15a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.”;

12) w art. 39g:

- a) w ust. 2 w pkt 2 lit. b i c otrzymują brzmienie:

„b) osoby posiadające odpowiednie do prowadzonego szkolenia uprawnienia instruktora, o którym mowa w art. 33 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami – w zakresie zajęć praktycznych,

c) osoby posiadające odpowiednie do prowadzonego szkolenia uprawnienia instruktora techniki jazdy, o którym mowa w art. 117 ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami – podczas zajęć z jazdy w warunkach specjalnych prowadzonych w oparciu o infrastrukturę, o której mowa w ust. 2 pkt 3, i urządzenie, o którym mowa w ust. 11 pkt 2;”;

- b) w ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) kopie dokumentów potwierdzających wiedzę i kwalifikacje instruktorów, instruktorów techniki jazdy oraz wykładowców;”;

- c) w ust. 11 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) posiada urządzenie techniczne do symulowania jazdy w warunkach specjalnych, spełniające wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 12, posiadające ważny certyfikat wydany przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji, który potwierdza spełnienie tych wymagań przez to urządzenie.”;

13) po art. 39ga dodaje się art. 39gb w brzmieniu:

„Art. 39gb. 1. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia może wystąpić do wojewody, o którym mowa w art. 39g ust. 3, z wnioskiem o wydanie zgody na prowadzenie szkolenia w ramach kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu w zakresie bloków programowych określonych odpowiednio do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E, jeżeli:

- 1) prowadzi działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia nieprzerwanie od co najmniej 3 lat w zakresie bloku programowego, którego dotyczy wnioszek;
- 2) posiada pojazdy samochodowe odpowiednie dla zakresu bloków programowych, w ramach których prowadzi kursy kwalifikacyjne i szkolenia okresowe, właściwe dla prawa jazdy kategorii C i C+E lub D i D+E, przy czym:
  - a) co najmniej jeden pojazd samochodowy odpowiedni dla zakresu danego bloku programowego jest odrębną własnością tego przedsiębiorcy albo stanowi składnik jego małżeńskiej wspólności majątkowej albo jest przedmiotem umowy leasingu, kredytu lub spółki cywilnej,
  - b) pojazd samochodowy w zakresie prawa jazdy kategorii C ma nie więcej niż 10 lat, a w zakresie prawa jazdy kategorii D ma nie więcej niż 15 lat;
- 3) zatrudnia na podstawie umowy o pracę wykwalifikowaną kadrę dydaktyczną, w tym:
  - a) jednego wykładowcę posiadającego wiedzę, umiejętności i wykształcenie niezbędne do zapewnienia prawidłowego przebiegu szkolenia lub sam jest takim wykładowcą,
  - b) jednego instruktora, o którym mowa w art. 33 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, posiadającego uprawnienia do prowadzenia szkolenia w zakresie prawa jazdy wszystkich kategorii właściwych dla bloku programowego, w ramach których są prowadzone kurs kwalifikacyjny i szkolenie okresowe, lub sam jest takim instruktorem.

2. Do wniosku przedsiębiorca załącza kopie dokumentów potwierdzających spełnienie przez ośrodek szkolenia wymagań, o których mowa w ust. 1.

3. Po sprawdzeniu spełnienia przez ośrodek szkolenia wymagań, o których mowa w ust. 1, wojewoda, o którym mowa w art. 39g ust. 3:

- 1) wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, zgodę za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej;
- 2) przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, informację o wydanej zgodzie.

4. Wojewoda umieszcza informację o wydanej zgodzie i jej zakresie w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.

5. Przedsiębiorca jest obowiązany:

- 1) do zaprzestania prowadzenia szkolenia objętego zgodą z dniem, w którym ośrodek szkolenia przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 1;
- 2) w terminie 14 dni od dnia, w którym ośrodek szkolenia przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 1, powiadomić o tym fakcie wojewodę, chyba że w tym okresie zaczął ponownie spełniać wszystkie wymagania konieczne do uzyskania zgody.

6. Jeżeli ośrodek szkolenia przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 1, wojewoda:

- 1) cofa w drodze decyzji administracyjnej zgodę;
- 2) przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, informację o niespełnieniu przez ośrodek szkolenia tych wymagań.

7. Opłata, o której mowa w ust. 3, z wyjątkiem opłaty ewidencyjnej, stanowi dochód budżetu państwa.”;

14) w art. 39h:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Wojewoda, planując lub przeprowadzając kontrolę ośrodka szkolenia, współpracuje z właściwym wojewódzkim inspektorem transportu drogowego i okręgowym inspektorem pracy, a w razie potrzeby uzgadnia z nimi przeprowadzenie kontroli czasu pracy kierowców wybranych przedsiębiorców, których pracownicy uczestniczyli w kursach kwalifikacyjnych lub szkoleniach okresowych w ośrodku szkolenia wpisanym do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia prowadzonego przez tego wojewodę. Po przeprowadzeniu kontroli właściwy wojewódzki inspektor transportu drogowego lub okręgowy inspektor pracy przekazują wojewodzie informację o jej wynikach, w szczególności o przypadkach pokrywania się czasu uczestnictwa kierowcy w szkoleniu oraz czasu pracy wynikającej z ewidencji czasu pracy.”,

b) w ust. 3 w pkt 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) wielokrotne prowadzenie szkolenia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu bez zgody wojewody lub bez spełnienia wymagań, o których mowa w art. 39gb ust. 1.”;

15) art. 39i otrzymuje brzmienie:

„Art. 39i. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 39g, 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;
- 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 przyśpieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej i szkolenia okresowego,



- b) prowadzenia dokumentacji wymaganej w związku z prowadzeniem szkolenia;
- 9) wzory dokumentów wymaganych w związku z prowadzeniem szkolenia;
- 10) wysokość opłaty za:
  - a) wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia, przy czym jego wysokość nie może przekroczyć 600 zł,
  - b) wydanie zgody na prowadzenie szkolenia w ramach kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 600 zł,
  - c) przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 60 zł.

2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględni odpowiednio:

- 1) przepisy Unii Europejskiej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, a także potrzebę zapewnienia należytych wymagań organizacyjno-technicznych przeprowadzania kursów i zajęć;
- 2) przepisy Unii Europejskiej w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, oraz konieczność obiektywnego sprawdzenia przygotowania do uzyskania kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej w zakresie transportu drogowego;
- 3) zakres wymagań dla dodatkowych pomocy dydaktycznych niezbędnych do prowadzenia zajęć w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;
- 4) możliwości prowadzenia konkretnych tematów w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;
- 5) zakres merytoryczny szkoleń, które można zaliczyć na poczet kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej i szkolenia okresowego, i ich wymiar godzinowy;
- 6) konieczność zapewnienia ujednoczonych procedur przeprowadzania testów kwalifikacyjnych;

- 7) potrzebę zapewnienia sprawności procedur administracyjnych i należytej ochrony dokumentacji wymaganej w związku z prowadzeniem szkolenia;
  - 8) zakres danych niezbędnych do prawidłowego prowadzenia kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej i szkolenia okresowego, dotyczących kandydatów na kierowców i kierowców wykonujących przewóz drogowy, podmiotów uprawnionych do przeprowadzania kursów i zajęć, organów właściwych w sprawach wpisu do rejestru, a także przepisy Unii Europejskiej w zakresie dokumentów związanych z uzyskiwaniem tych kwalifikacji i szkoleń okresowych;
  - 9) wysokość rzeczywistych kosztów związanych z prowadzeniem rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia oraz wysokość kosztów związanych z weryfikacją dokumentów i wydawaniem dokumentów;
  - 10) wysokość rzeczywistych kosztów związanych z przeprowadzaniem testów kwalifikacyjnych.”;
- 16) w art. 39j:
- a) uchyla się ust. 5,
  - b) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Lekarz uprawniony, o którym mowa w ust. 6, po przeprowadzeniu badania lekarskiego, o którym mowa w ust. 1, wydaje osobie badanej orzeczenie lekarskie i przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dane osoby, której wydał to orzeczenie.”;
- 17) w art. 39k:
- a) uchyla się ust. 4,
  - b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Uprawniony psycholog, o którym mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, po przeprowadzeniu badania psychologicznego, o którym mowa w ust. 1, wydaje osobie badanej orzeczenie psychologiczne i przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dane osoby, której wydał to orzeczenie.”;

18) w art. 39l w ust. 1:

a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) przechowywania przez cały okres zatrudnienia kierowcy:

- a) danych o wydanych świadectwach kwalifikacji zawodowej albo kopii świadectw kwalifikacji zawodowej, jeżeli zostały wydane w postaci papierowej,
- b) kopii orzeczeń lekarskich i psychologicznych;”

b) w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) stworzenia warunków organizacyjnych, umożliwiających kierowcy ukończenie szkolenia okresowego.”;

19) uchyla się art. 39n;

20) w art. 50 w pkt 1 w lit. l średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. m w brzmieniu:

„m) dokumentów potwierdzających uzyskanie kwalifikacji, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 5 i art. 39b<sup>2</sup>, oraz ukończenie szkolenia, o którym mowa w art. 39a ust. 1 pkt 6;”;

21) w załączniku nr 3 do ustawy w tabeli w lp. 1 dodaje się pkt 1.16. w brzmieniu:

	1.16. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem, o którym mowa w art. 16c	5000	
--	---	------	--

**Art. 2.** W ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, 463, 694 i 720):

1) w art. 38 w ust. 1 po pkt 4b dodaje się pkt 4c w brzmieniu:

„4c) kartę kwalifikacji kierowcy, o ile jest wymagana;”;

2) w art. 80d:

a) w ust. 4 pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) opłata ewidencyjna, o której mowa w:

- a) art. 10 ust. 1, art. 13 ust. 6, art. 14 ust. 1, art. 15 ust. 5, art. 15a ust. 8, art. 16 ust. 1 i 5, art. 18 ust. 2, art. 28 ust. 8 i 9, art. 31 ust. 3, art. 33 ust. 2 pkt 1, art. 38 ust. 2 pkt 1, art. 58 ust. 2 pkt 1, art. 77 ust. 2 pkt 1, art. 85 ust. 8, art. 87 ust. 3 pkt 1, art. 97 ust. 3, art. 101 ust. 1 pkt 2 oraz ust. 2 pkt 2, art. 102 ust. 2, art. 103 ust. 3 i 3a, art. 109 ust. 1, 3 i 4, art. 110, art. 115 ust. 6, art. 117 ust. 3 pkt 1 i art. 124 ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami,

- b) art. 39g ust. 9 pkt 2 i art. 39gb ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;”
- b) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Wysokość każdej opłaty ewidencyjnej, o której mowa w art. 75 ust. 2, art. 77 ust. 3 i 3a, art. 80t ust. 2, art. 81b ust. 3, art. 83 ust. 1 i art. 150 ust. 1 ustawy oraz w art. 10 ust. 1, art. 13 ust. 6, art. 14 ust. 1, art. 15 ust. 5, art. 15a ust. 8, art. 16 ust. 1 i 5, art. 18 ust. 2, art. 28 ust. 8 i 9, art. 31 ust. 3, art. 33 ust. 2 pkt 1, art. 38 ust. 2 pkt 1, art. 58 ust. 2 pkt 1, art. 77 ust. 2 pkt 1, art. 85 ust. 8, art. 87 ust. 3 pkt 1, art. 97 ust. 3, art. 101 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2, art. 102 ust. 2, art. 103 ust. 3 i 3a, art. 109 ust. 1, 3 i 4, art. 110, art. 115 ust. 6, art. 117 ust. 3 pkt 1 oraz art. 124 ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, a także w art. 39g ust. 9 pkt 2 i art. 39gb ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym i w art. 25 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, nie może przekroczyć równowartości w złotych 2 euro, a w przypadku opłaty, o której mowa w art. 8 ust. 4 i 5 ustawy, równowartości w złotych 50 eurocentów, ustalonej przy zastosowaniu kursu średniego ustalonego przez Narodowy Bank Polski w dniu ogłoszenia rozporządzenia, o którym mowa w ust. 7.”
- c) w ust. 7 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wysokość opłaty ewidencyjnej, o której mowa w art. 8 ust. 4 i 5, art. 75 ust. 2, art. 77 ust. 3 i 3a, art. 80t ust. 2, art. 81b ust. 3, art. 83 ust. 1 i art. 150 ust. 1 ustawy oraz w art. 10 ust. 1, art. 13 ust. 6, art. 14 ust. 1, art. 15 ust. 5, art. 15a ust. 8, art. 16 ust. 1 i 5, art. 18 ust. 2, art. 28 ust. 8 i 9, art. 31 ust. 3, art. 33 ust. 2 pkt 1, art. 38 ust. 2 pkt 1, art. 58 ust. 2 pkt 1, art. 77 ust. 2 pkt 1, art. 85 ust. 8, art. 87 ust. 3 pkt 1, art. 97 ust. 3, art. 101 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2, art. 102 ust. 2, art. 103 ust. 3 i 3a, art. 109 ust. 1, 3 i 4, art. 110, art. 115 ust. 6, art. 117 ust. 3 pkt 1 i art. 124 ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, a także w art. 39g ust. 9 pkt 2 i art. 39gb ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz w art. 25 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, oraz sposób jej wnoszenia;”
- 3) w art. 100aa:
  - a) w ust. 1:
    - po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

- „1a) osobach posiadających lub którym unieważniono kartę kwalifikacji kierowcy;”,
- po pkt 4 dodaje się pkt 4a w brzmieniu:
  - „4a) osobach ubiegających się o wydanie karty kwalifikacji kierowcy;”,
- pkt 7 otrzymuje brzmienie:
  - „7) lekarzach uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami, w tym również posiadających prawo do wykonywania badań profilaktycznych, o których mowa w ustawie z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2020 poz. 1320 oraz z 2021 r. poz. 1162);”,
- b) w ust. 4:
  - pkt 15 otrzymuje brzmienie:
    - „15) o wydanych i cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej potwierdzających uzyskanie odpowiednich kwalifikacji lub ukończenie szkolenia okresowego oraz o zaświadczeniach potwierdzających ukończenie modułów szkolenia okresowego, o których mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;”,
  - pkt 17 otrzymuje brzmienie:
    - „17) o instruktorsze, wykładowcy, instruktorsze techniki jazdy, którzy prowadzili szkolenie, a także o ośrodku szkolenia kierowców i innej jednostce, ośrodku doskonalenia techniki jazdy oraz ośrodku szkolenia w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowej, w których było prowadzone szkolenie;”,
  - w pkt 22 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 23–26 w brzmieniu:
    - „23) o wydanych i unieważnionych kartach kwalifikacji kierowcy;
    - 24) o skierowaniach na badania lekarskie stwierdzające istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami;
    - 25) o skierowaniach na badania psychologiczne stwierdzające istnienie lub brak przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdami;
    - 26) o obowiązku ukończenia odpowiedniego kursu reedukacyjnego i jego ukończeniu oraz obowiązku odbycia badań lekarskich i psychologicznych i ich przeprowadzeniu.”,
- c) w ust. 5:

- zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:  
„W stosunku do osób, o których mowa w ust. 1 pkt 4 i 4a, gromadzi się następujące dane:”;
- pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:  
„2) datę utworzenia profilu kandydata na kierowcę lub profilu kierowcy zawodowego;  
3) unikalny numer identyfikujący profil kandydata na kierowcę oraz profil kierowcy zawodowego;”;
- pkt 15 otrzymuje brzmienie:  
„15) wskazanie, jakiej kategorii prawa jazdy dotyczy profil kandydata na kierowcę;”;
- po pkt 15 dodaje się pkt 15a w brzmieniu:  
„15a) wskazanie, czy profil kierowcy zawodowego dotyczy:  
a) prawa jazdy kategorii w zakresie bloku programowego:
  - C1, C1+E, C i C+E czy
  - D1, D1+E, D i D+E,b) kwalifikacji wstępnej,  
c) kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej,  
d) kwalifikacji wstępnej uzupełniającej,  
e) kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej,  
f) szkolenia okresowego;”;
- po pkt 16 dodaje się pkt 16a w brzmieniu:  
„16a) o orzeczeniach stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy i o orzeczeniach stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy;”;
- w pkt 17 w lit. e średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. f w brzmieniu:  
„f) wydania karty kwalifikacji kierowcy;”;
- po pkt 20 dodaje się pkt 20a w brzmieniu:  
„20a) dotyczące kursu kwalifikacyjnego, szkolenia okresowego oraz modułów szkolenia okresowego, o których mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;”;
- pkt 24 otrzymuje brzmienie:

- „24) o wydanych i cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej potwierdzających uzyskanie odpowiednich kwalifikacji lub ukończenie szkolenia okresowego oraz o zaświadczeniach potwierdzających ukończenie modułów szkolenia okresowego, o których mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.”,
- d) w ust. 7 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:  
„W odniesieniu do podmiotów, o których mowa w ust. 1 pkt 11–13, gromadzi się następujące dane:”,
- e) po ust. 7a dodaje się ust. 7b w brzmieniu:  
„7b. W odniesieniu do podmiotów, o których mowa w ust. 1 pkt 15, gromadzi się następujące dane:
- 1) nazwę;
  - 2) numer ewidencyjny albo numer w rejestrze;
  - 3) numer identyfikacji podatkowej (NIP) oraz numer identyfikacyjny REGON, o ile taki posiada;
  - 4) dotyczące prowadzonej działalności objętej wpisem;
  - 5) dotyczące wydanych i cofniętych zgód, o których mowa w art. 39gb ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
  - 6) o wpisach i skreśleniach.”,
- f) ust. 8 otrzymuje brzmienie:  
„8. Minister właściwy do spraw informatyzacji określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy katalog gromadzonych w ewidencji danych, o których mowa w ust. 4 pkt 7–12 i 14–26, ust. 5 pkt 13, 14, 16, 16a i 18–24, ust. 6 pkt 5, ust. 7 pkt 4 i 5, ust. 7a pkt 5 oraz ust. 7b pkt 4–6, przekazywanych przez podmioty, o których mowa w art. 100ac ust. 1, oraz uzupełnianych automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję, mając na względzie użyteczność oraz proporcjonalność zakresu i rodzaju przetwarzanych danych, a także konieczność zapewnienia prawidłowego funkcjonowania ewidencji oraz bezpieczeństwo gromadzonych w niej danych.”;
- 4) w art. 100ac w ust. 1:
- a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:  
„Dane, o których mowa w art. 100aa ust. 2–7b, przekazują do ewidencji:”,
  - b) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

- „1) organ właściwy w sprawach wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdami w zakresie danych, o których mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 1–5, pkt 7–10 i pkt 23–26 oraz ust. 5 pkt 1–5, pkt 7–15a, pkt 17, 19, 21 i 22;”;
- c) pkt 6 i 7 otrzymują brzmienie:
- „6) wojewoda i dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej – w zakresie danych, o których mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 15 i ust. 5 pkt 24;
- 7) kierownik ośrodka szkolenia w zakresie uzyskiwania kwalifikacji zawodowej, o którym mowa w art. 39e ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym – w zakresie danych, o których mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 15 oraz ust. 5 pkt 20, 20a i 24;”;
- d) w pkt 9:
- lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) art. 100aa ust. 7 w stosunku do podmiotów, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 13;”;
  - dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) art. 100aa ust. 7b w stosunku do podmiotów, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 15;”;
- e) pkt 13 otrzymuje brzmienie:
- „13) dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego – w zakresie danych, o których mowa w:
- a) art. 100aa ust. 4 pkt 15 – w stosunku do osób, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 1–3,
  - b) art. 100aa ust. 5 pkt 23 i 24 – w stosunku do osób, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 4 i 4a;”;
- f) dodaje się pkt 14 i 15 w brzmieniu:
- „14) lekarz uprawniony, o którym mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 7 – w zakresie danych, o których mowa w:
- a) art. 100aa ust. 4 pkt 20 i 20a – w stosunku do osób, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 1–3,
  - b) art. 100aa ust. 5 pkt 16 i 16a w zakresie orzeczeń lekarskich – w stosunku do osób, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 4 i 4a;



- 15) psycholog uprawniony, o którym mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 8 – w zakresie danych, o których mowa w:
  - a) art. 100aa ust. 4 pkt 21 i 22 – w stosunku do osób, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 1–3,
  - b) art. 100aa ust. 5 pkt 16 i 16a w zakresie orzeczeń psychologicznych – w stosunku do osób, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 4 i 4a.”;
- 5) w art. 100ah w ust. 1 w pkt 25 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 26 w brzmieniu:

„26) wojewodzie.”;
- 6) w art. 100ai uchyla się ust. 2;
- 7) po art. 100ar dodaje się art. 100as w brzmieniu:

„Art. 100as. Dane zgromadzone w ewidencji dotyczące praw jazdy lub kart kwalifikacji kierowcy lub świadectw kwalifikacji zawodowych udostępnia się właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej przy użyciu elektronicznej sieci.”;
- 8) w art. 117 w ust. 1:
  - a) po pkt 3a dodaje się pkt 3b w brzmieniu:

„3b) organizowanie testów kwalifikacyjnych;”;
  - b) uchyla się pkt 4,
  - c) dodaje się pkt 4a w brzmieniu:

„4a) prowadzenie szkoleń okresowych;”;
- 9) w art. 129 w ust. 2 po pkt 2<sup>2</sup> dodaje się pkt 2<sup>3</sup> w brzmieniu:

„2<sup>3</sup>) weryfikacji danych o kierującym pojazdem, którego prawo jazdy lub karta kwalifikacji kierowcy zostały wydane przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską, państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, w drodze teletransmisji przy użyciu elektronicznej sieci, w zakresie danych aktualnie dostępnych w elektronicznej sieci;”;
- 10) po art. 135b dodaje się art. 135c w brzmieniu:

„Art. 135c. Policjant zatrzyma kartę kwalifikacji kierowcy za pokwitowaniem w razie jej unieważnienia.”;
- 11) w art. 136 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. W przypadku, o którym mowa w art. 135c, zatrzymaną kartę kwalifikacji kierowcy Policja przekazuje niezwłocznie, nie później niż w ciągu 7 dni od dnia zatrzymania tej karty, staroście, który ją wydał.”;

- 12) w art. 139 w ust. 4 wyrazy „art. 136 ust. 1 i 2” zastępuje się wyrazami „art. 135c, art. 136 ust. 1, 2 i 5”.

**Art. 3.** W ustawie z dnia 27 czerwca 1997 r. o służbie medycyny pracy (Dz. U. z 2019 r. poz. 1175) w art. 10 dodaje się ust. 5 i 6 w brzmieniu:

„5. Na wniosek lekarza właściwy wojewódzki ośrodek medycyny pracy wydaje potwierdzenie posiadania przez tego lekarza prawa do przeprowadzania badań profilaktycznych, o których mowa w przepisach Kodeksu pracy.

6. W przypadku wydania potwierdzenia, o którym mowa w ust. 5, wojewódzki ośrodek medycyny pracy jest obowiązany niezwłocznie przekazać właściwemu marszałkowi województwa, za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej, informację o zawieszeniu albo utracie przez lekarza prawa do wykonywania badań profilaktycznych.”.

**Art. 4.** W ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 w pkt 3 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 4 w brzmieniu:  
„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, wykonanie badań lekarskich i psychologicznych, utworzony, udostępniany, aktualizowany i archiwizowany w systemie teleinformatycznym.”;
- 2) w art. 9 ust. 2 otrzymuje brzmienie:  
„2. Dla osób, które uzyskały kwalifikację wstępną przyśpieszoną, określoną w przepisach rozdziału 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, minimalny wiek do kierowania pojazdami określonymi w prawie jazdy kategorii D i D+E wynosi 21 lat.”;
- 3) w art. 10 ust. 2 otrzymuje brzmienie:  
„2. Międzynarodowe prawo jazdy jest wydawane przez każdego starostę, na wniosek osoby zainteresowanej, za opłatą, na podstawie krajowego prawa jazdy. Międzynarodowe prawo jazdy zgodne ze wzorem określonym w:

- 1) Konwencji o ruchu drogowym, podpisanej w Genewie dnia 19 września 1949 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 321 i 324), jest wydawane na okres roku, nie dłużej jednak niż na okres ważności krajowego prawa jazdy;
- 2) Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. poz. 40 i 41), jest wydawane na okres 3 lat, nie dłużej jednak niż na okres ważności krajowego prawa jazdy.”;
- 4) w art. 11 uchyla się ust. 5;
- 5) w art. 12 w ust. 1:
  - a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) w stosunku do której wydano decyzję o zatrzymaniu prawa jazdy – w okresie i zakresie obowiązywania tej decyzji;”
  - b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) która uzyskała za granicą prawo jazdy, a to prawo jazdy zostało zatrzymane – w okresie obowiązywania zatrzymania prawa jazdy;”;
- 6) w art. 14 po ust. 2d dodaje się ust. 2e i 2f w brzmieniu:

„2e. Wymianie nie podlega zagraniczne prawo jazdy w przypadku:

  - 1) braku możliwości potwierdzenia danych w nim zawartych;
  - 2) uzyskania informacji, że uprawnienia w nim wskazane zostały cofnięte.

2f. W przypadku, o którym mowa w ust. 2e, lub w przypadku jeżeli osoba zgłosi informację, że cofnięto jej uprawnienia do kierowania pojazdami poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, po stwierdzeniu, że cofnięte za granicą uprawnienia do kierowania pojazdami były wydane na podstawie wymiany polskiego prawa jazdy, a osoba posiada w aktach kierowcy potwierdzenie uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, do osoby występującej o wymianę prawa jazdy lub wydanie polskiego prawa jazdy stosuje się przepisy dotyczące przywrócenia cofniętych uprawnień do kierowania pojazdami.”;
- 7) po art. 14a dodaje się art. 14b w brzmieniu:

„Art. 14b. Starosta unieważnia polskie krajowe prawo jazdy otrzymane od zagranicznego organu, który wymienił to prawo jazdy na prawo jazdy zagraniczne i przekazuje informację o unieważnieniu do centralnej ewidencji kierowców.”;
- 8) w art. 15:
  - a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wpis jest dokonywany na pisemny wniosek kierowcy, na podstawie informacji zawartej w profilu kierowcy zawodowego albo przedłożonych:

- 1) kopii świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego ukończenie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej, szkolenia okresowego lub na podstawie ważnej karty kwalifikacji kierowcy wydanej w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, zgodnie z ustawą z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- 2) kopii orzeczenia lekarskiego stwierdzającego brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy,
- 3) kopii orzeczenia psychologicznego stwierdzającego brak przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy

– określonych w przepisach ustawy, o której mowa w ust. 1.”,

- b) po ust. 2 dodaje się ust. 2a–2c w brzmieniu:

„2a. W celu wymiany karty kwalifikacji kierowcy, która została wydana w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej, państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, na prawo jazdy z wpisem, o którym mowa w ust. 1, właściwy organ wydający prawo jazdy zwraca się do właściwego organu tego państwa o potwierdzenie danych zamieszczonych w oryginale dokumentu.

2b. Potwierdzenie danych, o którym mowa w ust. 2a, w zakresie karty kwalifikacji kierowcy wydanej przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską, państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej następuje wyłącznie w drodze teletransmisji przy użyciu elektronicznej sieci. W przypadku gdy użycie elektronicznej sieci nie byłoby możliwe, potwierdzenie danych i wymiana

informacji może nastąpić w inny sposób, w szczególności w formie pisemnej w postaci papierowej lub elektronicznej.

2c. Przepisy ust. 2a i 2b stosuje się wyłącznie w zakresie danych aktualnie dostępnych w sieci elektronicznej.”;

9) po art. 15 dodaje się art. 15a w brzmieniu:

„Art. 15a. 1. Każdy starosta wydaje kartę kwalifikacji kierowcy i dokonuje w tej karcie wpisu potwierdzającego uzyskanie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej albo ukończenie szkolenia okresowego, o których mowa w rozdziale 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w przypadku, kiedy osoba posiada ważne zagraniczne krajowe prawo jazdy, ale nie spełnia warunku do wydania polskiego krajowego prawa jazdy, o którym mowa w art. 11 ust. 1 pkt 5.

2. Wpis jest dokonywany na pisemny wniosek kierowcy, na podstawie informacji zawartej w profilu kierowcy zawodowego albo przedłożonych:

- 1) kopii świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego uzyskanie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej, ukończenie szkolenia okresowego lub na podstawie ważnej karty kwalifikacji kierowcy wydanej w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej zgodnie z ustawą z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- 2) kopii orzeczenia lekarskiego stwierdzającego brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy,
- 3) kopii orzeczenia psychologicznego stwierdzającego brak przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy  
– określonych w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

3. W celu wymiany karty kwalifikacji kierowcy, która została wydana w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej, państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, na polską kartę kwalifikacji kierowcy,

właściwy organ wydający kartę kwalifikacji kierowcy zwraca się do właściwego organu tego państwa o potwierdzenie danych zamieszczonych w oryginale dokumentu.

4. Potwierdzenie danych, o którym mowa w ust. 3, w zakresie karty kwalifikacji kierowcy wydanej przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską, państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej następuje wyłącznie w drodze teletransmisji przy użyciu elektronicznej sieci. W przypadku gdy użycie elektronicznej sieci nie byłoby możliwe, potwierdzenie danych i wymiana informacji może nastąpić w inny sposób, w szczególności w formie pisemnej w postaci papierowej lub elektronicznej.

5. Przepisy ust. 3 i 4 stosuje się wyłącznie w zakresie danych aktualnie dostępnych w sieci elektronicznej.

6. Świadectwo kwalifikacji zawodowej potwierdzające ukończenie szkolenia okresowego w zakresie jednego z bloków programowych, wydane osobie, o której mowa w art. 39d ust. 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, stanowi podstawę do uzyskania wpisu, o którym mowa w ust. 1, w zakresie posiadanych kategorii prawa jazdy spośród kategorii C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D i D+E.

7. Wpis jest dokonywany na okres 5 lat liczony od dnia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej, o którym mowa w przepisach rozdziału 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, przy czym termin ten nie może być dłuższy niż okres ważności orzeczenia lekarskiego i orzeczenia psychologicznego, o których mowa w przepisach rozdziału 7a tej ustawy.

8. Za wydanie karty kwalifikacji kierowcy pobiera się opłatę oraz opłatę ewidencyjną.

9. Opłata, o której mowa w ust. 8, z wyjątkiem opłaty ewidencyjnej, stanowi dochód powiatu.”;

10) w art. 16a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wytwórca praw jazdy, kart kwalifikacji kierowcy i pozwoleń na kierowanie tramwajem zapewnia system teleinformatyczny umożliwiający realizację zadań organów właściwych do wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, o których mowa w art. 122 ust. 1, w tym w zakresie procesu

wytwarzania, personalizacji i dystrybucji dokumentów związanych z realizacją tych zadań.”,

b) w ust. 5 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„Minister właściwy do spraw informatyzacji zawiera z wytwórcą praw jazdy, kart kwalifikacji kierowcy i pozwoleń na kierowanie tramwajem umowę regulującą.”;

11) w art. 20:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

„2a. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzór karty kwalifikacji kierowcy oraz jej opis;
- 2) szczegółowe warunki wydawania i unieważniania karty kwalifikacji kierowcy, a także szczegółowe czynności organów i innych jednostek z tym związane oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach;
- 3) opłatę za wydanie karty kwalifikacji kierowcy – przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 200 zł.

2b. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 2a, uwzględnia się odpowiednio:

- 1) obowiązujące w tym zakresie przepisy Unii Europejskiej;
- 2) konieczność prawidłowego zabezpieczenia dokumentów przed podrobieniem lub przerobieniem;
- 3) konieczność zapewnienia sprawności procedur administracyjnych, w tym prowadzenia spraw w formie elektronicznej;
- 4) koszty produkcji i dystrybucji dokumentów oraz koszty rzeczowe i osobowe związane z ich wydaniem.”;

12) w art. 33 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Wymóg, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. c, uznaje się za spełniony, jeżeli:

- 1) kandydat na instruktora w zakresie prawa jazdy kategorii C lub C+E posiada co najmniej 10-letnie udokumentowane doświadczenie w wykonywaniu międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy na stanowisku kierowcy pojazdu, dla którego jest wymagane posiadanie prawa jazdy kategorii C i C+E;
- 2) kandydat na instruktora w zakresie prawa jazdy kategorii D lub D+E posiada co najmniej 10-letnie udokumentowane doświadczenie w wykonywaniu międzynarodowego transportu drogowego osób albo transportu osób w komunikacji

miejskiej na stanowisku kierowcy pojazdu, dla którego jest wymagane posiadanie prawa jazdy kategorii D i D+E.”;

13) w art. 39 po ust. 7 dodaje się ust. 7a w brzmieniu:

„7a. Katalog pytań zawiera nie więcej niż 1500 pytań.”;

14) w art. 51 po ust. 2b dodaje się ust. 2c w brzmieniu:

„2c. Liczba pytań, o których mowa ust. 2a pkt 2, nie przekracza 4000 pytań.”;

15) w art. 57 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 i dodaje się ust. 2 w brzmieniu:

„2. Przepisu ust. 1 pkt 3 i 4 nie stosuje się w przypadku, jeżeli od dnia zakończenia szkolenia osoby, o której mowa w pkt 3, lub od dnia zakończenia kontroli, o której mowa w pkt 4, upłynęło 18 miesięcy.”;

16) w art. 57a:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pytania egzaminacyjne oraz wchodzące w ich skład scenariusze, wizualizacje i opisy stosowane na egzaminie państwowym, pytania egzaminacyjne stosowane na egzaminach, o których mowa w art. 33 ust. 1 pkt 7, art. 58 ust. 1 pkt 7 i art. 117 ust. 2 pkt 7, oraz na testach kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 39b ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, są opracowywane lub weryfikowane, na pisemne zlecenie ministra właściwego do spraw transportu, przez komisję do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych powołaną przez tego ministra.”;

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

„1a. Nadzór nad komisją, o której mowa w ust. 1, sprawuje minister właściwy do spraw transportu.”;

c) w ust. 2 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) członkowie – specjaliści co najmniej w zakresie ruchu drogowego, bezpieczeństwa ruchu drogowego lub transportu drogowego, posiadający doświadczenie w kierowaniu pojazdem.”;

d) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Komisja, o której mowa w ust. 1, rekomenduje do zatwierdzenia ministrowi właściwemu do spraw transportu opracowane lub zweryfikowane pytania egzaminacyjne.”;

e) uchyla się ust. 6–9;



17) art. 57d otrzymuje brzmienie:

„Art. 57d. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółową organizację i tryb działania komisji, o której mowa w art. 57a ust. 1;
- 2) szczegółowy sposób, tryb i terminy przeprowadzania weryfikacji pytań egzaminacyjnych przez komisję, o której mowa w art. 57a ust. 1, oraz wzory dokumentów z tym związane;
- 3) wysokość wynagrodzenia dla osób wchodzących w skład komisji, o której mowa w art. 57a ust. 1.

2. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1, uwzględnia się odpowiednio:

- 1) zakres niezbędnych kwalifikacji członków komisji, o której mowa w art. 57a ust. 1, oraz potrzebę zapewnienia sprawnego i efektywnego przebiegu procesu opracowywania i weryfikacji pytań;
- 2) potrzebę zapewnienia właściwego poziomu merytorycznego pytań egzaminacyjnych;
- 3) koszty związane z organizacją i funkcjonowaniem komisji, o której mowa w art. 57a ust. 1.”;

18) w art. 64:

- a) w ust. 3 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) nie mniej niż 2 i nie więcej niż 6 członków komisji;”;

- b) uchyla się ust. 4,

- c) ust. 7a otrzymuje brzmienie:

„7a. Część teoretyczna egzaminu, o którym mowa w art. 58 ust. 1 pkt 7, jest przeprowadzana:

- 1) przy użyciu pytań egzaminacyjnych pochodzących z katalogu pytań zatwierdzonego przez ministra właściwego do spraw transportu; katalog pytań oraz pytania zawarte w teście egzaminacyjnym nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej;
  - 2) z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 51 ust. 2a pkt 1; dostawca tego systemu teleinformatycznego zapewnia jego dostosowanie do potrzeb realizacji tego egzaminu.”;
- d) po ust. 7b dodaje się ust. 7c w brzmieniu:

„7c. Katalog pytań, o którym mowa w ust. 7a pkt 1, zawiera nie więcej niż 1500 pytań.”;

19) w art. 67 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W ramach nadzoru, o którym mowa w ust. 1, marszałek województwa kontroluje sposób przeprowadzania testów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 39b ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.”;

20) w art. 75:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Badanie lekarskie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się:

- 1) na wniosek osoby – w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1–4, 6 i 8;
- 2) na podstawie skierowania – w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 5 i 7.”,

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Badania osób, o których mowa w ust. 1 pkt 3–5, przeprowadza się w wojewódzkim ośrodku medycyny pracy.”;

21) w art. 77:

a) w ust. 2 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, i na bieżąco aktualizuje dane uprawnionego lekarza;”;

b) w ust. 3 w pkt 6 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7) o posiadaniu prawa do przeprowadzania badań profilaktycznych, o których mowa w przepisach Kodeksu pracy.”;

c) po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Wpis lekarza w ewidencji uprawnionych lekarzy w zakresie, o którym mowa w ust. 3 pkt 7, następuje na podstawie potwierdzenia o posiadaniu prawa do przeprowadzania badań profilaktycznych, o których mowa w przepisach Kodeksu pracy, wydanego przez wojewódzki ośrodek medycyny pracy.”;

22) w art. 79 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Uprawniony lekarz, po przeprowadzeniu badania lekarskiego, wydaje osobie badanej orzeczenie lekarskie i przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dane osoby, której wydał to orzeczenie.”;

23) w art. 81 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) jednostki uprawnione do przeprowadzania badań, o których mowa w art. 75 ust. 1 pkt 7 i 8 oraz w art. 79 ust. 4 i 5;”;

24) w art. 84 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Uprawniony psycholog, po przeprowadzeniu badania psychologicznego w zakresie psychologii transportu, wydaje osobie badanej orzeczenie psychologiczne o istnieniu lub braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem lub wykonywania odpowiednich czynności, o których mowa w art. 82 ust. 2, zwane dalej „orzeczeniem psychologicznym”, i przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dane osoby, której wydał to orzeczenie.”;

25) w art. 87 w ust. 3 po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

„1a) przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, i na bieżąco aktualizuje dane uprawnionego psychologa;”;

26) po art. 98 dodaje się art. 98a w brzmieniu:

„Art. 98a. 1. Kierowca lub osoba posiadająca pozwolenie na kierowanie tramwajem, która kierowała pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, jest obowiązana:

1) poddać się:

- a) badaniu lekarskiemu,
- b) badaniu psychologicznemu w zakresie psychologii transportu oraz

2) ukończyć kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii.

2. Kierowca lub osoba posiadająca pozwolenie na kierowanie tramwajem jest obowiązana poddać się badaniu psychologicznemu w zakresie psychologii transportu, jeżeli:

- 1) przekroczyła liczbę 24 punktów otrzymanych za naruszenia przepisów ruchu drogowego;
- 2) w okresie próbnym popełniła dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji;

3) kierując pojazdem, spowodowała wypadek drogowy, w następstwie którego inna osoba poniosła śmierć lub doznała obrażeń, o których mowa w art. 156 § 1 lub art. 157 § 1 Kodeksu karnego.

3. Kierowca lub osoba posiadająca pozwolenie na kierowanie tramwajem jest obowiązana ukończyć kurs reedukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jeżeli:

- 1) przekroczyła liczbę 24 punktów otrzymanych za naruszenie przepisów ruchu drogowego;
- 2) w okresie próbnym popełniła dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.

4. Starosta wysyła osobom, o których mowa w ust. 1–3, informację o obowiązku poddania się odpowiednio badaniom lekarskim, badaniom psychologicznym lub o obowiązku ukończenia odpowiednich kursów reedukacyjnych.

5. Starosta wysyła informację, o której mowa w ust. 4, z urzędu na podstawie:

- 1) informacji uzyskanych od administratora centralnej ewidencji kierowców – w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 i 2 oraz ust. 3;
- 2) wyroku sądu – w zakresie, o którym mowa w ust. 1;
- 3) wniosku organu kontroli ruchu drogowego – w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 i 3 oraz ust. 3.

6. Starosta przekazuje administratorowi centralnej ewidencji kierowców informację o:

- 1) wysłaniu informacji o obowiązku ukończenia odpowiedniego kursu reedukacyjnego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 i ust. 3, i jego ukończeniu;
- 2) wysłaniu informacji o obowiązku odbycia badań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i ust. 2, i przeprowadzeniu badań.

7. W przypadku osób, o których mowa w art. 10 ust. 3, informacje, o których mowa odpowiednio w ust. 4 i 6, przekazuje marszałek województwa mazowieckiego.

8. Przepisy ust. 1 i ust. 4–7 stosuje się do osób, które kierowały pojazdami silnikowymi w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.”;

27) w art. 99 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Starosta wydaje decyzję administracyjną o skierowaniu kierowcy lub osoby posiadającej pozwolenie na kierowanie tramwajem na:

- 1) kontrolne sprawdzenie kwalifikacji w formie egzaminu państwowego, jeżeli istnieją uzasadnione zastrzeżenia co do ich kwalifikacji;
  - 2) badanie lekarskie, jeżeli istnieją uzasadnione zastrzeżenia co do ich stanu zdrowia.
2. Starosta wydaje decyzję administracyjną, o której mowa w ust. 1:
- 1) z urzędu – na podstawie:
    - a) informacji i ustaleń stanu faktycznego uzyskanych w ramach wykonywania zadań własnych – w zakresie, o którym mowa w ust. 1,
    - b) zawiadomienia właściwych organów orzekających o niepełnosprawności lub niezdolności do pracy – w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2;
  - 2) na wniosek organu kontroli ruchu drogowego lub dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego – w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1.”;
- 28) art. 101 otrzymuje brzmienie:
- „Art. 101. 1. Osoba obowiązana do ukończenia kursu reedukacyjnego, o którym mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2 lub ust. 3, jest obowiązana do:
- 1) przedstawienia staroście zaświadczenia o jego ukończeniu w terminie miesiąca od dnia doręczenia informacji, o której mowa w art. 98a ust. 4;
  - 2) uiszczenia opłaty ewidencyjnej najpóźniej w dniu przedstawienia staroście zaświadczenia, o którym mowa w pkt 1.
2. Osoba skierowana na badanie, o którym mowa w art. 99 ust. 1 pkt 2, lub obowiązana do odbycia badań, o których mowa w art. 98a ust. 1 pkt 1 lub ust. 2, jest obowiązana do:
- 1) dostarczenia staroście odpowiedniego orzeczenia lekarskiego lub orzeczenia psychologicznego w terminie miesiąca od dnia doręczenia decyzji, o której mowa w art. 99 ust. 1, lub doręczenia informacji, o której mowa w art. 98a ust. 4;
  - 2) uiszczenia opłaty ewidencyjnej najpóźniej w dniu dostarczenia staroście odpowiedniego orzeczenia, o którym mowa w pkt 1.
3. Osoba obowiązana do poddania się badaniom, o których mowa w art. 98a ust. 1 pkt 1 lub ust. 2, lub do ukończenia kursu reedukacyjnego, o którym mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2, w stosunku do której wydano decyzję o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami lub nieposiadająca uprawnień do kierowania pojazdami, składając wniosek o wydanie lub przywrócenie uprawnień, jest obowiązana do dostarczenia staroście:
- 1) odpowiedniego orzeczenia lekarskiego, orzeczenia psychologicznego lub zaświadczenia o ukończeniu kursu reedukacyjnego;

2) dowodu uiszczenia opłaty ewidencyjnej.

4. Przepisy ust. 1–3 stosuje się odpowiednio do osób, o których mowa w art. 10 ust. 3, z tym że dokumenty są dostarczane marszałkowi województwa mazowieckiego.”;

29) w art. 102:

a) w ust. 1 w pkt 5 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 6 w brzmieniu:

„6) uzyskał informację o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego dokonano w prawie jazdy wpisu, o którym mowa w art. 15 ust. 1.”,

b) ust. 1b otrzymuje brzmienie:

„1b. Administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji przekazuje staroście informacje w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 4–6, będące podstawą wydania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy.”,

c) po ust. 1c dodaje się ust. 1ca w brzmieniu:

„1ca. Starosta, wydając decyzję administracyjną, w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 6, nadaje jej rygor natychmiastowej wykonalności.”,

d) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zwrot zatrzymanego prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem następuje po ustaniu przyczyny zatrzymania oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej. Jeżeli od dnia zatrzymania prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem upłynął okres przekraczający rok, warunkiem zwrotu prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem jest uzyskanie pozytywnego wyniku kontrolnego sprawdzenia kwalifikacji. Warunek nie dotyczy prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem zatrzymanych w związku z nieprzedłożeniem w wymaganym terminie odpowiedniego orzeczenia lekarskiego lub psychologicznego.”,

e) po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 6, prawo jazdy zostaje unieważnione przez właściwy organ.”;

30) w art. 103 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Starosta wydaje decyzję administracyjną o przywróceniu uprawnień do kierowania pojazdami po ustaniu przyczyn, które spowodowały ich cofnięcie, oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej. Jeżeli od dnia cofnięcia uprawnień do kierowania pojazdami upłynął okres przekraczający rok, a cofnięcie uprawnień wynikało z zakazu

prowadzenia pojazdów na okres przekraczający rok, warunkiem przywrócenia uprawnień jest uzyskanie pozytywnego wyniku kontrolnego sprawdzenia kwalifikacji.”;

31) po art. 103 dodaje się art. 103a w brzmieniu:

„Art. 103a. 1. Starosta z urzędu unieważnia kartę kwalifikacji kierowcy po uzyskaniu informacji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego ta karta została wydana, i informuje posiadacza karty o jej unieważnieniu. Informacja powinna zawierać w szczególności datę unieważnienia karty kwalifikacji kierowcy.

2. Administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji przekazuje staroście dane o cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej, będących podstawą do unieważnienia karty kwalifikacji kierowcy.”;

32) art. 104a otrzymuje brzmienie:

„Art. 104a. 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 i 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 (Dz. U. poz. 957, z 2019 r. poz. 730 oraz z 2020 r. poz. 1517) 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 2–5 oraz ust. 1d niniejszej ustawy 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 i 2183, z 2016 r. poz. 2001 oraz z 2018 r. poz. 957) lub art. 5 ust. 5 ustawy z dnia 7 września 2007 r. o pomocy osobom uprawnionym do alimentów (Dz. U. z 2021 r. poz. 877 i 1162).

2. Zawieszenie uprawnień do kierowania pojazdami następuje:

- 1) z upływem okresu, w którym pokwitowanie za zatrzymane prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem uprawniało do kierowania pojazdami, albo
- 2) od dnia następującego po dniu doręczenia decyzji administracyjnej o zatrzymaniu dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami.

3. Zawieszenie uprawnień do kierowania pojazdami ustaje z dniem zwrotu zatrzymanego dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami przez organ wydający prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem lub w przypadku wydania dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami.

4. Zatrzymując dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami, organ kontroli ruchu drogowego informuje o dniu rozpoczęcia zawieszenia uprawnień do kierowania pojazdami w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1.

5. Osoby, których uprawnienia do kierowania pojazdami zostały zawieszony, uznaje się za nieposiadające uprawnień do kierowania pojazdami w zakresie i w okresie, w których uprawnienia te są zawieszony.”;

33) w art. 118 w ust. 5 w pkt 2 wyrazy „pkt 3–6” zastępuje się wyrazami „pkt 2–5”;

34) w art. 119 po ust. 5b dodaje się ust. 5c w brzmieniu:

„5c. Katalog pytań, o którym mowa w ust. 5a, zawiera nie więcej niż 1500 pytań.”;

35) w art. 122 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wykonywaniem przez starostę zadań, o których mowa w art. 10 ust. 1 i 2, art. 15 ust. 1, art. 15a ust. 1, art. 16 ust. 1, art. 18 ust. 2, art. 28 ust. 3, 8 i 10, art. 30 ust. 1, 3–5, art. 31 ust. 1, art. 33 ust. 2, art. 38 ust. 2, art. 43 ust. 1, art. 44 ust. 1–4 i 7, art. 45 ust. 1 i 3, art. 46 ust. 1–3, 6 i 7, art. 47 ust. 5 i 6, art. 92 ust. 1 i 3, art. 96 ust. 2 pkt 2, art. 97 ust. 1, art. 99 ust. 1–3, art. 102 ust. 1, art. 103 ust. 1 i 3 oraz art. 109 ust. 1–4b;”;

36) w art. 138a w ust. 1 wyrazy „art. 101 ust. 1 pkt 3 i ust. 2 pkt 3” zastępuje się wyrazami „art. 101 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2”.

**Art. 5.** W ustawie z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 541 i 2183, z 2016 r. poz. 2001 oraz z 2018 r. poz. 957) w art. 7 w ust. 1 w pkt 1 wyrazy „w art. 135 ust. 1 pkt 1a” zastępuje się wyrazami „w art. 135 ust. 1 pkt 2”.

**Art. 6.** W ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.<sup>3)</sup>) uchyla się art. 10d.

---

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 r. poz. 2183 i 2281, z 2016 r. poz. 352 i 2001, z 2017 r. poz. 379, 777 i 1926 oraz z 2018 r. poz. 957.



**Art. 7.** W ustawie z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957, z 2019 r. poz. 730 oraz z 2020 r. poz. 1517) w art. 14 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesiące przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.”.

**Art. 8.** W ustawie z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 725 i 1517 oraz z 2021 r. poz. 981) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 5 w ust. 2 w pkt 32 w lit. m kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 33 w brzmieniu:

„33) karta kwalifikacji kierowcy.”;

2) w art. 73 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dokumenty publiczne wydawane na podstawie przepisów dotychczasowych, wytwarzane według wzoru określonego w przepisach prawa powszechnie obowiązującego, które nie spełniają wymagań odnośnie do minimalnych zabezpieczeń określonych w niniejszej ustawie, mogą być nadal wydawane, nie dłużej jednak niż przez okres:

- 1) w przypadku dokumentów publicznych kategorii pierwszej i drugiej, z wyłączeniem dowodów rejestracyjnych pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, oraz kart pojazdów, o których mowa w art. 77 tej ustawy – trzech lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy;
- 2) w przypadku dokumentów publicznych kategorii trzeciej – pięciu lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy;
- 3) w przypadku kart pojazdów, o których mowa w art. 77 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – do dnia 3 września 2022 r.;
- 4) w przypadku dowodów rejestracyjnych pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – do dnia 29 marca 2023 r.”.

**Art. 9.** 1. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wydawanie karty kwalifikacji kierowcy:

- 1) art. 32b ust. 5 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, oraz art. 15a ustawy zmienianej w art. 4 nie stosuje się;
- 2) świadectwo kierowcy jest wydawane z aktualnym wpisem kodu 95 na podstawie wniosku, o którym mowa w art. 32b ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, do którego dołącza się:
  - a) kopię licencji wspólnotowej,
  - b) zaświadczenie o zatrudnieniu kierowcy oraz spełnieniu przez kierowcę wymagań, o których mowa w art. 39a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,
  - c) kopię dokumentu tożsamości,
  - d) kopię prawa jazdy,
  - e) kopię dokumentu potwierdzającego ubezpieczenie społeczne kierowcy.

2. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1.

**Art. 10.** 1. Świadectwo kierowcy wydawane w Rzeczypospolitej Polskiej przed dniem 23 maja 2020 r. bez wpisu kodu 95 albo z wpisem kodu 95 oraz od dnia 23 maja 2020 r. z wpisem kodu 95 potwierdza spełnienie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 5 i 6 ustawy zmienianej w art. 1, przez okres, na jaki zostało wydane.

2. Świadectwo kierowcy wydane w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej przed dniem 23 maja 2020 r. bez wpisu kodu 95 potwierdza spełnienie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 5 i 6 ustawy zmienianej w art. 1, przez okres, na jaki zostało wydane.

**Art. 11.** 1. Minister właściwy do spraw transportu przekazuje dyrektorom wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego katalog pytań testowych, o którym mowa w art. 39b<sup>1</sup> ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.

2. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej urzędu obsługującego

ministra właściwego do spraw transportu komunikat określający termin, od którego będzie przekazywał katalog pytań testowych, o którym mowa w art. 39b<sup>1</sup> ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

3. Katalog pytań testowych, o którym mowa w ust. 1, stosuje się do dnia przekazania katalogu pytań testowych, o którym mowa w ust. 2, jednak nie dłużej niż przez okres dwóch lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 12.** 1. Z dniem wejścia w życie aktu wykonawczego, wydanego na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, przedsiębiorcy prowadzący ośrodek szkolenia, wpisani do właściwych rejestrów przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, prowadzą wszystkie szkolenia i kursy zgodnie z programem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Do szkoleń okresowych i kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej oraz kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej, rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie aktu wykonawczego wydanego na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się dotychczasowy program szkolenia.

**Art. 13.** Propozycje scenariuszy, wizualizacji i opisów wchodzących w skład pytań egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie państwowym przekazywane komisji, o której mowa w art. 57a ust. 1 ustawy zmienianej w art. 4, w brzmieniu dotychczasowym, przez podmioty zewnętrzne oraz przez osoby prywatne, podlegające weryfikacji na podstawie dotychczasowych przepisów ustawy zmienianej w art. 4, przekazuje się ministrowi właściwemu do spraw transportu do archiwizacji bez przeprowadzenia ich weryfikacji.

**Art. 14.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 15.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 80d ust. 7 ustawy zmienianej w art. 2 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 80d ust. 7 ustawy zmienianej w art. 2, w brzmieniu nadanym

niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tego przepisu.

**Art. 16.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 100aa ust. 8 ustawy zmienianej w art. 2 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 100aa ust. 8 ustawy zmienianej w art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tego przepisu.

**Art. 17.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 57d ust. 1 ustawy zmienianej w art. 4 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 57d ust. 1 ustawy zmienianej w art. 4, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tego przepisu.

**Art. 18.** Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 81 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 4 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 81 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 4, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tego przepisu.

**Art. 19.** 1. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych z wykorzystaniem systemu informatycznego wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego testy kwalifikacyjne mogą być przeprowadzane w formie pisemnej w postaci papierowej.

2. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej miesiąca przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

3. Minister właściwy do spraw transportu po ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu komunikatu określającego termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1, przekaże, nie później niż 2 tygodnie przed terminem wdrożenia rozwiązań technicznych określonych w tym komunikacie, katalog pytań testowych, o którym mowa w art. 39b<sup>1</sup> ust. 7 ustawy zmienianej w art. 1, w

brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, dostawcy systemu informatycznego wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.

**Art. 20.** Minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych dotyczących nabywania uprawnień przez kierowców zawodowych. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesiące przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

**Art. 21.** Minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych o lekarzach i psychologach oraz wydawanych przez nich orzeczeniach lekarskich i psychologicznych. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesiące przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

**Art. 22.** 1. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, kierownik ośrodka szkolenia przekazuje do wojewody przez wprowadzenie na bieżąco do profilu kierowcy zawodowego, a dyrektor szkoły, placówki lub centrum, o których mowa w art. 39aa ust. 1 pkt 2–4 ustawy zmienianej w art. 1, wprowadza na bieżąco do profilu kierowcy zawodowego:

- 1) informację o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia pierwszych zajęć teoretycznych w ramach kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego lub informację o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia modułu szkolenia okresowego;
- 2) w momencie wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego ukończenie szkolenia okresowego, wydania zaświadczenia potwierdzającego ukończenie modułu szkolenia okresowego albo ukończenia kursu kwalifikacyjnego następujące dane osób, które ukończyły kurs kwalifikacyjny lub szkolenie okresowe:

- a) nazwę podmiotu prowadzącego kurs kwalifikacyjny lub szkolenie okresowe,
- b) numer ośrodka szkolenia z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia, który przeprowadził szkolenie, oraz nazwę organu, który dokonał wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia, albo numer szkoły, placówki lub centrum, o których mowa w art. 39aa ust. 1 pkt 2–4 ustawy zmienianej w art. 1, w Rejestrze 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 2021 r. poz. 584 i 619),
- c) imię i nazwisko,
- d) datę i miejsce urodzenia,
- e) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL – serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument,
- f) rodzaj ukończonego kursu kwalifikacyjnego,
- g) zakres ukończonego kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego,
- h) datę rozpoczęcia i zakończenia kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego lub datę przeprowadzenia modułu szkolenia okresowego,
- i) tytuł modułu szkolenia okresowego,
- j) datę wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego ukończenie szkolenia okresowego lub datę wydania i numer zaświadczenia potwierdzającego ukończenie modułu szkolenia okresowego.

2. W momencie wykonania czynności, o której mowa w ust. 1 pkt 1, następuje automatyczne wygenerowanie numeru kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego w systemie teleinformatycznym.

3. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, kierownik ośrodka szkolenia wydaje świadectwo kwalifikacji zawodowej przez wprowadzenie informacji o jego wydaniu do profilu kierowcy zawodowego, niezwłocznie po ukończeniu przez osobę wymaganych zajęć w ramach szkolenia okresowego.

**Art. 23.** Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, wojewoda przekazuje do systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 16a ustawy zmienianej w art. 4, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, i na bieżąco aktualizuje następujące dane z prowadzonego rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia:

- 1) nazwę przedsiębiorcy;
- 2) siedzibę firmy i adres albo miejsce zamieszkania przedsiębiorcy;
- 3) nazwę organu, który dokonał wpisu do rejestru;
- 4) numer w rejestrze;
- 5) numer identyfikacji podatkowej (NIP) oraz numer identyfikacji REGON, o ile taki posiada;
- 6) datę wpisu;
- 7) zakres wpisu;
- 8) datę wydania zgody, o której mowa w art. 39gb ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1;
- 9) zakres wpisu po wydanej zgodzie, o której mowa w art. 39gb ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1;
- 10) datę cofnięcia zgody, o której mowa w art. 39gb ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1;
- 11) datę wydania zakazu prowadzenia ośrodka szkolenia;
- 12) datę skreślenia z rejestru.

**Art. 24.** 1. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub upoważniony przez niego pracownik wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej wprowadzają do profilu kierowcy zawodowego datę złożenia z wynikiem negatywnym lub pozytywnym testu kwalifikacyjnego przez osobę przystępującą do tego testu i datę wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej.

2. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub upoważniony przez niego pracownik wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej wydają świadectwo kwalifikacji zawodowej przez wprowadzenie informacji o jego wydaniu do profilu kierowcy zawodowego, niezwłocznie po złożeniu przez osobę, o której mowa w ust. 1, testu kwalifikacyjnego z wynikiem pozytywnym.

3. Dane, o których mowa w ust. 1, wprowadza się do profilu kierowcy zawodowego niezwłocznie po uzyskaniu negatywnego lub pozytywnego wyniku z testu kwalifikacyjnego i wydaniu świadectwa kwalifikacji zawodowej.

**Art. 25.** 1. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, wojewoda lub upoważniony przez niego pracownik urzędu wojewódzkiego oraz dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej cofają świadectwo

kwalifikacji zawodowej odpowiednio zgodnie z art. 39c ust. 4 albo ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1 i wprowadzając do profilu kierowcy zawodowego informację o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej oraz dacie cofnięcia.

2. Dane, o których mowa w ust. 1, wprowadza się i aktualizuje w profilu kierowcy zawodowego niezwłocznie po cofnięciu świadectwa kwalifikacji kierowcy.

3. Cofnięcie świadectwa kwalifikacji zawodowej następuje wyłącznie w przypadku świadectwa, które zostało wydane od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

**Art. 26.** 1. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, organ, który utworzył profil kierowcy zawodowego, na bieżąco przekazuje do centralnej ewidencji kierowców i aktualizuje następujące dane w zakresie:

1) kart kwalifikacji kierowcy:

- a) imię i nazwisko,
- b) datę i miejsce urodzenia,
- c) datę wydania karty,
- d) datę ważności karty,
- e) nazwę organu wydającego kartę,
- f) numer karty,
- g) serię i numer blankietu karty,
- h) numer prawa jazdy wpisany do karty oraz nazwę państwa, które je wydało,
- i) zakres wpisu kodu 95 i termin jego ważności,
- j) datę unieważnienia karty;

2) świadectw kwalifikacji zawodowej:

- 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) rodzaj ukończonego kursu kwalifikacyjnego,
- e) zakres ukończonego kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego,
- f) datę rozpoczęcia i zakończenia kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego,
- g) datę wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej,
- h) numer wydanego świadectwa kwalifikacji zawodowej,
- i) dane podmiotu, który przeprowadził kurs kwalifikacyjny lub szkolenie okresowe,



j) datę cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej.

2. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, dane, o których mowa w ust. 1, udostępnia się innym państwom członkowskim, zgodnie z art. 100as ustawy zmienianej w art. 2, oraz organom właściwym do wydania karty kwalifikacji kierowcy.

3. Organ, który utworzył profil kierowcy zawodowego, przekazuje do centralnej ewidencji kierowców dane o kartach kwalifikacji kierowcy i świadectwach kwalifikacji zawodowej, wydanych od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 9 ust. 2, do dnia rozpoczęcia przekazywania danych, o których mowa w ust. 1.

**Art. 27.** Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, unieważnienie karty kwalifikacji kierowcy, o którym mowa w art. 103a ustawy zmienianej w art. 4, następuje na podstawie danych zawartych w profilu kierowcy zawodowego.

**Art. 28.** W celu wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w art. 20, organy właściwe w sprawach wydawania uprawnień do kierowania pojazdami przekazują do centralnej ewidencji kierowców, do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, dane i informacje zawarte w profilu kierowcy zawodowego oraz dane, o których mowa w art. 23, zgromadzone do dnia poprzedzającego dzień określony w tym komunikacie, i aktualizują przekazane dane i informacje.

**Art. 29.** Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, zadania wojewody oraz dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej, o których mowa w art. 39c ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, uznaje się za wykonane w przypadku wprowadzenia przez dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej do profilu kierowcy zawodowego daty złożenia z wynikiem pozytywnym lub negatywnym testu kwalifikacyjnego przez osobę przystępującą do tego testu i daty wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej.

**Art. 30.** Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, zadanie kierownika ośrodka szkolenia, o którym mowa w art. 39e ust. 2 pkt 1 i 3 oraz ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, uznaje się za wykonane w przypadku wprowadzenia przez kierownika ośrodka szkolenia do profilu kierowcy zawodowego danych, o których mowa w art. 22 ust. 1.

**Art. 31.** Przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, stosuje się do:

- 1) uczniów szkół, którzy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy rozpoczęli kształcenie w zawodzie, dla którego podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2021 r. poz. 1082), przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, i nie zakończyli tego kształcenia;
- 2) słuchaczy kwalifikacyjnych kursów zawodowych, którzy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy rozpoczęli kształcenie w zakresie kwalifikacji wyodrębnionej w zawodzie, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, i nie zakończyli tego kształcenia;
- 3) uczniów szkół, którzy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy rozpoczęli kształcenie w zawodzie, dla którego podstawa programowa kształcenia w zawodach szkolnictwa zawodowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 47 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, w brzmieniu obowiązującym przed dniem 1 września 2019 r., przewiduje przygotowanie do testu kwalifikacyjnego w zakresie kwalifikacji wstępnej, o której mowa w ustawie zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, i nie zakończyli tego kształcenia;
- 4) słuchaczy kwalifikacyjnych kursów zawodowych, którzy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy rozpoczęli kształcenie w zakresie kwalifikacji wyodrębnionej w zawodzie, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodach szkolnictwa zawodowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 47 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, w brzmieniu obowiązującym przed dniem 1 września 2019 r., przewiduje przygotowanie do testu kwalifikacyjnego w zakresie kwalifikacji wstępnej, o której mowa w ustawie zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, i nie zakończyli tego kształcenia.

**Art. 32.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

- 1) art. 23, który wchodzi w życie po upływie 2 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;

- 2) art. 1 pkt 4 lit. a, pkt 5 lit. c–f, h oraz lit. i, oraz pkt 6, 7 – w zakresie art. 39c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 pkt 8, pkt 9 lit. a, pkt 10 lit. d – w zakresie art. 39e ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, oraz pkt 11, art. 2 pkt 1, 2, 10 i 11, art. 4 pkt 8 i 36, art. 22, art. 24, art. 25, art. 27, art. 29 i art. 30, które wchodzi w życie po upływie 4 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;
- 3) art. 2 pkt 6, 7 i 9, art. 26 ust. 1 i 2 oraz art. 28, które wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;
- 4) art. 4 pkt 18 lit. c, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.;
- 5) art. 1 pkt 7 – w zakresie art. 39c ust. 2–5 ustawy zmienianej w art. 1, pkt 10 lit. a–c i d – w zakresie art. 39e ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, pkt 13 – w zakresie art. 39gb ust. 3 pkt 1 – w zakresie opłaty ewidencyjnej i pkt 2, oraz ust. 6 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1, art. 4 pkt 31 – w zakresie art. 103a ust. 2 ustawy zmienianej w art. 4, oraz art. 6, które wchodzi w życie z dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 20;
- 6) art. 1 pkt 16 lit. b i pkt 17 lit. b ustawy zmienianej w art. 1 oraz art. 4 pkt 21 lit. a, pkt 22, 24 i 25, które wchodzi w życie z dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 21;
- 7) art. 4 pkt 26 – w zakresie art. 98a ust. 2 pkt 2, ust. 3 i 5 pkt 1 i ust. 6 ustawy zmienianej w art. 4 oraz pkt 29 lit. b, których wejście w życie wynika z komunikatu, o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 7.

## UZASADNIENIE

Głównym celem projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw jest transpozycja do polskiego prawodawstwa dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/645 z dnia 18 kwietnia 2018 r. zmieniającej dyrektywę 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób oraz dyrektywę 2006/126/WE w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE L 112 z 02.05.2018, str. 29), zwanej dalej „dyrektywą 2018/645”.

Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw wprowadza zmiany do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w zakresie m.in. szkolenia osób zamierzających lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy, nadzoru nad ośrodkami szkolenia oraz dostosowania obiegu dokumentów i danych o prowadzonych szkoleniach do potrzeb wynikających z projektowanych zmian. Projekt ustawy zawiera zmianę: ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (art. 1), ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (art. 2), ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o służbie medycyny pracy (art. 3), ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (art. 4), ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (art. 5), ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (art. 6), ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (art. 7) oraz ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych (art. 8).

Projektowane regulacje są związane z:

- doprecyzowaniem i rozszerzeniem stosowania wyjątków w zakresie dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniającej rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającą dyrektywę Rady 76/914/EWG, zwanej dalej „dyrektywą 2003/59”,
- ustanowieniem nowego dokumentu w postaci karty kwalifikacji kierowcy jako dokumentu potwierdzającego uprawnienia kierowcy do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, któremu nie można wydać prawa jazdy z wpisem kodu 95,

- wymianą informacji o wydanych i cofniętych świadectwach kwalifikacji kierowcy,
- wprowadzeniem profilu kierowcy zawodowego jako zestawu danych identyfikujących i opisujących osobę ubiegającą się o wpis w prawie jazdy kodu 95, wydanie karty kwalifikacji kierowcy i świadectwa kwalifikacji zawodowej, wykonanie badań lekarskich i psychologicznych, utworzonego, udostępnionego, aktualizowanego i archiwizowanego w systemie teleinformatycznym,
- rozszerzeniem instytucji zawieszenia uprawnień do kierowania pojazdami i ograniczeniem przypadków stosowania skierowań kierowców na badania lub kursy.

## **I. Transpozycja do polskiego prawodawstwa dyrektywy 2018/645**

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

Projekt ustawy dostosowuje do aktualnego stanu prawnego wyłączenia ze stosowania przepisów dyrektywy 2003/59/WE w zakresie zwolnienia z konieczności uzyskania odpowiedniej kwalifikacji (tj. kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej lub kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej) i ukończenia szkolenia okresowego. W stosunku do obowiązującego art. 39a ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy) dokonano następujących zmian w zakresie:

- 1) pkt 3 – rozszerzono przepis o warunek wykonywania przewozu drogowego w związku z zadaniami powierzonymi siłom zbrojnym;
- 2) pkt 4 wyrazy „obrony cywilnej” zastąpiono wyrazami „formacje obrony cywilnej” i rozszerzono przepis o warunek wykonywania przewozu drogowego w związku z zadaniami powierzonymi wskazanym służbom;
- 3) pkt 5 – wyrazy „jednostki badawczo-rozwojowe lub szkoły wyższe” zastąpiono wyrazami „instytuty badawcze, uczelnie lub Sieć Badawczą Łukasiewicz” oraz rozszerzono przepis o kierowcę pojazdu przemieszczanego do naprawy lub konserwacji bądź kierowcę pojazdu nowego i odremontowanego;
- 4) pkt 7 – rozszerzono przepis o pojazdy przeznaczone do niehandlowego przewozu pomocy humanitarnej;
- 5) pkt 8 – rozszerzono przepis o dodatkowy warunek polegający na tym, że pojazdy wskazane w przepisie nie są wykorzystywane do handlowego przewozu rzeczy lub osób;

- 6) pkt 9 – zlikwidowano warunek w postaci wykorzystania pojazdu do użytku osobistego;
- 7) pkt 10 – rozszerzono przepis o dodatkowy komponent w postaci sprzętu, którego wykorzystanie przez kierowcę może zwalniać z wymogów wynikających z dyrektywy 2003/59.

Ponadto wprowadzono nowe wyjątki, dotyczące kierowcy pojazdu:

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

Należy wskazać, że wdrożenie dyrektywy 2018/645 w zakresie jej niestosowania wobec kierowców pojazdów wykorzystywanych przez „służby ratownictwa medycznego”, gdy przewóz jest wykonywany w związku z zadaniami powierzonymi tej „służbie”, nastąpiło na podstawie art. 3 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Zgodnie z tym przepisem ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym nie stosuje się do przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów, będącymi zespołami ratownictwa medycznego oraz w ramach usług transportu sanitarnego. Istnienie wyłączenia generalnego, obejmującego zwolnienie kierowców wykonujących ww. przewozy, które są wykonywane jedynie w ramach zadań powierzonych tej „służbie”, z ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,

w tym z konieczności uzyskania odpowiedniej kwalifikacji i uczestnictwa w szkoleniu okresowym, wyklucza potrzebę wprowadzenia do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym dodatkowo wyłączenia szczegółowego dla tych kierowców.

Jednocześnie w art. 1 pkt 2 lit. d projektu ustawy w zmianie dotyczącej art. 39a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym dodano nowy ust. 4 wskazujący, że wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 1, 5 i 6, nie stosuje się do kierowcy pojazdu, do kierowania którego jest wymagane prawo jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B lub B+E (dotychczas przepis obejmował jedynie kategorie prawa jazdy A1, A, B1, B lub B+E).

Ponadto, w rozumieniu zmienianego art. 39a ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy), przyjmuje się, że przez „wprowadzenie do użytku” pojazdu rozumie się możliwość wykorzystywania pojazdu do celów transportowych. „Obszar wiejski” należy natomiast rozumieć, zgodnie z definicją przyjętą przez Główny Urząd Statystyczny, jako „teren położony poza granicami administracyjnymi miast”. W przypadku zaś „głównego zajęcia kierowcy” uznaje się, że kierowanie pojazdem nie jest takim (głównym) zajęciem, gdy zajmuje mniej niż 30% miesięcznego czasu pracy kierowcy. Natomiast „przewóz niehandlowy” rozumie się jako każdy przewóz drogowy inny niż przewóz zarobkowy lub na potrzeby własne, za który nie otrzymuje się bezpośredniego ani pośredniego wynagrodzenia i który nie generuje bezpośrednio ani pośrednio żadnego dochodu dla kierowcy pojazdu ani nikogo innego oraz który nie ma związku z działalnością zawodową ani zarobkową.

Projektowana ustawa zakłada możliwość prowadzenia kursów kwalifikacyjnych, tj. kwalifikacji wstępnej i kwalifikacji wstępnej przyspieszonej oraz szkoleń okresowych w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu (e-learning). W związku z wprowadzeniem nowej formy szkolenia określono również, że ośrodki szkolenia mogą prowadzić kursy kwalifikacyjne i szkolenia okresowe w zakresie bloku programowego określonego odpowiednio dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E w formie stacjonarnej rozumianej jako prowadzenie zajęć w ośrodku szkolenia lub w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. Tymczasem szkoła ponadpodstawowa prowadząca kształcenie w zawodzie, dla którego podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2021 r. poz. 1082),

przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, a także ww. szkoła, placówka kształcenia ustawicznego i centrum kształcenia zawodowego prowadzące kwalifikacyjne kursy zawodowe w zakresie kwalifikacji wyodrębnionej w zawodzie, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, będą mogły prowadzić zajęcia – w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E – w formie stacjonarnej lub dziennej, o której mowa w art. 4 pkt 29a i 29b ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe. Ponadto określono, że wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, które dotychczas mogły prowadzić kursy kwalifikacyjne, po wejściu w życie projektowanej ustawy, ze względu na przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych organizowanych po ukończonych kursach kwalifikacyjnych, w celu uniknięcia konfliktu interesów, będą mogły prowadzić jedynie szkolenia okresowe w zakresie bloku programowego określonego odpowiednio dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E.

Wprowadzenie formy nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu będzie z jednej strony transpozycją dyrektywy 2018/645, z drugiej zaś strony wyjdzie naprzeciw oczekiwaniom kierowców, przedsiębiorców wykonujących przewóz drogowy i ośrodków szkolenia w zakresie umożliwienia korzystania z nowoczesnej formy prowadzenia zajęć. Jednocześnie w celu ograniczenia ewentualnych nieprawidłowości w szkoleniu prowadzonym w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu będzie można ją stosować w ramach kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego po uzyskaniu zgody. Będzie ona udzielana na wniosek przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia po spełnieniu przez ośrodek szkolenia dodatkowych warunków. Do wniosku przedsiębiorca będzie załączał dokumenty potwierdzające spełnienie ww. warunków w postaci np. kopii dowodów rejestracyjnych posiadanych pojazdów oraz kopii umów z zatrudnianymi wykładowcami i instruktorami. Zgoda ta będzie cofana w przypadku zaprzestania spełnienia przez ośrodek szkolenia przynajmniej jednego z tych warunków. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek będzie obowiązany w terminie 14 dni od zaprzestania spełnienia któregoś z warunków poinformować wojewodę o tym fakcie,



chyba że ponownie zacznie spełniać wszystkie warunki wymagane do uzyskania zgody. Jednocześnie w przypadku trwałego i czasowego niespełnienia przez ośrodek szkolenia któregoś z wymaganych warunków ośrodek szkolenia nie może w tym czasie prowadzić szkolenia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.

Zgodę będzie mógł otrzymać przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia, który:

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

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

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

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

- 1) wskazanie, że w rozporządzeniu oprócz warunków określa się tryb, zakres i sposób prowadzenia kursów kwalifikacyjnych i szkolenia okresowego;
- 2) określenie szczegółowych wymagań dla oprogramowania, przy użyciu którego można prowadzić zajęcia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;
- 3) zakres tematyczny i liczbę godzin zajęć, które można prowadzić w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;
- 4) 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,

- kwalfikację wstępną uzupełniającą, kwalfikację wstępną uzupełniającą przyśpieszoną i szkolenie okresowe;
- 5) wskazanie, że w rozporządzeniu oprócz warunków przeprowadzania testów kwalfikacyjnych określa się tryb, zakres i sposób ich przeprowadzenia;
  - 6) wskazanie, że w rozporządzeniu oprócz sposobu prowadzenia dokumentacji związanej z kursami kwalfikacyjnymi i szkoleniami okresowymi określa się szczegółowe warunki, tryb i zakres prowadzenia tej dokumentacji;
  - 7) wskazanie wzorów dokumentów związanych z prowadzonym szkoleniem;
  - 8) wysokość opłaty:
    - a) za wydanie zgody na prowadzenie szkolenia w ramach kursu kwalfikacyjnego i szkolenia okresowego w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 600 zł,
    - b) za przeprowadzenie testu kwalfikacyjnego, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 60 zł (następuje dodanie przepisu, który umożliwi określenie wysokości opłaty za ww. zgodę oraz za przeprowadzenie testu kwalfikacyjnego).

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

Projektowana ustawa określa, że wojewoda niezwłocznie po stwierdzeniu wydania świadectwa kwalfikacji zawodowej na podstawie szkolenia w ramach kwalfikacji wstępnej, kwalfikacji wstępnej przyśpieszonej, kwalfikacji wstępnej uzupełniającej,

kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej oraz szkolenia okresowego przeprowadzonego:

- 1) w mniejszym wymiarze godzin niż wynika to z przepisów wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym lub
  - 2) przez przedsiębiorcę nieposiadającego wpisu w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia lub skreślonego z tego rejestru
- unieważnia i cofa świadectwo kwalifikacji zawodowej i przekazuje do centralnej ewidencji kierowców informację o cofnięciu oraz dacie cofnięcia.

Analogicznie dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej niezwłocznie po otrzymaniu zawiadomienia o stwierdzeniu przez organ sprawujący nadzór pedagogiczny, o którym mowa w ustawie z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, że:

- 1) kształcenie w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E było prowadzone przez szkołę, placówkę lub centrum, o których mowa w art. 39aa ust. 1 pkt 2–4, w mniejszym wymiarze godzin niż wynika to z przepisów wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 pkt 2 lub
  - 2) kształcenie w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E było prowadzone przez szkołę prowadzącą kształcenie zawodowe, o której mowa w art. 4 pkt 28a lit. a ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, oraz placówkę lub centrum, o których mowa w art. 2 pkt 4 tej ustawy, nieuprawnione do prowadzenia tego kształcenia
- unieważnia i cofa świadectwo kwalifikacji zawodowej i przekazuje do centralnej ewidencji kierowców informację o cofnięciu oraz dacie cofnięcia.

Wojewoda będzie cofał świadectwo kwalifikacji zawodowej w oparciu o ustalenia poczynione w ramach nadzoru sprawowanego nad ośrodkami szkolenia. Stwierdzone podczas kontroli naruszenia będą podstawą wszczęcia postępowania w przedmiocie wydania decyzji o zakazie prowadzenia ośrodka szkolenia i wykreśleniu przedsiębiorcy z rejestru działalności regulowanej. W ramach prowadzonego przez wojewodę postępowania będą mogły brać udział zainteresowane osoby w zakresie przewidzianym ustawą z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735).

Dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej będzie cofał świadectwo kwalifikacji zawodowej na podstawie informacji uzyskanej w ramach nadzoru pedagogicznego z właściwego kuratorium.

Cofnięcie świadectwa kwalifikacji zawodowej zobliguje starostę jako organ wydający dokumenty potwierdzające uzyskanie uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy pojazdu ciężarowego lub autobusu, tj. prawo jazdy z wpisem kodu 95 i kartę kwalifikacji kierowcy, do zatrzymania prawa jazdy i jego unieważnienia oraz unieważnienia karty, które zostały wydane na podstawie cofniętego świadectwa kwalifikacji kierowcy.

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

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

Europejskiej lub w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z aktualnym wpisem kodu 95.

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

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

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

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

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

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

W art. 4 pkt 11 lit. a projektu ustawy (dodany ust. 2a w art. 20 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212)) zawarto przepis

upoważniający ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych do określenia, w drodze rozporządzenia:

- 1) wzoru karty kwalifikacji kierowcy oraz jej opisu;
- 2) szczegółowych warunków wydawania i unieważniania kart kwalifikacji kierowcy, a także szczegółowych czynności organów i innych jednostek z tym związanych oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach;
- 3) opłaty za wydanie karty kwalifikacji kierowcy – przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 200 zł.

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

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



produkcji i wydania, jak również przechowywania danych, muszą być odpowiednio chronione oraz zabezpieczone przed dostępem osób nieuprawnionych. Ustanowienie karty dokumentem pierwszej kategorii zapewni spełnienie tych warunków.

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

Zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (art. 1 projektu ustawy)

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

wdrożą dyrektywę 2003/59/WE, uporządkują przepisy w przedmiotowym zakresie oraz umożliwią wykonywanie przewozu drogowego osób pojazdami właściwymi dla prawa jazdy kategorii D i D+E na podstawie uzyskanej kwalifikacji wstępnej, a w zakresie prawa jazdy kategorii D1 lub D1+E – na podstawie kwalifikacji wstępnej przyspieszonej – już od 21. roku życia.

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

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

- 1) ośrodek szkolenia – w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej oraz szkolenia okresowego w zakresie bloku programowego określonego odpowiednio dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E;
- 2) szkołę ponadpodstawową prowadzącą kształcenie w zawodzie, dla którego podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – w ramach kwalifikacji wstępnej

w zakresie bloku programowego określonego dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E;

- 3) szkołę, o której mowa w pkt 2, placówkę kształcenia ustawicznego lub centrum kształcenia zawodowego, o których mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, prowadzące kwalifikacyjny kurs zawodowy w zakresie kwalifikacji wyodrębnionej w zawodzie, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E;
- 4) szkołę, o której mowa w pkt 2, lub placówkę kształcenia ustawicznego lub centrum kształcenia zawodowego, o których mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, prowadzącą kurs umiejętności zawodowych w zakresie tej części efektów kształcenia wyodrębnionej w ramach kwalifikacji, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 tej ustawy, przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E.

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

W celu rozróżnienia i właściwego przyporządkowania formy prowadzonych szkoleń w projektowanej ustawie określono, że ośrodek szkolenia prowadzi szkolenia w formie stacjonarnej lub w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, zaś szkoła i placówka prowadzą zajęcia w formie dziennej lub stacjonarnej.

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

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

Zaletą rozwiązania dla kierowców będzie możliwość przechodzenia do kolejnych etapów uzyskania uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy bez konieczności okazywania dokumentów potwierdzających zakończenie szkolenia czy uzyskanie pozytywnego wyniku z testu kwalifikacyjnego. Profil przyspieszy również proces – dane po uzyskaniu pozytywnego wyniku z testu kwalifikacyjnego trafią do starosty, który zleci

wydanie odpowiedniego dokumentu. Przekazywanie danych i informacji w zakresie określonym w projektowanej ustawie będzie w zakresie integracji z systemem bezkosztowe dla podmiotów przekazujących te dane i informacje.

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

W celu prawidłowego rozumienia i stosowania art. 39b ust. 1a i 1b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym dokonano zmiany redakcyjnej przepisów w taki sposób, że wyrazy „dla których” zastąpiono odpowiednio wyrazami „dla którego” oraz „dla której”.

W celu poprawienia i uczynienia transparentnymi zasad przeprowadzenia testu kwalifikacyjnego określono, że testy będą przeprowadzane przez egzaminatorów w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego (aktualnie przeprowadza je na wniosek kierownika ośrodka szkolenia komisja powołana przez wojewodę w ośrodku szkolenia, w którym co do zasady osoba szkolona ukończyła kurs kwalifikacyjny). Będzie to nowe zadanie ośrodka. Wyjątek od powyższej zasady przeprowadzania testów kwalifikacyjnych w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego będzie dotyczył osób, które przygotowują do testu kwalifikacyjnego w zakresie kwalifikacji wstępnej odbywają w ramach kształcenia w systemie oświaty, tj.:

- 1) uczniów szkół ponadpodstawowych prowadzących kształcenie w zawodzie, dla którego podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E oraz
- 2) słuchaczy kwalifikacyjnych kursów zawodowych, prowadzonych przez szkołę, placówkę lub centrum, w zakresie kwalifikacji wyodrębnionej w zawodzie, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E

– którzy do pierwszego testu kwalifikacyjnego przystąpią w ramach egzaminu potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie albo egzaminu zawodowego przeprowadzanego przez okręgową komisję egzaminacyjną, a w razie potrzeby do każdego następnego testu – wyłącznie w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego.

Ww. wyjątek nie będzie obejmował natomiast osób, które przygotowujące do testu kwalifikacyjnego w zakresie kwalifikacji wstępnej odbywają również w ramach kształcenia w systemie oświaty, tj. uczestników kursów umiejętności zawodowych, prowadzonych przez szkołę, placówkę lub centrum, w zakresie tej części efektów kształcenia wyodrębnionej w ramach kwalifikacji, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 tej ustawy, przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E – bowiem one do testu kwalifikacyjnego będą przystępować wyłącznie w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego. Rozwiązanie wprowadzi możliwość ponownego przystępowania do testu kwalifikacyjnego po uzyskaniu negatywnego wyniku z tego testu według potrzeb i możliwości zdającego (obecnie test kwalifikacyjny jest organizowany przez ośrodek szkolenia i termin lub kolejne terminy testu kwalifikacyjnego są uzależnione w dużej mierze od ośrodka szkolenia). Ponadto testy te będą przeprowadzane przez niezależnych egzaminatorów (aktualnie test kwalifikacyjny przeprowadzają w ośrodkach szkolenia przedstawiciele wojewody, którzy nierzadko w ramach obowiązków służbowych nadzorują te ośrodki) za ustaloną opłatą uiszczaną przez osoby zdające (aktualnie ośrodek szkolenia pokrywa koszty pracy komisji egzaminacyjnej w wysokości 1000 zł i przekazuje środki finansowe członkom komisji w sposób zwyczajowo przyjęty przez daną komisję, np. po zakończonym teście kwalifikacyjnym). W ocenie projektodawcy przyjęte rozwiązanie zostanie pozytywnie odebrane zarówno przez ośrodki szkolenia, jak również przez osoby szkolone. Poza tym wykluczy kontakt osób kontrolujących ośrodki z tymi podmiotami podczas testów kwalifikacyjnych. Skutkiem zaś wprowadzenia transparentnych zasad przeprowadzenia testu kwalifikacyjnego będzie rzeczywiste sprawdzenie wiedzy osób szkolonych i niedopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego na stanowisku kierowcy przez takie osoby, które nie spełniają określonych przepisami wymagań.

Ponadto przewiduje się, że docelowo testy kwalifikacyjne będą przeprowadzone elektronicznie. Do czasu jednak wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych z wykorzystaniem systemu informatycznego wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego testy kwalifikacyjne będą przeprowadzane w postaci papierowej. Testy kwalifikacyjne organizowane przez okręgowe komisje egzaminacyjne będą przeprowadzane w formie pisemnej w postaci papierowej lub z wykorzystaniem elektronicznego systemu przeprowadzania egzaminu zawodowego, o którym mowa w art. 44zzzd ust. 3 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2020 r. poz. 1327, z późn. zm.).

W celu zapewnienia odpowiednio wysokiego poziomu trudności testu kwalifikacyjnego, jak również w celu usunięcia ewentualnych wątpliwości odnośnie do braku jawności bazy pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym, dodano w art. 39b<sup>1</sup> ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym przepis, w którym stwierdzono, że pytania stosowane na teście kwalifikacyjnym nie stanowią jak dotychczas informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2020 r. poz. 2176).

Ponadto, wykorzystując cyfrowy obieg dokumentów podczas uzyskiwania uprawnień do wykonywania przewozu drogowego na stanowisku kierowcy pojazdu ciężarowego lub autobusu, określono, że wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej będzie następować po złożeniu przez osobę z wynikiem pozytywnym testu kwalifikacyjnego, przez wprowadzenie odpowiedniej informacji do centralnej ewidencji kierowców. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20 projektu ustawy, wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej będzie następować przez wprowadzenie informacji o jego wydaniu do profilu kierowcy zawodowego niezwłocznie po złożeniu testu kwalifikacyjnego z wynikiem pozytywnym.

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

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

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

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

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



szkolenie okresowe w zakresie bloku programowego D1, D1+E, D i D+E do uzyskania wpisu w prawie jazdy przy kategorii D. Zmiana ograniczy liczbę wymaganych szkoleń dla kierowców wykonujących przewóz drogowy oraz czas i środki finansowe tych kierowców poświęcane na te szkolenia.

W celu zmniejszenia obowiązków nałożonych aktualnie na przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia w zakresie podwójnego przekazywania informacji do wojewodów i centralnej ewidencji kierowców określono, że dane, które aktualnie przekazuje się bezpośrednio do wojewodów najpóźniej w następnym dniu roboczym po dniu rozpoczęcia zajęć, oraz dane osób, które przekazuje się w terminie 14 dni od dnia zakończenia szkolenia okresowego i wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego jego ukończenie, nie będą przekazywane do wojewodów. W zamian przedmiotowe dane docelowo będą przekazywane do centralnej ewidencji kierowców. Jednakże do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonych w komunikacie, o którym mowa w art. 20 projektu ustawy, będą wprowadzane i gromadzone w profilu kierowcy zawodowego. Profil ten będzie zaś odpowiednio i we właściwym czasie wypełniany przez upoważnioną do wykonania tej czynności osobę z ośrodka szkolenia, która przeprowadzi szkolenie, oraz dyrektora szkoły, placówki lub centrum, o którym mowa w art. 39aa ust. 1 pkt 2–4 ustawy zmienianej w art. 1 projektu.

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

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

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

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

W celu podniesienia skuteczności nadzoru nad ośrodkami szkolenia w projekcie ustawy (art. 1 pkt 14 lit. a) określono, że wojewoda współpracuje w tym zakresie z właściwym wojewódzkim inspektorem transportu drogowego i okręgowym inspektorem pracy, a w razie potrzeby uzgadnia przeprowadzenie kontroli czasu pracy kierowców wybranych przedsiębiorców, których pracownicy uczestniczyli w kursach kwalifikacyjnych lub szkoleniach okresowych w ośrodku szkolenia wpisanym do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia prowadzonego przez tego wojewodę. Ponadto zadania wojewódzkiego inspektora transportu drogowego uzupełniono o przeprowadzanie kontroli dokumentów związanych również z obowiązkowymi szkoleniami kierowców i wykonywaniem przez nich pracy na stanowisku kierowcy. Powyższe zmiany mają usprawnić działania wojewody w zakresie wykazania nieobecności kierowców na zajęciach mimo stwierdzania w dokumentacji szkoleniowej ich obecności na zajęciach

przez porównywanie dokumentacji szkoleniowej z odczytem karty do tachografu kierowcy (aktualnie niejednokrotnie w dokumentacji szkoleniowej jest odnotowana obecność kierowcy mimo tego, że w czasie szkolenia kieruje pojazdem i wykonuje przewóz drogowy, co dokumentuje jego karta do tachografu).

W celu uczynienia procesu uzyskania uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy pojazdu ciężarowego lub autobusu w pełni cyfrowym procesem określono, że lekarz uprawniony do wykonywania badań lekarskich w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do pracy na stanowisku kierowcy, tj. posiadający uprawnienia do przeprowadzania badań stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy oraz posiadający uprawnienie do przeprowadzenia badań w zakresie medycyny pracy, po przeprowadzeniu badania, docelowo będzie przekazywał odpowiednie dane do centralnej ewidencji kierowców. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 21 projektowanej ustawy, ww. dane będą gromadzone w profilu kierowcy zawodowego.

Analogiczne rozwiązanie będzie miało miejsce w przypadku psychologów uprawnionych do wykonywania badań psychologicznych w celu stwierdzenia istnienia albo braku przeciwwskazań psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy.

Przekazywanie danych w zakresie określonym w projektowanej ustawie będzie w zakresie integracji z systemem bezkosztowe dla podmiotów przekazujących te dane.

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

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

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

W projekcie ustawy wprowadza się również zmiany do załącznika nr 3 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, mające charakter porządkujący. Określone

w tych przepisach sankcje zostały już wprowadzone do systemu prawnego przez art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (w zakresie pkt 1.16.). Uporządkowanie ww. załącznika nr 3 jest niezbędne z uwagi na fakt, że załącznik nr 3 otrzymał w ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw nowe brzmienie, które nie uwzględniło zmian w zakresie pkt 1.16.

Zmiany w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (art. 2 projektu ustawy)

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

Ponadto zmieniono art. 80d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w zakresie ust. 4 pkt 4, ust. 6 i 7 w taki sposób, żeby wskazać w tych przepisach dodatkowe opłaty ewidencyjne związane z wydawaniem zgody na prowadzenie szkolenia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu oraz z wydawaniem karty kwalifikacji kierowcy i upoważnić ministra do spraw informatyzacji do wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 80d ust. 7 tej ustawy obejmującego obowiązek uiszczenia opłat ewidencyjnych za ww. czynności.

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

W dalszym ciągu będą obowiązywać przepisy dotyczące gromadzenia danych o ośrodkach szkolenia kierowców oraz innych jednostkach, tj. jednostkach wojskowych i jednostkach organizacyjnych służb podległych lub nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych, oraz szkołach, które prowadzą kursy na prawo

jazdy, i ich obowiązkach w zakresie przekazywania do centralnej ewidencji kierowców określonych danych i informacji.

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

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

Ponadto w art. 129 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zaproponowano nowy przepis, zgodnie z którym weryfikacja danych o kierującym pojazdem, którego prawo jazdy lub karta kwalifikacji kierowcy zostały wydane przez inne niż Rzeczpospolita Polska państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską, państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, będzie następować w drodze teletransmisji przy użyciu elektronicznej sieci w zakresie danych aktualnie dostępnych w elektronicznej sieci.

W dodanym art. 135c w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym uprawniono policjanta do zatrzymania karty kwalifikacji kierowcy za pokwitowaniem w razie jej unieważnienia. Natomiast w zmienionym art. 136 ww. ustawy określono tryb postępowania z zatrzymaną kartą, tj. nałożono na Policję obowiązek niezwłocznego, nie później niż w terminie 7 dni, przekazania jej staroście, który ją wydał. Analogiczne uprawnienia przewiduje się dla inspekcji transportu drogowego.

Zmiany w ustawie z dnia 27 czerwca 1997 r. o służbie medycyny pracy (art. 3 projektu ustawy)

W celu uzyskania przez marszałka województwa informacji o posiadaniu przez lekarza uprawnionego do przeprowadzenia badań stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań do kierowania pojazdami dodatkowo informacji o posiadaniu przez tego lekarza uprawnień do przeprowadzenia badań profilaktycznych dla kierowców, na

wniosek zainteresowanego wojewódzki ośrodek medycyny pracy będzie wydawał potwierdzenie posiadania przez lekarza uprawnień do przeprowadzenia badań profilaktycznych kierowców. W przypadku zaś wydania ww. potwierdzenia wojewódzki ośrodek medycyny pracy będzie zobowiązany niezwłocznie przekazać właściwemu marszałkowi województwa za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej informację o zawieszeniu albo utracie przez lekarza uprawnień do wykonywania badań profilaktycznych kierowców.

Zmiany w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (art. 4 projektu ustawy)

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

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

Ponadto w celu zapobieżenia wydawania osobom w wieku pomiędzy 21. a 23. rokiem życia prawa jazdy kategorii D lub D+E z ograniczeniem do wykonywania regularnych

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

Zgodnie z przepisami Konwencji o ruchu drogowym, podpisanej w Genewie dnia 19 września 1949 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 321 i 324), międzynarodowe prawo jazdy jest wydawane na rok, ale nie dłużej niż na okres ważności prawa jazdy. Przepisy ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami wskazują jednak, że to prawo jazdy powinno być wydane na okres 3 lat. Mając na względzie przedmiotową niezgodność przepisów, należy dokonać zmiany przepisów art. 10 ust. 2 ww. ustawy w zaproponowanym kształcie.

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

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

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



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

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

Dokonano zmiany w art. 15 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami w taki sposób, że wpis w prawie jazdy kodu 95 będzie dokonywany na pisemny wniosek kierowcy, na podstawie informacji zawartej w profilu kierowcy zawodowego albo w przedłożonych kopiach odpowiednich dokumentów, tj.:

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

Przepis uwzględnia normy umowy o handlu i współpracy zawartej między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej w zakresie wymiany brytyjskiej karty kwalifikacji kierowcy na polskie prawo jazdy z wpisem kodu 95.

Ponadto określono, że w celu wymiany karty kwalifikacji kierowcy osoby, której karta kwalifikacji kierowcy została wydana w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej, państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, na prawo jazdy z wpisem kodu 95 właściwy organ wydający prawo jazdy zwróci się do właściwego organu tego państwa o potwierdzenie danych zamieszczonych w oryginale dokumentu. Potwierdzenie danych w zakresie karty kwalifikacji kierowcy

wydanej przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską, państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej następuje wyłącznie w drodze teletransmisji przy użyciu elektronicznej sieci. W przypadku gdy użycie elektronicznej sieci nie byłoby możliwe, potwierdzenie danych i wymiana informacji może nastąpić w inny sposób, w szczególności w formie pisemnej w postaci papierowej lub elektronicznej. Wymiana danych następuje wyłącznie w zakresie danych aktualnie dostępnych w sieci elektronicznej.

Dodano w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami art. 15a, zgodnie z którym każdy starosta będzie mógł wydawać kartę kwalifikacji kierowcy, jeżeli nie będzie mógł wydać prawa jazdy z wpisem kodu 95. Karta będzie wydawana na podstawie informacji zawartej w profilu kierowcy zawodowego albo w przedłożonych kopiach odpowiednich dokumentów, tj.:

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

Przepis uwzględnia umowę o handlu i współpracy zawartą między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej w zakresie brytyjskiej wymiany karty kwalifikacji kierowcy na polskie prawo jazdy z wpisem kodu 95.

Będzie istniała możliwość wymiany obcej karty kwalifikacji kierowcy na polską kartę kwalifikacji kierowcy. Wymiana karty, jak również potwierdzenie danych, nastąpi na zasadach takich jak przy wymianie karty kwalifikacji kierowcy na prawo jazdy z wpisem kodu 95.

Ponadto świadectwo kwalifikacji zawodowej, potwierdzające ukończenie szkolenia okresowego w zakresie jednego z bloków programowych, wydane osobie, o której mowa w art. 39d ust. 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w brzmieniu

nadany przez art. 1 pkt 9 lit. c projektu ustawy, stanowi podstawę do uzyskania wpisu kodu 95 w zakresie posiadanych kategorii prawa jazdy spośród kategorii C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D i D+E. Wpis jest dokonywany na okres 5 lat liczony od dnia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej, o którym mowa w przepisach rozdziału 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, przy czym termin ten nie może być dłuższy niż okres ważności orzeczenia lekarskiego i orzeczenia psychologicznego. Za wydanie karty kwalifikacji kierowcy będzie pobierać się opłatę oraz opłatę ewidencyjną. Opłata za wydanie karty kwalifikacji kierowcy będzie stanowić dochód powiatu.

Jednocześnie zmieniono art. 16a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami o kartę kwalifikacji kierowcy jako kolejny dokument obok prawa jazdy i pozwolenia na kierowanie tramwajem (art. 4 pkt 10 projektu ustawy).

W art. 20 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami został dodany nowy ust. 2a (art. 4 pkt 11 projektu ustawy) upoważniający ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych do określania, w drodze rozporządzenia: wzoru karty kwalifikacji kierowcy oraz jej opisu, szczegółowych warunków wydawania i unieważniania karty kwalifikacji kierowcy, a także szczegółowych czynności organów i innych jednostek z tym związanych oraz wzoru dokumentów stosowanych w tych sprawach, oraz opłaty za wydanie karty kwalifikacji kierowcy.

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

instruktora kategorii D lub D+E warunkiem uzyskania uprawnienia instruktora (nauki jazdy) w tym zakresie będzie posiadanie co najmniej 10-letniego udokumentowanego doświadczenia w wykonywaniu międzynarodowego transportu drogowego osób albo transportu osób w komunikacji miejskiej na stanowisku kierowcy pojazdu, dla którego jest wymagane posiadania prawa jazdy D i D+E.

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

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

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

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

należy się spodziewać, że osoby mające związki z danym egzaminatorem uzyskają już uprawnienia do kierowania pojazdami.

Zgodnie z projektowaną ustawą (art. 1 pkt 16) powołana przez ministra właściwego do spraw transportu komisja do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych będzie uprawniona do opracowania i weryfikowania pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym (aktualnie nie jest wskazany podmiot, który przygotowuje te pytania). Wszystkie pytania, którymi zajmuje się komisja, będą opracowywane przez komisję (aktualnie pytania mogą być zgłaszane przez podmioty zewnętrzne i komisja je weryfikuje). Z dotychczasowych bowiem doświadczeń wynika, że przekazywane do weryfikacji przez podmioty zewnętrzne pytania egzaminacyjne są bardzo niskiej jakości. Środki publiczne są więc wydawane na weryfikację pytań egzaminacyjnych, które w większości nie mogą być później wprowadzone do bazy pytań egzaminacyjnych stosowanej na egzaminie państwowym na prawo jazdy. Proponowana zmiana spowoduje, że środki, które były przeznaczane na negatywną weryfikację pytań egzaminacyjnych przekazywanych przez podmioty zewnętrzne, będą mogły być wykorzystane na przygotowanie pytań, które w całości zostaną dołączone do bazy pytań stosowanej na egzaminie państwowym. Zmiana ta przyczyni się więc do bardziej racjonalnego wydawania środków z budżetu państwa.

Określono również, że przedmiotową komisję będzie nadzorował minister właściwy do spraw transportu (aktualnie nie ma takiego przepisu, stąd pojawiają się problemy natury nadzorczej). Ograniczono na poziomie projektowanej ustawy również liczbę specjalności członków tej komisji, rezygnując ze specjalności w zakresie zdrowia, dydaktyki, metodyki i psychologii oraz języka polskiego, ponieważ z dotychczasowej praktyki wynika, że obecność w komisji członków o takich specjalnościach nie gwarantuje pytań na odpowiednim, oczekiwanym i wymaganym poziomie. Pozostawiono jednak „otwarty” katalog specjalności, co pozwoli, w razie potrzeby, powołać do składu komisji osoby o innych specjalnościach niż wskazane w ustawie (projekt zakłada powołanie do komisji co najmniej specjalistów w zakresie ruchu drogowego, bezpieczeństwa ruchu drogowego i transportu drogowego).

Ponadto projektowana ustawa modyfikuje przepisy dotyczące komisji weryfikacyjnej. Aktualnie w skład komisji weryfikacyjnej przeprowadzającej egzaminy dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów wchodzi 4 egzaminatorów (oprócz przewodniczącego i sekretarza Komisji). W przypadku kiedy jest organizowana tylko

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

Projektowana ustawa zmienia brzmienie art. 64 ust. 7a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (art. 4 pkt 18 lit. c projektu ustawy). Celem zmiany brzmienia tego przepisu jest doprecyzowanie trybu przeprowadzania egzaminu weryfikacyjnego dla kandydatów na egzaminatorów przez wskazanie systemu teleinformatycznego wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego jako właściwego do przeprowadzania egzaminu.

W związku z przekazaniem wojewódzkim ośrodkom ruchu drogowego nowego zadania w postaci przeprowadzenia testów kwalifikacyjnych doprecyzowano w art. 67 ust. 1a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (art. 4 pkt 19 projektu ustawy), że w ramach nadzoru nad przeprowadzeniem egzaminów przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego marszałek województwa kontroluje sposób przeprowadzenia testów kwalifikacyjnych.

Projektowana ustawa (art. 4 pkt 20 projektu ustawy) zakłada zmianę art. 75 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami w celu dostosowania go do projektowanej zmiany przepisu art. 98a tej ustawy (art. 4 pkt 26 projektu ustawy).

Ponadto należy wskazać, że projektowany art. 75 ust. 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (art. 4 pkt 20 lit. b projektu ustawy) określa, że badania, o których mowa w art. 75 ust. 1 pkt 3–5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, tj. badania:

- osoby ubiegającej się o przywrócenie uprawnienia do kierowania pojazdem cofniętego ze względu na stan zdrowia,
- kierującego motorowerem, pojazdem silnikowym lub tramwajem, jeżeli kierował pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu,
- osoby posiadającej prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem, jeżeli istnieją uzasadnione i poważne zastrzeżenia co do stanu jej zdrowia,

będą się odbywać, jak dotychczas, w wojewódzkim ośrodku medycyny pracy. W przeciwieństwie jednak do obowiązujących rozwiązań prawnych badania te będzie można przeprowadzić w każdym, a nie jedynie we właściwym ze względu na miejsce zamieszkania osoby, ośrodku medycyny pracy. Odejście od nieakceptowalnej społecznie rejonizacji jest związane z oczekiwaniami społecznymi (zapotrzebowaniem społecznym). Długi czas oczekiwania na wyznaczenie terminu badania i na przeprowadzenie badania w wojewódzkich ośrodkach medycyny pracy implikuje daleko idące negatywne konsekwencje. Skutkuje bowiem brakiem możliwości szybkiego przebadania osoby skierowanej na badania, co do której zdrowia istnieją uzasadnione i poważne zastrzeżenia, oraz wydania decyzji o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami. W konsekwencji osoba, która ze względu na stan zdrowia nie może kierować pojazdem, kieruje takim pojazdem i stwarza zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Innym przypadkiem jest zbyt długi czas oczekiwania na badanie we właściwym wojewódzkim ośrodku medycyny pracy, co skutkuje nieprzedłożeniem odpowiedniego orzeczenia staroście i wydaniem decyzji o zatrzymaniu uprawnienia, mimo że osoba nie ma przeciwwskazań do kierowania pojazdami.

Zniesienie rejonizacji przyczyni się do tego, że osoby mające poddać się badaniom w wojewódzkim ośrodku medycyny pracy będą uprawnione do wyboru ośrodka, który jest w stanie przeprowadzić badanie w najkrótszym czasie.

W celu uczynienia procesu uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami w pełni cyfrowym procesem określono, że lekarz uprawniony do wykonywania badań lekarskich

w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami, po przeprowadzeniu badania, docelowo będzie przekazywał odpowiednie dane do centralnej ewidencji kierowców. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 21 projektowanej ustawy, ww. dane będą gromadzone w profilu kandydata na kierowcę.

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

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

W celu uczynienia procesu uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami w pełni cyfrowym procesem marszałek województwa docelowo będzie przekazywał do centralnej ewidencji kierowców informacje o wpisie i skreśleniu uprawnionego lekarza oraz uprawnionego psychologa z odpowiedniej ewidencji. Obowiązek będzie dotyczył również aktualizacji danych.

Projektowana zmiana art. 99 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami i wprowadzenie przepisu art. 98a do ww. ustawy (art. 4 pkt 26 i 27 projektu ustawy) służy likwidacji nadmiaru czynności administracyjnych wykonywanych przez organy samorządowe w związku z postępowaniami dotyczącymi kierowców, którzy kierowali pojazdami pod wpływem alkoholu. Zgodnie z obowiązującymi przepisami osoba, kierując pojazdem pod wpływem alkoholu, wobec której sąd orzekł zakaz kierowania pojazdami, ma cofane uprawnienia do kierowania pojazdami. Dodatkowo starosta wydaje skierowania na badania lekarskie i psychologiczne oraz na kurs reedukacyjny. Skierowania te są wydawane w formie decyzji administracyjnych i podlegają zaskarżeniu, pomimo że przepisy ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami jednoznacznie wskazują, że ww. osoby są obowiązane odbyć te badania czy uczestniczyć w kursach. Przyjęta praktyka powoduje także, że osoby, które mają cofnięte uprawnienia do kierowania pojazdami, nie mają motywacji do odbywania badań lekarskich w terminach wskazanych w skierowaniach i ww. ustawie (odpowiednio 1 miesiąc i 3 miesiące). Niedostarczenie badań skutkuje wydaniem decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy, ale mając na względzie, że uprawnienia do kierowania pojazdami zostały już cofnięte, to ich zatrzymanie jest już bezprzedmiotowe.



Przedstawiona zmiana służy uproszczeniu tej procedury przez rezygnację ze skierowań w formie decyzji administracyjnej. Informację o obowiązku poddania się badaniom czy odbycia szkoleń starosta wyśle do osoby zainteresowanej lub umieści na decyzji o cofnięciu uprawnień.

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

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

Zatrzymanie prawa jazdy może nastąpić przez:

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

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

uprawnienia do kierowania pojazdami. W stosunku zaś do zawieszonych uprawnień do kierowania pojazdami w dalszym ciągu powinno stosować się przepisy dotyczące cofnięcia uprawnienia do kierowania pojazdami.

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

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

- 1) uzasadnionego podejrzenia, że kierujący znajduje się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu;
- 2) przekroczenia liczby 24 punktów za wykroczenia w ruchu drogowym;
- 3) 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;
- 4) stwierdzenia braku zaświadczenia o przeprowadzonym badaniu technicznym z wynikiem pozytywnym lub w zakresie wyposażenia pojazdu w blokadę alkoholową lub dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej, lub prowadzenia pojazdu niewyposażonego w blokadę alkoholową;
- 5) popełnienia w okresie próbnym, o którym mowa w art. 91 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, trzech wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub jednego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji;
- 6) dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami nie może być wydany w związku z art. 12 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami;
- 7) kierowania pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym;
- 8) kierowania pojazdem silnikowym przewożącym osoby w liczbie przekraczającej liczbę miejsc określoną w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) lub wynikającą z konstrukcyjnego przeznaczenia pojazdu niepodlegającego rejestracji;

- 9) uzasadnionego podejrzenia, że kierowca popełnił przestępstwo lub wykroczenie, za które może być orzeczony zakaz prowadzenia pojazdów.

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

- 1) upłynął termin ważności prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem – jeżeli dokument ten został przesłany przez organy kontroli ruchu drogowego;
- 2) osoba posiadająca prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem nie przedstawiła w wymaganym terminie zaświadczenia o ukończeniu kursu dokształcającego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym lub kursów reedukacyjnych;
- 3) osoba posiadająca prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem nie przedstawiła w wymaganym terminie orzeczenia:
  - a) o istnieniu lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem, o którym mowa w art. 79 ust. 2 (art. 4 pkt 22 projektu ustawy),
  - b) o istnieniu lub braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem, o którym mowa w art. 84 ust. 1 (art. 4 pkt 24 projektu ustawy);
- 4) kierujący pojazdem przekroczył dopuszczalną prędkość o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym;
- 5) kierujący pojazdem silnikowym przewozi osoby w liczbie przekraczającej liczbę miejsc określoną w dowodzie rejestracyjnym (pozwoleniu czasowym) lub wynikającą z konstrukcyjnego przeznaczenia pojazdu niepodlegającego rejestracji; przepis nie dotyczy przewożenia osób autobusem w publicznym transporcie zbiorowym w gminnych, powiatowych i wojewódzkich przewozach pasażerskich w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1371), o ile w pojeździe są przewidziane miejsca stojące.

Wskazane przypadki dotyczą kierowców regularnie lub drastycznie łamiących przepisy ruchu drogowego albo niespełniających wymagań do uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami. Słuszne w tym przypadku założenie nie odnosi jednak właściwego skutku ze względu na obecnie obowiązujący stan prawny w zakresie uprawnień do kierowania pojazdami. Przepisy prawa nie przewidują obecnie, że w przypadku zatrzymania prawa jazdy zawieszeniu ulegają uprawnienia do kierowania pojazdami. Osoby, którym w ww. przypadkach zatrzymano prawo jazdy, nadal posiadają

uprawnienia do kierowania pojazdami. Daleko idąca świadomość prawna ww. osób doprowadza do sytuacji, w której osoby te wsiadają za kierownicę samochodu pomimo zatrzymania prawa jazdy, wiedząc, że policjant na drodze nie może zakwestionować posiadanych przez nich uprawnień, a jedyną karą, jaka może ich spotkać, jest kara grzywny w formie mandatu karnego za brak przy sobie dokumentu stwierdzającego uprawnienia do kierowania pojazdami. Jest to sytuacja niezamierzona, która powoduje, że osoby popełniające wykroczenia w ruchu drogowym bez właściwej uwagi traktują instytucję zatrzymania prawa jazdy. Przyczynia się to do dalszego uczestniczenia w ruchu drogowym przez osoby, których zachowania lub stan zdrowia zagrażają lub mogą zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego.

Mając powyższe na względzie, w projekcie ustawy zmieniono brzmienie art. 104a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (art. 4 pkt 32 projektu ustawy). Do obowiązującego już przepisu regulującego zawieszenie uprawnień osób, którym zatrzymano prawo jazdy na drodze za kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu, zostało dodane zawieszenie uprawnień dla ww. przypadków zatrzymania prawa jazdy. Wprowadzenie przedmiotowej regulacji spowoduje również nieuchronną karę w postaci braku faktycznej możliwości kierowania pojazdami, która może nastąpić wraz z zatrzymaniem prawa jazdy na drodze lub z upływem okresu, w którym wydane pokwitowanie uprawniało do kierowania pojazdami, albo wraz ze skutecznym doręczeniem decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy.

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

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

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

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

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

Projektowana ustawa porządkuje przesłanki określone w art. 118 ust. 5 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, będące podstawą skreślenia instruktora techniki jazdy z odpowiedniej ewidencji (art. 4 pkt 33 projektu ustawy). Zgodnie z projektem skreślenie z ewidencji instruktorów techniki jazdy będzie następować m.in. na podstawie art. 117 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, tj. w przypadku niespełnienia przesłanki w postaci posiadania co najmniej przez okres 3 lat prawa jazdy kategorii B oraz co najmniej przez okres roku prawa jazdy kategorii odpowiedniej do zakresu prowadzonych zajęć. Skreślenia z ww. ewidencji zaś nie będzie się dokonywać na podstawie art. 117 ust. 2 pkt 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, tj. w przypadku niespełnienia przesłanki w postaci ukończenia kursu dla osób ubiegających się o uprawnienia instruktora techniki jazdy.

W związku z wydawaniem nowego dokumentu w postaci karty kwalifikacji kierowcy przez starostę ustanowiono nadzór wojewody nad tym zadaniem starosty i uzupełniono odpowiednio brzmienie art. 122 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (art. 4 pkt 35 projektu ustawy).

Zmiana w ustawie z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (art. 5 projektu ustawy)

Zgodnie z brzmieniem art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 541 i 2183, z 2016 r. poz. 2001 oraz z 2018 r. poz. 957), do dnia wskazanego w komunikacie, który minister właściwy do spraw informatyzacji ogłasza w swoim dzienniku urzędowym oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej, określającego termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzenie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych o naruszeniach, o których mowa w rozdziale 15 ustawy zmienianej w art. 5 projektu ustawy, podmiot, który ujawnił popełnienie naruszenia, o którym mowa w art. 135 ust. 1 pkt 1a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, lub wydał prawomocne rozstrzygnięcie za to naruszenie, niezwłocznie powiadamia o tym starostę właściwego ze względu na miejsce zamieszkania kierującego pojazdem. Przepis art. 135 ust. 1 pkt 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (dalej: prd) przed nowelizacją dokonaną w 2020 r. stanowił o ujawnieniu naruszenia polegającego na kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym.

Ustawą z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1517) w art. 1 w pkt 40 nadano nowe brzmienie art. 135 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.). Nowelizacja ta dokonała zmiany w zakresie oznaczenia jednostek redakcyjnych tego artykułu. Zmiana art. 135 prd w zakresie ust. 1 polegała jedynie na zmianie pkt 1a na pkt 2, a pkt 2 na pkt 3, bez dokonywania zmian merytorycznych tych przepisów. W efekcie dokonanej zmiany prd i przy jednoczesnym braku nowelizacji art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw doszło do sytuacji, w której odesłanie zawarte w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw odsyła do nieistniejącej obecnie jednostki redakcyjnej. Na podstawie obowiązujących przepisów uprawnienie do zatrzymania wydanego w kraju prawa jazdy za pokwitowaniem w przypadku ujawnienia czynu polegającego na kierowaniu pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym reguluje art. 135 ust. 1 pkt 2 lit. a prd. Jednocześnie należy wskazać, że na

podstawie art. 15 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.) – art. 102 ust. 1b ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1268, z późn. zm.), zgodnie z którym administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji przekazuje staroście informacje w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 4 i 5, będące podstawą wydania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy, nie stosuje się do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych na zasadach określonych w art. 100aa–100aq prd. Na podstawie art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw przepisu art. 102 ust. 1b ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami nie stosuje się do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie staroście informacji z centralnej ewidencji kierowców, w przypadkach, o których mowa w art. 102 ust. 1 pkt 4 i 5. W związku z czym nadal istnieje konieczność informowania przez Inspekcję starosty o ujawnieniu za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących naruszeń polegających na przekroczeniu dopuszczalnej prędkości o więcej niż 50 km/h na obszarze zabudowanym. W celu wyeliminowania powstałej rozbieżności jest zasadnym w art. 7 w ust. 1 w pkt 1 ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw wyrazy „w art. 135 ust. 1 pkt 1a” zastąpić wyrazami „w art. 135 ust. 1 pkt 2”.

Ta zmiana przepisu doprowadzi do spójności ze zmienionymi przepisami prd i pozwoli na usunięcie ewentualnych wątpliwości w zakresie możliwości informowania starosty o ujawnionych naruszeniach przez Inspekcję Transportu Drogowego i nie pozwoli na kwestionowanie zasadności wydanych decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy.

Zmiany w ustawie z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (art. 6 projektu ustawy)

Art. 10d ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw określa, że do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych, o których mowa w art. 39c ust. 2, art. 39e ust. 3, art. 39g ust. 10 pkt 1 i art. 39h ust. 4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w brzmieniu nadanym ustawą z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, stosuje się przepisy dotychczasowe. Ze względu na fakt, że projektowana ustawa zmienia art. 39c i art. 39e ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (art. 1 pkt 7 i 10 projektu

ustawy), w celu uzyskania jasności w zakresie tego, kiedy i w jakim brzmieniu wchodzi w życie ww. przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, uchyla się ww. art. 10d i uzależnia się wejście w życie ww. przepisów od nowego komunikatu określonego w projektowanej ustawie.

Zmiany w ustawie z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (art. 7 projektu ustawy)

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

Zmiany w ustawie z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych (art. 8 projektu ustawy)

Umożliwienie organom rejestrującym służb wydawania dokumentów rejestracyjnych, nie dłużej niż przez okres dodatkowego półtora roku pozwoli na realizację zmiany już w nowym systemie i wyeliminuje konieczność ponoszenia kosztów zarówno po stronie służb, jak i administratora centralnej ewidencji.

Przewiduje się, że prowadzone prace w zakresie modernizacji centralnej ewidencji pojazdów w części, o której mowa w art. 80a ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r – Prawo o ruchu drogowym zakończą się w 2023 r. Jednocześnie obecne brzmienie przepisów z tego obszaru umożliwia wydawanie dowodów rejestracyjnych przez służby, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zgodnie z aktualnie określonym wzorem, nie dłużej niż do dnia 29 marca 2023 r. Po tym terminie będzie konieczne obsłużenie w niewspieranym i przestarzałym już obecnie technologicznie systemie wykorzystywanym przez służby możliwości wydruku dokumentów spełniających nowe wymagania. Aktualnie eksploatowany w służbach sprzęt i oprogramowanie może nie obsłużyć wydruku nowych i spełniających wymagania dokumentów. Realizacja zmian w starym systemie przy trwających pracach



w zakresie modernizacji nie znajduje uzasadnienia i skutkuje koniecznością poniesienia dodatkowych i znaczących kosztów.

Ponadto zmiana w zakresie karty pojazdu ma na celu wydłużenie okresu wydawania tej karty (czyli dokumentu publicznego I kategorii) w dotychczasowej formie do dnia 3 września 2022 r. – tj. do dnia, w którym zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw karta pojazdu przestanie być wydawana i straci ważność.

Karta pojazdu jako dokument kategorii I nie spełnia szeregu minimalnych wymagań w zakresie zabezpieczeń dokumentów wynikających z ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych i rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 2 lipca 2019 r. w sprawie wykazu minimalnych zabezpieczeń dokumentów publicznych przed fałszerstwem (Dz. U. poz. 1281). Obowiązujące przepisy umożliwiają wydawanie karty pojazdu w obecnej formie do dnia 11 lipca 2021 r. Dostosowanie karty pojazdu do ww. wymagań w zakresie zabezpieczeń wymagałoby licznych zmian, które według wskazań wytwórcy byłyby bardzo kosztowne i w praktyce wymagały zaprojektowania i wydania nowego dokumentu. Podejmowanie prac w tym zakresie, zarówno przez administrację, jak i wytwórcę tego dokumentu, aby wprowadzić stosowne zmiany na bardzo krótki czas (około 1,5 roku), nie byłoby racjonalne.

Zasadne jest więc umożliwienie wydawania karty pojazdu zgodnie z aktualnie określonym wzorem, nie dłużej jednak niż do dnia 3 września 2022 r., od którego dokument ten nie będzie już produkowany i wydawany.

W przepisach przejściowych (art. 9 projektu ustawy) określono, że do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wydawanie karty kwalifikacji kierowcy nie stosuje się przepisu art. 32b ust. 5 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz art. 15a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, a świadectwo kierowcy będzie wydawane z wpisem kodu 95 na dotychczasowych zasadach. Minister właściwy do spraw transportu ogłosi w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia ww. rozwiązań technicznych.

Ponadto w przepisach przejściowych (art. 10 projektu ustawy) określono, że świadectwo kierowcy wydawane w Rzeczypospolitej Polskiej przed dniem 23 maja 2020 r. bez wpisu kodu 95 albo z wpisem kodu 95 oraz od dnia 23 maja 2020 r. z wpisem kodu 95

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

Ponadto należy wskazać, że po terminie, od którego będzie się stosować art. 32b ust. 5 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w nowym brzmieniu, uzyskanie świadectwa kierowcy, w przypadku osób posiadających papierowe świadectwo kwalifikacji zawodowej, będzie poprzedzone koniecznością uzyskania karty kwalifikacji kierowcy lub prawa jazdy z wpisem kodu 95 i przedłożenia tej karty kwalifikacji kierowcy lub prawa jazdy organowi wydającemu świadectwo kierowcy.

Przepisy przejściowe projektu ustawy (art. 11) stanowią również, że minister właściwy do spraw transportu przekaze dyrektorom wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego katalog pytań testowych stosowanych na teście kwalifikacyjnym. Minister właściwy do spraw transportu ogłosi w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin, od którego będzie przekazywał ww. katalog pytań testowych. Ponadto po wejściu w życie projektu ustawy testy kwalifikacyjne będą musiały być w dalszym ciągu przeprowadzane. Katalog pytań testowych będzie musiał zostać odpowiednio uzupełniony (zweryfikowany), a na to potrzeba czasu. Stąd jest konieczny przepis przejściowy wskazujący, że dotychczasowy katalog powinien być wykorzystywany do czasu przygotowania nowego (tj. zweryfikowanego oraz uzupełnionego o nowe pytania) katalogu.

Z dniem wejścia w życie aktu wykonawczego, wydanego na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (planuje się wydać jeden akt wykonawczy na podstawie art. 39i ust. 1 tej ustawy), przedsiębiorcy prowadzący ośrodek szkolenia wpisani do właściwych rejestrów przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia prowadzą wszystkie szkolenia i kursy zgodnie z programem określonym w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 39i ust. 1 ww. ustawy. W stosunku natomiast do szkoleń okresowych prowadzonych w formie cyklu zajęć i kwalifikacji wstępnej,

kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej oraz kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej, rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, które zostanie wydane na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, stosuje się dotychczasowy program szkolenia (art. 12 projektu ustawy).

Propozycje scenariuszy, wizualizacji i opisów wchodzących w skład pytań egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie państwowym przekazywane komisji, o której mowa w art. 57a ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, przez podmioty zewnętrzne oraz przez osoby prywatne podlegające weryfikacji na podstawie dotychczasowych przepisów przekazuje się ministrowi właściwemu do spraw transportu do archiwizacji bez przeprowadzenia ich weryfikacji (art. 13 projektu ustawy).

Ponadto w przepisach przejściowych projektu ustawy (art. 14) określono również, że dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, jednak nie dłużej niż przez 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 80d ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 80d ust. 7 ustawy zmienianej w art. 2, jednak nie dłużej niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tego przepisu (art. 15 projektu ustawy).

Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 100aa ust. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 100aa ust. 8 ustawy zmienianej w art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tego przepisu (art. 16 projektu ustawy).

Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 57d ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 57d ust. 1 ustawy

zmienianej w art. 4, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tego przepisu (art. 17 projektu ustawy).

Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 81 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami zachowują moc do dnia wejścia w życie nowych przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 81 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 4, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tego przepisu (art. 18 projektu ustawy).

Ponadto projekt ustawy (art. 19) określa, że do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych z wykorzystaniem systemu informatycznego wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego testy kwalifikacyjne mogą być przeprowadzane w formie pisemnej w postaci papierowej. Minister właściwy do spraw transportu ogłosi w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia ww. rozwiązań technicznych. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 1 miesiąca przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie. Ponadto minister właściwy do spraw transportu po ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikatu określającego termin wdrożenia rozwiązań technicznych przekaże, nie później niż 2 tygodnie przed terminem wdrożenia rozwiązań technicznych określonych w tym komunikacie, bazę pytań dostawcy rozwiązań teleinformatycznych. Minister właściwy do spraw transportu po ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikatu określającego termin wdrożenia ww. rozwiązań technicznych, przekaże, nie później niż 2 tygodnie przed terminem wdrożenia rozwiązań technicznych określonych w tym komunikacie, bazę pytań dostawcy rozwiązań teleinformatycznych.

Ponadto w przepisach przejściowych (art. 20 i art. 21 projektu ustawy) określono, że minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych dotyczących nabywania

uprawnień przez kierowców zawodowych oraz komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych o lekarzach i psychologach oraz wydawanych przez nich orzeczeniach lekarskich i psychologicznych. Komunikaty ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesiące przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.

Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie dotyczącym nabywania uprawnień przez kierowców zawodowych kierownik ośrodka szkolenia przekazuje do wojewody przez wprowadzenie na bieżąco do profilu kierowcy zawodowego, a dyrektor szkoły, placówki i centrum – informację o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia pierwszych zajęć teoretycznych w ramach kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego lub informację o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia modułu szkolenia okresowego oraz w momencie wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego ukończenie szkolenia okresowego, wydania zaświadczenia potwierdzającego ukończenie modułu szkolenia okresowego, o którym mowa w art. 39d ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, albo ukończenie kursu kwalifikacyjnego – dane dotyczące osób, które ukończyły kurs lub szkolenie wymagane, obejmujące m.in. zakres kursu lub szkolenia rozumiany jako zakres bloku programowego określonego odpowiednio do kategorii prawa jazdy: C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E. Wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej będzie następować przez wprowadzenie odpowiednich danych do profilu (art. 22 projektu ustawy).

Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie dotyczącym nabywania uprawnień przez kierowców zawodowych wojewoda przekazuje do systemu teleinformatycznego i na bieżąco aktualizuje dane z prowadzonego rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia (art. 23 projektu ustawy).

Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie dotyczącym nabywania uprawnień przez kierowców zawodowych dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub upoważniony przez niego pracownik wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej wprowadza do profilu kierowcy zawodowego datę złożenia z wynikiem pozytywnym lub negatywnym przez osobę testu kwalifikacyjnego i datę wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej. Dane wprowadza się do profilu w momencie wydania świadectwa. Wydanie świadectwa

kwalfikacji zawodowej będzie następować przez wprowadzenie odpowiednich danych do profilu (art. 24 projektu ustawy).

Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie dotyczącym nabywania uprawnień przez kierowców zawodowych wojewoda lub upoważniony pracownik urzędu wojewódzkiego oraz dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej cofają świadectwo kwalifikacji zawodowej odpowiednio zgodnie z art. 39c ust. 4 albo ust. 5 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym i wprowadzają do profilu kierowcy zawodowego informację o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej wraz z datą cofnięcia tego świadectwa. Dane o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej wprowadza i aktualizuje się do profilu kierowcy zawodowego niezwłocznie po cofnięciu świadectwa kwalifikacji kierowcy. Cofnięcie świadectwa kwalifikacji zawodowej następuje wyłącznie w przypadku świadectwa, które zostało wydane od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy (art. 25 projektu ustawy).

Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie dotyczącym nabywania uprawnień przez kierowców zawodowych organ, który wydał profil kierowcy zawodowego, na bieżąco przekazuje do centralnej ewidencji kierowców wymagane dane w zakresie kart kwalifikacji kierowcy, obejmujących m.in. zakres wpisu kodu 95 rozumiany jako zakres bloku programowego określonego odpowiednio do kategorii prawa jazdy: C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E, i świadectw kwalifikacji kierowcy (art. 26 projektu ustawy).

Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie dotyczącym nabywania uprawnień przez kierowców zawodowych unieważnienie karty kwalifikacji, o którym mowa w art. 103a ustawy zmienionej w art. 4, następuje na podstawie danych z profilu kierowcy zawodowego (art. 27 projektu ustawy).

W celu wdrożenia rozwiązań technicznych, określonym w komunikacie dotyczącym nabywania uprawnień przez kierowców zawodowych, organy właściwe w sprawach wydawania uprawnień do kierowania pojazdami przekazują do centralnej ewidencji kierowców dane i informacje zawarte w profilu kierowcy zawodowego oraz dane z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, zgromadzone do dnia poprzedzającego dzień określony w ww. komunikacie (art. 28 projektu ustawy).

Ponadto do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie dotyczącym nabywania uprawnień przez kierowców zawodowych zadanie wojewody

oraz dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej, o których mowa w art. 39c ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, uznaje się za wykonane w przypadku wprowadzenia przez dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej do profilu kierowcy zawodowego daty złożenia z wynikiem pozytywnym przez osobę testu kwalifikacyjnego i datę wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej (art. 29 projektu ustawy). Również do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w ww. komunikacie zadanie kierownika ośrodka szkolenia, o którym mowa w art. 39e ust. 2 i 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, uznaje się za wykonane w przypadku wprowadzenia przez kierownika ośrodka szkolenia do profilu kierowcy zawodowego odpowiednich danych (art. 30 projektu ustawy).

Wobec wymienionych w art. 31 projektu ustawy grup uczniów i słuchaczy będą miały zastosowanie przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w brzmieniu dotychczasowym.

Projektowana ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkami.

Przepis związany z przekazaniem operatorowi systemu przez wojewodę danych o ośrodkach szkolenia wejdzie w życie w terminie 2 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Ponadto przepisy związane z wprowadzeniem profilu kierowcy zawodowego, przeprowadzeniem testu kwalifikacyjnego i wydawaniem świadectw kwalifikacji zawodowej przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, cofaniem świadectw kwalifikacji zawodowej, przekazywaniem do profilu kierowcy zawodowego przez ośrodki szkolenia, szkoły, placówki kształcenia ustawicznego i centra kształcenia zawodowego odpowiednich danych dotyczących szkolonych osób wejdą w życie w terminie 4 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Przepisy regulujące międzynarodową wymianę informacji o wydanych i cofniętych świadectwach kwalifikacji kierowcy oraz wydanych i unieważnionych kartach kwalifikacji kierowcy wejdą w życie w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

Realizacja funkcjonalności cyfrowych dedykowanych dla centralnej ewidencji kierowców nastąpi po ogłoszeniu komunikatu dotyczącego nabywania uprawnień przez

kierowców zawodowych oraz komunikatu dotyczącego lekarzy i psychologów oraz wydawanych przez nich orzeczeń lekarskich i psychologicznych.

Wejście w życie przepisu, na podstawie którego część teoretyczna egzaminów weryfikacyjnych dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów będzie się odbywać za pomocą systemu informatycznego, za pomocą którego są przeprowadzane egzaminy państwowe na prawo jazdy, nastąpi z dniem 1 stycznia 2022 r.

Odnosnie do projektowanego art. 4 pkt 26 w zakresie art. 98a ust. 2 pkt 2, ust. 3 i 5 pkt 1 i ust. 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami oraz pkt 29 lit. b określono, że ich wejście w życie wynika z komunikatu, o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957, z późn. zm.).

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

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

Zgodnie z § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt ustawy został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Rządowego Centrum Legislacji, w zakładce „Rządowy Proces Legislacyjny”, z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów.

Przedmiotowy projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.



<p><b>Nazwa projektu</b> Ustawa o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Rafał Weber, Sekretarz Stanu</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Bogdan Oleksiak (22) 630-12-40, @: sekretariatDTD@mi.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 17.06.2021 r.</p> <p><b>Źródło</b> Prawo UE</p> <p><b>Nr w Wykazie prac</b> UC18</p>
--	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw jest transpozycja do ustawodawstwa polskiego dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/645 z dnia 18 kwietnia 2018 r. zmieniającej dyrektywę 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób oraz dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE L 112 z 22.05.2018, str. 29), zwanej dalej „dyrektywą 2018/645”. Ponadto projekt zakłada zmianę przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w zakresie m.in. szkolenia osób zamierzających lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy, nadzoru nad ośrodkami szkolenia oraz dostosowania obiegu dokumentów i danych do potrzeb wynikających z projektowanych zmian. Dodatkowo projekt przewiduje zmianę przepisów ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami m.in. w zakresie procedury uzyskiwania prawa jazdy, zawieszania uprawnień do kierowania pojazdami oraz wydawania karty kwalifikacji kierowcy. Ponadto projekt ustawy przewiduje zmianę: ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o służbie medycyny pracy, ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw, ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw oraz ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych, których nowelizacje wynikają w ww. zmian.

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

Projekt ustawy rozszerza i doprecyzowuje, zgodnie z dyrektywą 2018/645, zakres wyłączeń spod stosowania przepisów dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zwanej dalej „dyrektywą 2003/59/WE”. Ponadto w projekcie ustawy określono nowy dokument w postaci karty kwalifikacji kierowcy. Kartę tę będzie wydawał starosta lub prezydent miasta na prawach powiatu i będzie ona potwierdzać uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego przez takich kierowców, którym nie można wydać prawa jazdy z wpisem kodu 95 ze względu na niespełnienie warunku zamieszkania na terytorium Polski (aktualnie potwierdzenie uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego na stanowisku kierowcy następuje przez wpis w prawie jazdy kodu 95 albo przez wydanie kierowcy z państwa trzeciego świadectwa kierowcy). Określono, że karta kwalifikacji kierowcy będzie należeć do pierwszej kategorii dokumentów publicznych. Jednocześnie, w związku z zamiarem wydawania karty kwalifikacji kierowcy, zrezygnowano z potwierdzania uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego na stanowisku kierowcy na podstawie świadectwa kierowcy. Świadectwo to będzie jednak dalej wydawane jako dokument potwierdzający legalne zatrudnienie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W projekcie rozszerzono również zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji kierowców o m.in. świadectwa kwalifikacji zawodowej, które zostały cofnięte (aktualnie w CEK gromadzi się jedynie informacje o wydanych świadectwach kwalifikacji zawodowej), oraz określono przepisy, umożliwiające wymianę danych w zakresie wydanych i cofniętych świadectw kwalifikacji kierowcy z innymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej przez sieć elektroniczną.

W projekcie ustawy wprowadzono również instytucję cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej. Cofnięcie tego świadectwa nastąpi po stwierdzeniu przez wojewodę wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej na podstawie szkolenia w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej oraz szkolenia okresowego przeprowadzonego w mniejszym wymiarze godzin niż wynika to z przepisów wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym lub przez przedsiębiorcę nieposiadającego wpisu w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia lub skreślonego z tego rejestru. Ponadto wojewoda będzie przekazywał do CEPiK informację o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej. Analogicznie będzie postępował dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej wobec świadectw kwalifikacji zawodowej uzyskanych w jednostce systemu oświaty. Starosta lub prezydent miasta na prawach powiatu na podstawie otrzymanej informacji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej będzie zatrzymywał prawo jazdy z

wpisem kodu 95 i cofał kartę kwalifikacji kierowcy. Dokonano również odpowiednich zmian w zakresie gromadzenia i przekazywania danych oraz zatrzymywania dokumentów. Wprowadzenie instytucji cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej stanowi podstawę do umieszczenia takiej informacji w CEK w celu udostępnienia jej (oprócz informacji o wydaniu świadectwa), zgodnie z dyrektywą 2018/645, innym państwom członkowskim Unii Europejskiej w sieci elektronicznej. Ponadto będzie to służyć uniemożliwieniu wykonywania przewozu drogowego przez kierowców, którzy niezgodnie z prawem otrzymali świadectwo kwalifikacji zawodowej, a w dalszej perspektywie przyczyni się do uczestnictwa kierowców w pełnym wymiarze szkolenia okresowego, co z kolei powinno podnieść ich kwalifikacje również w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Projektowane rozwiązania w zakresie ww. wyłączeń obejmą grupy kierowców, np. rolników, którzy w świetle obowiązujących przepisów nie zawsze podlegali tym wyłączeniom. Ponadto doprecyzowanie tych wyłączeń uczyni przepisy bardziej czytelnymi i łatwiejszymi w stosowaniu przez kierowców wykonujących przewóz drogowy, którzy mogą korzystać z przedmiotowych wyłączeń. Ustanowienie karty kwalifikacji kierowcy jako dokumentu potwierdzającego uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego na stanowisku kierowcy będzie z jednej strony transpozycją dyrektywy 2018/645 do ustawodawstwa polskiego, z drugiej zaś strony doprowadzi do tego, że ten sam organ w Polsce (starosta lub prezydent miasta na prawach powiatu) będzie wydawał dokumenty komunikacyjne dla kierowców, w tym dokumenty potwierdzające uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego (aktualnie prawo jazdy z kodem 95 wydaje starosta lub prezydent miasta na prawach powiatu, a świadectwo kierowcy – Główny Inspektor Transportu Drogowego). Ponadto o nabycie karty kwalifikacji kierowcy będzie można ubiegać się w urzędzie, który znajduje się „w pobliżu” wnioskodawcy (Główny Inspektor Transportu Drogowego ma siedzibę w Warszawie). O wydanie karty będzie wnioskował sam kierowca (aktualnie pracodawca występuje dla kierowcy o wydanie świadectwa kierowcy jako dokumentu potwierdzającego uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego na stanowisku kierowcy). Powinno to przyczynić się do pozytywnego odebrania projektowanych zmian. Jednocześnie starosta lub prezydent miasta na prawach powiatu będzie mógł weryfikować wydawane dokumenty, tj. prawo jazdy z wpisem kodu 95 i kartę kwalifikacji kierowcy, z danymi w centralnej ewidencji kierowców oraz, w razie potrzeby, z danymi z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, co pozwoli na szybkie i wiarygodne sprawdzenie dokumentów będących podstawą do wydania uprawnień. W razie zaś potrzeby, po uzyskaniu informacji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji kierowcy, starosta lub prezydent miasta na prawach powiatu będzie podejmował działania w kierunku pozbawienia kierowcy uprawnień do wykonywania przewozu drogowego na stanowisku kierowcy.

Wprowadzenie możliwości prowadzenia kursów kwalifikacyjnych i szkoleń okresowych w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu (e-learning) będzie z jednej strony transpozycją dyrektywy 2018/645, z drugiej zaś strony wyjdzie naprzeciw oczekiwaniom kierowców, przedsiębiorców i ośrodków szkolenia w zakresie umożliwienia korzystania z nowoczesnego sposobu prowadzenia szkolenia. Jednocześnie w celu ograniczenia ewentualnych nieprawidłowości w szkoleniu w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu będzie można ją stosować po uzyskaniu zgody wojewody wydawanej na wniosek przedsiębiorcy. Zgoda będzie udzielana po spełnieniu dodatkowych warunków przez ośrodki szkolenia, które zamierzają korzystać z tej formy szkolenia, a cofana w przypadku zaprzestania spełnienia tych warunków. Zgodę będzie mógł otrzymać ośrodek szkolenia, który odpowiednio długo prowadzi działalność i spełnia dodatkowe wymagania w zakresie posiadanej infrastruktury i kadry wykładowej. Służy to umożliwieniu korzystania z e-learningu jedynie sprawdzonym ośrodkom szkolenia, które poprzez nieprzerwaną kilkuletnią działalność będą dawać rękojmię na prowadzenie szkolenia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu w sposób rzetelny i zgodny z prawem. Ponadto w celu przeciwdziałania specjalizacji ośrodków szkolenia w zakresie prowadzenia szkolenia jedynie w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu w sposób zgodny z prawem planuje się określić, że takie ośrodki będą obowiązane przeprowadzać metodą tradycyjną zajęcia nieobjęte e-learningiem.

W celu podniesienia efektywności szkoleń kierowców zamierzających lub wykonujących przewóz drogowy, w szczególności ograniczenia lub zminimalizowania absencji tych kierowców na szkoleniach mimo stwierdzenia w dokumentacji szkoleniowej ich obecności na zajęciach, nałożono na ośrodek szkolenia nowe obowiązki, które jednak nie wymagają ponoszenia przez te ośrodki dodatkowych nakładów finansowych. Do kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego będzie mogła przystąpić osoba posiadająca profil kierowcy zawodowego. Będzie go wydawał, analogicznie jak w przypadku osób ubiegających się o uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami, starosta albo prezydent miasta na prawach powiatu. Po zakończeniu zaś kursu kwalifikacyjnego i szkolenia kierownik ośrodka szkolenia będzie odpowiednio uzupełniał profil kandydata na kierowcę. Ponadto przed rozpoczęciem kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego ośrodek szkolenia będzie obowiązany zapoznać ją z programem tego kursu i szkolenia. Ponadto nastąpią zmiany w raportowaniu o rozpoczętych i przeprowadzonych kursach i szkoleniach. Przekazywanie danych o kursach i szkoleniach zostanie ograniczone jedynie do odpowiedniego uzupełnienia przez ośrodek szkolenia profilu kierowcy zawodowego przed rozpoczęciem kursu i szkolenia oraz po zakończeniu kursu, a w przypadku szkolenia okresowego – po wydaniu świadectwa kwalifikacji zawodowej. Jednocześnie w projekcie ustawy nałożono na przedsiębiorców wykonujących przewóz drogowy obowiązek stworzenia warunków organizacyjnych, umożliwiających kierowcy ukończenie szkolenia okresowego, co ma prowadzić do wykształcenia pozytywnych wzorców w zakresie kierowania kierowców na ww. szkolenia.

W celu poprawiania i uczynienia transparentnymi zasad przeprowadzenia testu kwalifikacyjnego określono, że będą one przeprowadzane przez egzaminatorów w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego (aktualnie przeprowadza je na wniosek

kierownika ośrodka szkolenia komisja powołana przez wojewodę w ośrodku szkolenia, w którym co do zasady osoba szkolona ukończyła kurs kwalifikacyjny). Rozwiązanie wprowadzi możliwość ponownego przystępowania do testu kwalifikacyjnego po uzyskaniu negatywnego wyniku z tego testu według potrzeb i możliwości zdającego (aktualnie test kwalifikacyjny jest organizowany przez ośrodek szkolenia i termin lub kolejne terminy testu kwalifikacyjnego są uzależnione w dużej mierze od ośrodka szkolenia). Ponadto testy te będą przeprowadzane przez niezależnych egzaminatorów (aktualnie test kwalifikacyjny przeprowadzają w ośrodkach szkolenia przedstawiciele wojewody, którzy nierzadko w ramach obowiązków służbowych nadzorują te ośrodki) za ustaloną opłatą uiszczaną przez osoby zdające (aktualnie ośrodek szkolenia pokrywa koszty pracy komisji egzaminacyjnej w wysokości 1000 zł i przekazuje środki finansowe członkom komisji w sposób zwyczajowo przyjęty przez daną komisję, np. po zakończonym teście kwalifikacyjnym). Zakłada się, że testy będą w przyszłości składane w formie elektronicznej (jak egzamin na prawo jazdy). W ocenie projektodawcy przyjęte rozwiązanie zostanie pozytywnie odebrane zarówno przez ośrodki szkolenia, jak również przez osoby szkolone. Skutkiem zaś wprowadzenia transparentnych zasad przeprowadzenia testu kwalifikacyjnego będzie rzeczywiste sprawdzenie wiedzy osób szkolonych i niedopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego na stanowisku kierowcy przez takich kierowców, którzy nie spełniają określonych przepisami wymagań.

W celu skrócenia czasu na uzyskanie świadectwa kwalifikacji zawodowej określono, że świadectwo kwalifikacji zawodowej potwierdzające uzyskanie odpowiedniej kwalifikacji będzie wydawał wojewódzki ośrodek ruchu drogowego, który przeprowadził test kwalifikacyjny złożony z wynikiem pozytywnym (aktualnie świadectwo kwalifikacji zawodowej potwierdzające uzyskanie odpowiedniej kwalifikacji wydaje wojewoda albo dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej po złożonym – przed odpowiednią komisją powołaną przez wojewodę i okręgową komisję egzaminacyjną – z wynikiem pozytywnym testem kwalifikacyjnym).

Jednocześnie zostało określone, że komisja do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych, która jest powoływana przez ministra właściwego do spraw transportu, będzie miała prawo weryfikować i opracowywać pytania stosowane na teście kwalifikacyjnym. Ponadto w celu poprawy funkcjonowania samej komisji skreślono przepisy, na podstawie których zewnętrzne podmioty mogą zgłaszać do weryfikacji pytania, oraz określono przepis, który jednoznacznie wskazuje nadzór ministra nad komisją.

Ponadto projekt ustawy zwalnia kierowców, którzy są wyłączeni spod stosowania przepisów dyrektywy 2003/59/WE, z konieczności posiadania orzeczenia lekarskiego i psychologicznego o braku przeciwwskazań odpowiednio zdrowotnych i psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy (aktualnie kierowcy ubiegający się o wydanie prawa jazdy kategorii C lub D mają obowiązek poddania się badaniu lekarskiemu i psychologicznemu w celu stwierdzenia braku przeciwwskazań do kierowania pojazdami, a kierowcy wykonujący przewóz drogowy, ale korzystający z ww. zwolnień, mają dodatkowo posiadać i okazać na żądanie organów kontroli ruchu drogowego orzeczenie lekarskie i psychologiczne o braku przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy). Zwolnienie ww. kierowców z nadmiernych obowiązków zostanie pozytywnie odebrane przez samych zainteresowanych, bowiem w konsekwencji ograniczy ich wydatki na spełnienie dotychczasowych wymagań (brak konieczności poddania się odpowiednim badaniom – wydatek ok. 350 zł – oznacza brak konieczności ponoszenia opłat za te badania). Jednocześnie projekt ustawy usuwa ograniczenie polegające na konieczności poddawania się badaniom lekarskim i psychologicznym stwierdzającym istnienie albo brak przeciwwskazań odpowiednio zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy w terminie właściwym dla szkolenia okresowego, jednak nie później niż do dnia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej. Ograniczenie to niepotrzebnie krępuje kierowców i generuje problemy przy wpisie do prawa jazdy kodu 95 potwierdzającego ukończenie odpowiedniego szkolenia w przypadku, kiedy kierowca poddał się badaniom po wydaniu tego świadectwa. Usunięcie tych ograniczeń spowoduje, że wpis do prawa jazdy przedmiotowego kodu będzie następował na podstawie odpowiedniego każdego ważnego orzeczenia lekarskiego i psychologicznego niezależnie od daty jego wydania, tj. przed czy po wystawieniu świadectwa kwalifikacji zawodowej.

W celu podniesienia skuteczności nadzoru nad ośrodkami szkolenia w projekcie ustawy określono, że wojewoda współpracuje w tym zakresie z właściwym wojewódzkim inspektorem transportu drogowego i okręgowym inspektorem pracy, a w razie potrzeby uzgadnia przeprowadzenie kontroli czasu pracy kierowców wybranych przedsiębiorców. Ponadto do zadań wojewódzkiego inspektora transportu drogowego dodano przeprowadzenie kontroli dokumentów związanych z również obowiązkowymi szkoleniami kierowców. Ma to skutecznym działaniem wojewody w zakresie wykazania nieobecności kierowców na zajęciach mimo stwierdzenia w dokumentacji szkoleniowej ich obecności na zajęciach poprzez porównywanie dokumentacji szkoleniowej z ewidencją czasu pracy kierowcy.

Wprowadzono również rozwiązanie, na podstawie którego lekarze i psychologowie uprawnieni do badania kierowców będą wprowadzać dane o badanej osobie, w zależności od rodzaju badania, do profilu kandydata na kierowcę lub profilu kierowcy zawodowego. Marszałkowie zaś zasilą ewidencję w informacje o uprawnionych lekarzach i psychologach. Przyczyni się to do szybszego i bardziej transparentnego procesu uzyskiwania prawa jazdy i karty kwalifikacji kierowcy.

W celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego rozszerzono zakres stosowania instytucji zawieszenia o kolejne przypadki, kiedy prawo jazdy jest zatrzymywane.

Informacje o wynikach analiz możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą innych środków:

po przeprowadzeniu analizy stwierdzono, że celu projektu nie można osiągnąć za pomocą innych środków.

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

Aktualnie trwa transpozycja dyrektywy 2018/645 do systemów prawnych poszczególnych państw członkowskich i następuje to zgodnie z potrzebami i specyfiką tych państw.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący ośrodki szkolenia i spełniający dodatkowe warunki, umożliwiające uzyskanie zgody oraz prowadzenie szkolenia przy wykorzystaniu technik komputerowych i Internetu w zakresie bloku: 1) C1, C1+E, C i C+E; 2) D1, D1+E, D i D+E; 3) C1, C1+E, C i C+E oraz D1, D1+E, D i D+E	1) 173; 2) 133; 3) 123	Wojewoda	Umożliwienie prowadzenia szkolenia po spełnieniu dodatkowych wymagań i po uzyskaniu zgody wojewody, przy wykorzystaniu technik komputerowych i Internetu.
Przedsiębiorcy prowadzący ośrodek szkolenia	898	Wojewoda	Likwidacja obowiązku organizacji testu kwalifikacyjnego.
Kierowcy mogący wykonywać przewóz drogowy osób, którzy jednocześnie są wyłączeni ze stosowania dyrektywy 2003/59/WE (kierowcy posiadający prawo jazdy kat. D bez wpisu kodu 95)	42584	PWPW	Zwolnienie z konieczności poddawania się badaniom lekarskim i psychologicznym stwierdzającym istnienie lub brak przeciwwskazań odpowiednio zdrowotnych i psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy.
Kierowcy mogący wykonywać przewóz drogowy rzeczy, którzy jednocześnie są wyłączeni ze stosowania dyrektywy 2003/59/WE (kierowcy posiadający prawo jazdy kat. C bez wpisu kodu 95)	216932	PWPW	Zwolnienie z konieczności poddawania się badaniom lekarskim i psychologicznym stwierdzającym istnienie lub brak przeciwwskazań odpowiednio zdrowotnych i psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy.
Liczba osób przystępująca co najmniej raz lub więcej razy do testu kwalifikacyjnego	58974	Wojewoda	Umożliwienie przystępowania do testów kwalifikacyjnych w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego w Polsce.
Osoby, które będą ubiegać się o kartę kwalifikacji kierowcy (osoby, które uzyskały w Polsce świadectwo kwalifikacji zawodowej i nie są uprawnione do uzyskania prawa jazdy z wpisem kodu 95)	Ok. 78 500 (szacunek)	GITD	Możliwość uzyskania karty kwalifikacji kierowcy potwierdzającej uprawnienie do wykonywania przewozu drogowego na stanowisku kierowcy.
Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego	72 – w tym 49 wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego i 23 oddziały	PWPW	Ustanowienie dodatkowego zadania polegającego na przeprowadzaniu testów kwalifikacyjnych.
Starostowie oraz prezydenci miast na prawach powiatu	380	Rejestr TERYT	Wydawanie kart kwalifikacji kierowcy.

Starostowie oraz prezydenci miast na prawach powiatu	380	Rejestr TERYT	Zmniejszenie liczby wydawanych decyzji, a także prowadzonych postępowań dotyczących skierowania osób, które kierowały pojazdem pod wpływem alkoholu, na badania lekarskie, badania psychologiczne i kursy reedukacyjne o około 135 000 spraw rocznie (około 45 tys. osób, które kierowały pod wpływem alkoholu lub narkotyków).
Uprawnieni lekarze	3342	Centralny Rejestr Lekarzy Rzeczypospolitej Polskiej należący do Naczelnej Rady Lekarskiej	Przeprowadzenie mniejszej liczby badań lekarskich stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do pracy na stanowisku kierowcy.
Uprawnieni psychologowie	3760	Urzędy Marszałkowskie	Przeprowadzenie mniejszej liczby badań psychologicznych stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy.
Wojewodowie	16	Ministerstwo Infrastruktury	Cofanie świadectw kwalifikacji kierowcy, współpraca z wojewódzkim inspektorem transportu drogowego w zakresie kontroli przedsiębiorców, których pracownicy uczestniczyli w kursach kwalifikacyjnych lub szkoleniach okresowych w ośrodku szkolenia wpisanym do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia prowadzonego przez tego wojewodę.
Wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego	16	Ministerstwo Infrastruktury	Współpraca z wojewodą w zakresie kontroli przedsiębiorców, których pracownicy uczestniczyli w kursach kwalifikacyjnych lub szkoleniach okresowych w ośrodku szkolenia wpisanym do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia prowadzonego przez tego wojewodę.
Wojewódzkie ośrodki medycyny pracy	16		Wydawanie zaświadczeń o uprawnieniach do wykonywania badań profilaktycznych oraz bieżące informowanie marszałka województwa o zmianach w rejestrze w zakresie osób, którym wydano ww. zaświadczenie.

Wojewodowie oraz JST (starostowie lub prezydenci miast na prawach powiatu i marszałkowie) Uprawnieni lekarze Uprawnieni psychologowie Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego	16 380, 16  3342 3760  72 – w tym 49 wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego i 23 oddziały	Jak wyżej	Wprowadzenie i pobieranie danych związanych z wykonywanymi zadaniami.
Minister właściwy do spraw informatyzacji	1	Urząd obsługujący ministra do spraw informatyzacji	Przygotowanie i administrowanie rozwiązań cyfrowych na rzecz krajowej i międzynarodowej wymiany danych.
Minister właściwy do spraw transportu	1	Ministerstwo Infrastruktury	Nadzór nad Komisją do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych
Komisja do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych	1	Ministerstwo Infrastruktury	Weryfikacja pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym.

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

Projekt był przekazany do konsultacji następującym podmiotom:

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

Czas trwania konsultacji wynosił 1 miesiąc.

Wyniki konsultacji publicznych zostały omówione w raporcie z konsultacji.

W dniu 30 września 2020 r. projekt ustawy został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

## 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)
<b>Dochody ogółem</b>												
budżet państwa	0,1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,1
JST (starostowie oraz prezydenci miast na prawach powiatu)	1,96	3,92	3,92	3,92	3,92	3,92	3,92	3,92	3,92	3,92	3,92	41,16
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego	0,87	1,77	1,77	1,77	1,77	1,77	1,77	1,77	1,77	1,77	1,77	18,57
Wojewodowie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Minister właściwy do spraw transportu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Komisja do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Wydatki ogółem</b>												
budżet państwa	0,085	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,085
JST	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego	0,74	1,33	1,33	1,33	1,33	1,33	1,33	1,33	1,33	1,33	1,33	14,04
Wojewodowie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Minister właściwy do spraw transportu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Komisja do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Saldo ogółem</b>												
budżet państwa	0,015	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,015
JST	1,96	3,92	3,92	3,92	3,92	3,92	3,92	3,92	3,92	3,92	3,92	41,16
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego	0,13	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	4,53
Wojewodowie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wojewódzcy inspektorzy transportu drogowego	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Minister właściwy do spraw transportu	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Komisja do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Opłaty za wydanie karty kwalifikacji kierowcy oraz za przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych. Wydatki budżetu państwa w zakresie realizacji nowego zadania komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych zostaną sfinansowane w ramach limitu wydatków cz. 39.											
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł	Budżet państwa w pierwszym roku obowiązywania ustawy odnotuje przychody wynikające z opłaty za zgodę na prowadzenie szkolenia przy wykorzystaniu technik komputerowych i Internetu. Szacuje się, że wszystkie ośrodki szkolenia, które będą spełniać dodatkowe wymagania, wystąpią w roku wejścia w życie ustawy o przedmiotową zgodę (173 ośrodki szkolenia x 600 zł opłaty = 103 800 zł).											

<p>danych i przyjętych do obliczeń założeń</p>	<p>Wydatki budżetu państwa wystąpią w roku wejścia w życie ustawy po stronie komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych i będą związane z potrzebą weryfikacji i utworzenia nowych pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym. Szacuje się, że wyniosą ok. 85 000 zł; szacunek oparto na projektowanych kosztach pracy Komisji i liczbie pytań przeznaczonych do weryfikacji i opracowania. Wydatki w tym zakresie zostaną sfinansowane w ramach limitu wydatków cz. 39 – Transport na rok 2021 bez konieczności dodatkowych zwiększeń.</p> <p>Aktualnie wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego odprowadzają do budżetu państwa 1,5% od wszystkich państwowych egzaminów na prawo jazdy z części teoretycznej (art. 57c ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami). Komisja do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych zajmuje się m.in. pytaniami wykorzystywanymi przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego podczas części teoretycznej państwowego egzaminu na prawo jazdy. Dodatkowe zadanie Komisji, jak również dodatkowe jej koszty, będą prowadziły do tego, że efekt pracy ww. Komisji zostanie wykorzystany przez ww. ośrodki podczas przeprowadzanych testów kwalifikacyjnych.</p> <p>Dochody powiatów (starostowie i prezydenci miast na prawach powiatu) stanowią wpływy z opłat za wydanie karty kwalifikacji kierowcy. Roczna wartość dochodu powiatów będzie stanowić iloczyn prognozowanej liczby wydawanych rocznie kart kwalifikacji kierowcy (ok. 78 500) i szacunkowej opłaty dedykowanej dla organu (50 zł/szt.). Prognozowana wielkość liczby wydawanych rocznie kart kwalifikacji kierowcy opiera się na szacunku Ministerstwa Infrastruktury, na który składa się: (1) dane Głównego Inspektora Transportu Drogowego o wydanych świadectwach kierowcy w 2019 r. – ok. 73,5 tys. oraz (2) przyjęty przez Ministerstwo Infrastruktury szacunkowy wzrost zapotrzebowania na świadectwa kierowcy w 2020 r. – 5 tys. w porównaniu do zapotrzebowania w 2019 r. (co najmniej od 2010 r. istnieje tendencja wzrostowa w zakresie zapotrzebowania na świadectwa kierowcy). Szacowana wysokość opłaty dla organu za wydanie karty kwalifikacji kierowcy, nieuwzględniająca kosztów produkcji, wynika z faktu, że zakres działań leżących po stronie powiatu będzie analogiczny jak przy wydaniu prawa jazdy. Tym samym opłata dla organu za jedną sztukę tego dokumentu będzie zbliżona do opłaty dla organu, jaka jest za wydanie prawa jazdy. W pierwszym roku obowiązywania ustawy szacowane dochody określono dla 6 miesięcy (planowane wejście w życie ustawy w przedmiotowym zakresie jest w lipcu 2021 r.); (78 500 sztuk x 50 zł = 3 925 000 zł – ujęcie roczne).</p> <p>W związku z zaprzestaniem wymiany prawa jazdy ze względu na zmianę adresu zamieszkania (likwidacja adresu w prawie jazdy) zmniejszyła się liczba wydawanych dokumentów i powstały wolne zasoby kadrowe, które mogą zostać wykorzystane do wydania kart kwalifikacji kierowcy. Stąd też powiaty nie powinny ponieść dodatkowych kosztów. Oznacza to, że cały przychód z tytułu wydawania kart kwalifikacji kierowcy będzie dochodem powiatów.</p> <p>Wprawdzie wprowadzenie profilu kierowcy zawodowego dla osób zamierzających lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy, które mają obowiązek ukończyć odpowiednie szkolenie, zwiększy zaangażowanie po stronie powiatu, jednakże nie wpłynie to na zwiększenie kosztów po stronie powiatu. Wynika to z faktu, że w projekcie ustawy likwiduje się również nadmiar czynności administracyjnych wykonywanych przez powiat w związku z postępowaniami w zakresie kierowców, którzy kierowali pod wpływem alkoholu. Starosta nie będzie wydawać skierowań na badania lekarskie i psychologiczne stwierdzające istnienie lub brak przeciwwskazań odpowiednio zdrowotnych i psychologicznych do kierowania pojazdami oraz na kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii. Skierowania te są wydawane w formie decyzji administracyjnych i podlegają zaskarżeniu. Ponadto należy wskazać, że zmniejszenie zaangażowania powiatu wystąpiło po zmniejszeniu liczby wydawanych praw jazdy w związku z likwidacją adresu na dokumencie. Stąd też niewykorzystane siły i środki powiatu będą mogły zostać skierowane do wydawania profilu kandydata na kierowcę. Nie bez znaczenia są także dodatkowe przychody powiatu wynikające z wydawania kart kwalifikacji kierowcy.</p> <p>Dochody Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego stanowią wpływy z opłat za przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych. Roczna szacowana ich wartość będzie stanowić iloczyn prognozowanej liczby przeprowadzanych w 2018 r. testów kwalifikacyjnych (58 974) i szacunkowej wysokości opłaty za test kwalifikacyjny (30 zł). Dane dotyczące liczby osób przystępujących co najmniej raz lub więcej razy do testu kwalifikacyjnego w 2018 r. pozyskano od 16 wojewodów, zaś opłata za test kwalifikacyjny ma charakter szacunkowy i jej wysokość oszacowano na poziomie podobnego egzaminu, jakim jest część teoretyczna egzaminu państwowego na prawo jazdy. Wysokość opłaty za test kwalifikacyjny wynika z tego, że test</p>
--	--



kwalifikacyjny ma zbliżoną liczbę pytań co część teoretyczna egzaminu na prawa jazdy. Ponadto zakłada się, że test ten będzie przeprowadzany w podobnych liczbowo grupach co część teoretyczna egzaminu państwowego na prawo jazdy. Docelowo test kwalifikacyjny ma być też przeprowadzany w formie elektronicznej. Zaangażowanie zatem sił i środków wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego w przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego będzie zatem analogiczne jak przy przeprowadzaniu części teoretycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy. Stąd też opłatę za ten test oszacowano na poziomie 30 zł. W roku wejścia w życie ustawy szacowane dochody określono dla 6 miesięcy (planowane wejście w życie ustawy w przedmiotowym zakresie jest w lipcu 2021 r.);  $(58\,974 \times 30 \text{ zł} = 1\,769\,220 \text{ zł} - \text{ujęcie roczne})$ .

Wydatki Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego związane z przeprowadzeniem testów kwalifikacyjnych stanowią ok. 75% przychodów na ten cel, obejmują przede wszystkim koszty osobowe, lokalowe, sprzętowe i systemowe. Najniższe wynagrodzenie egzaminatora (test kwalifikacyjny będzie mogła przeprowadzać m.in. osoba z podstawowymi uprawnieniami do egzaminowania, tj. w zakresie prawa jazdy kategorii B) wynosi 4,5 tys. zł netto, co daje w konsekwencji koszt jego pracy w przeliczeniu na 1 godzinę ok. 30 zł ( $4500 \text{ zł} : 160 \text{ godzin} = 28,13 \text{ zł}$ ). Pozostałe koszty Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego: sprawdzenie testów: 30 zł (5 osób x 30 pytań = 150 pytań do sprawdzenia), koszty sali: wynajem, ogrzanie, schłodzenie – 22,5 zł, zapisy, koszty organizacyjne i inne – 30 zł;  $(30 \text{ zł} + 30 \text{ zł} + 22,5 \text{ zł} + 30 \text{ zł} = 112,5 \text{ zł})$ . W związku z planowaną możliwością przystąpienia do testów kwalifikacyjnych w dowolnym i dogodnym dla osoby zgłaszającej się momencie zakłada się, że grupy egzaminacyjne będą liczyły ok. 5 osób (aktualnie grupy te są liczniejsze, ale na testy osoby szkolone co do zasady zgłaszają kierownicy ośrodków szkolenia i testy te są rzadziej przeprowadzane)  $(5 \text{ osób} \times 30 \text{ zł} = 150 \text{ zł})$ . Stąd też koszt Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego będzie wynosił 75% przychodów, a dochód – ok. 25% przychodów  $(150 \text{ zł} - 112,5 \text{ zł} = 37,5 \text{ zł})$ . Wypracowane dochody Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego będą wykorzystywać na realizację zadań określonych w art. 117 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.), w tym zadań z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego. W roku wejścia w życie ustawy szacowane dochody określono dla 6 miesięcy (wejście w życie ustawy jest planowane w lipcu 2021 r.).

Cofanie przez wojewodów świadectwa kwalifikacji zawodowej nie będzie generować ani przychodów, ani wydatków dla państwa. Ustalenie przez wojewodów przesłanek do cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej będzie następować w ramach aktualnie prowadzonego przez wojewodę nadzoru nad ośrodkami szkolenia.

Współpraca wojewody z właściwym wojewódzkim inspektorem transportu drogowego oraz okręgowym inspektorem pracy nie będzie generować kosztów po stronie właściwego inspektora i wojewody. Ewentualne kontrole czasu pracy kierowców wybranych przedsiębiorców, których pracownicy uczestniczyli w kursach kwalifikacyjnych lub szkoleniach okresowych, będą uzgadniane z inspektorem transportu drogowego i okręgowym inspektorem pracy. Kontrole te będą ujęte w zakresie kontroli, jakie rocznie każdy wojewódzki inspektor transportu drogowego oraz okręgowy inspektor pracy ma obowiązek przeprowadzić. Stąd też nie powinno to generować dodatkowych kosztów po stronie wojewódzkich inspektorów transportu drogowego i okręgowych inspektorów pracy.

Wojewódzkie ośrodki medycyny pracy będą wydawać, na wniosek lekarza, potwierdzenie posiadania przez lekarza uprawnień do przeprowadzenia badań profilaktycznych kierowców. Ponadto będą w razie potrzeby aktualizować i przekazywać odpowiednie informacje odnośnie do lekarza, któremu wydały potwierdzenie, do marszałka województwa. Wskazane czynności mieszczą się w ramach zwykłych działań administracyjnych podmiotu związanych z wykonywaniem dotychczasowych zadań i nie będą generować dodatkowych kosztów.

Wprowadzenie i pobieranie danych związanych z wykonywanymi zadaniami przez wojewodów, JST (starostów lub prezydentów miast na prawach powiatu i marszałków) i wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego nie będzie generować kosztów dla podmiotów wprowadzających dane. Wskazane czynności mieszczą się w ramach zwykłych działań administracyjnych podmiotu związanych z wykonywaniem dotychczasowych zadań i nie będą generować dodatkowych kosztów.

Przygotowanie i administrowanie rozwiązań cyfrowych na rzecz krajowej i międzynarodowej wymiany danych w szczególności w zakresie wydanych i cofniętych świadectw kwalifikacji oraz określenie skutków finansowych w zakresie systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję kierowców na aktualnym etapie prac legislacyjnych nie jest możliwe. Projektowane procesy są ściśle powiązane z funkcjonalnością centralnej ewidencji kierowców. Koszty związane z wymianą danych w ramach Europejskiej Sieci Praw Jazdy w zakresie danych

	<p>o świadectwach kwalifikacji zawodowej będą mogły zostać określone dopiero na etapie udostępnienia przez operatora EUCARIS – RDW w Holandii nowej dokumentacji interfejsów i protokołów wymiany danych. Niezależnie od powyższego należy wskazać, że koszty będą pokrywane i zostaną zabezpieczone w ramach Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.</p> <p>Wpisanie do zadań ministra właściwego do spraw transportu zadania w postaci nadzoru nad komisją do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych ma raczej formalny charakter i służy urealnieniu sprawowania nadzoru nad przedmiotową komisją. Nie będzie to generować dodatkowych kosztów dla ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p>Wpisanie do zadań komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych weryfikacji i opracowywania pytań stosowanych na kolejnym egzaminie, tj. teście kwalifikacyjnym, stanowi przekazanie ww. komisji kolejnej bazy pytań, tj. katalogu pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym. Opracowywanie i weryfikacja pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym w roku wejścia w życie ustawy będzie się odbywać w ramach budżetu ww. komisji przewidzianego na realizację dotychczasowych zadań. W roku wejścia w życie ustawy zostanie on jednak zasilony dodatkowymi środkami w wysokości 85 tys. zł przeznaczonymi na realizację nowego zadania, sfinansowanymi z cz. 39. W kolejnych latach nowe zadanie będzie finansowane z ustalonego budżetu komisji na dany rok.</p>
--	---

**7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, a także sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, osób niepełnosprawnych oraz osób starszych**

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0–10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw (prowadzących ośrodki szkolenia)	2,35	4,7	4,7	4,7	4,7	4,7	49,35
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe (kierowcy posiadający uprawnienie do kierowania samochodami ciężarowymi i autobusami zwolnieni spod stosowania dyrektywy 2003/59/WE)	13,68	18,2	18,2	18,2	18,2	18,2	195,68
	Lekarze i psychologowie uprawnieni do przeprowadzenia badań odpowiednio lekarskich i psychologicznych w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy	-13,68	-18,2	-18,2	-18,2	-18,2	-18,2	-195,68
	Osoby, które będą ubiegać się o kartę kwalifikacji kierowcy (osoby, które uzyskały w Polsce świadectwo kwalifikacji zawodowej i nie są uprawnione do uzyskania prawa jazdy z wpisem kodu 95)	-3,92	-7,85	-7,85	-7,85	-7,85	-7,85	-82,42
	Osoby przystępujące co najmniej raz lub więcej	-0,9	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-1,8	-18,9

	razy do testu kwalifikacyjnego							
	Ośrodki szkolenia	-0,1	0	0	0	0	0	0,1
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Projekt nie wywiera wpływu w przedmiotowym obszarze.						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Projekt wywiera pozytywny wpływ w przedmiotowym obszarze.						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Projekt wywiera pozytywny wpływ w przedmiotowym obszarze.						
	osoby niepełnosprawne i osoby starsze	Projekt nie wywiera wpływu w przedmiotowym obszarze.						
Niemierzalne								
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	<p>Dodatkowe dochody przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia będą wynikać z braku konieczności pokrywania kosztów przeprowadzenia testów kwalifikacyjnych. Ich wysokość będzie stanowić kwota, będąca iloczynem liczby wniosków o przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego w 2018 r. i koszt pracy komisji przeprowadzającej jeden test kwalifikacyjny. Dane dotyczące liczby wniosków o przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego w 2018 r. pozyskano od 16 wojewodów, zaś koszt pracy komisji przeprowadzającej test kwalifikacyjny wynika z aktualnie obowiązujących przepisów prawa. W pierwszym roku obowiązywania ustawy szacowane dochody określono dla 6 miesięcy: <math>(4715 \times 1000 \text{ zł} = 4\,715\,000 \text{ zł})</math>.</p> <p>Dodatkowe dochody kierowców posiadających uprawnienie do kierowania samochodami ciężarowymi i autobusami oraz zwolnionych ze stosowania przepisów dyrektywy 2003/59/WE będą wynikać z braku konieczności poddawania się co 5 lat badaniom lekarskim i psychologicznym stwierdzającym istnienie lub brak przeciwwskazań odpowiednio zdrowotnych i psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy, będące iloczynem liczby kierowców posiadających uprawnienie do kierowania pojazdami osobowymi i ciężarowymi bez wpisu w prawie jazdy kodu 95 oraz kosztów przeprowadzenia ww. badania lekarskiego (200 zł) i psychologicznego (150 zł) w podziale na 5 lat. W pierwszym roku obowiązywania ustawy szacowane dochody określono dla pełnych 9 miesięcy: <math>[(42584 + 216932) \times (200 \text{ zł} + 150 \text{ zł})] : 5 = (259216 \times 350 \text{ zł}) : 5 = 90\,830\,600 \text{ zł} : 5 = 18\,166\,120 \text{ zł}</math>.</p> <p>Lekarze i psychologowie uprawnieni do przeprowadzania badań odpowiednio lekarskich i psychologicznych w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy poniosą straty w związku z likwidacją obowiązku poddawania się ww. badaniom przez kierowców, którzy posiadają uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C lub C+E oraz D1, D1+E, D lub D+E i mogą wykonywać przewóz drogowy rzeczy lub osób, ale jednocześnie są wyłączeni ze stosowania dyrektywy 2003/59/WE (kierowcy posiadający prawo jazdy bez wpisu kodu 95 przy odpowiedniej kategorii). W pierwszym roku obowiązywania ustawy szacowane dochody określono dla pełnych 9 miesięcy: <math>[(42584 + 216932) \times (200 \text{ zł} + 150 \text{ zł})] : 5 = (259216 \times 350 \text{ zł}) : 5 = 90\,830\,600 \text{ zł} : 5 = 18\,166\,120 \text{ zł}</math>.</p> <p>Wprowadzenie danych związanych z wykonywanymi zadaniami przez uprawnionych lekarzy i uprawnionych psychologów nie będzie generować kosztów dla podmiotów wprowadzających dane. Wskazane czynności mieszczą się w ramach zwykłych działań administracyjnych podmiotu związanych z wykonywaniem dotychczasowych zadań i nie będą generować dodatkowych kosztów.</p> <p>Osoby, które będą ubiegać się o kartę kwalifikacji kierowcy (osoby, które uzyskały w Polsce świadectwo kwalifikacji zawodowej i nie są uprawnione do uzyskania prawa jazdy z wpisem kodu 95), będą musiały ponieść koszty w związku z koniecznością uzyskania karty kwalifikacji kierowcy. Prognozowana liczba wydanych kart kierowcy jest szacowana na 78 500, a szacunkowa wysokość opłaty za nią, uwzględniająca koszty administracyjne i koszty produkcji dokumentu, będzie wynosić ok. 100 zł (analogicznie jak opłata za prawo jazdy). Prognozowana wielkość liczby wydawanych rocznie kart kwalifikacji kierowcy opiera się na szacunku Ministerstwa Infrastruktury, na który składa się: (1) dane Głównego Inspektora Transportu Drogowego o wydanych świadectwach kierowcy w 2018 r. – ok. 73,5 tys. oraz (2) przyjęty przez Ministerstwo Infrastruktury szacunkowy wzrost w zakresie zapotrzebowania na świadectwa kierowcy w 2020 r. – 5 tys. w porównaniu do zapotrzebowania w 2019 r. (co najmniej od 2010 r. istnieje tendencja wzrostowa w zakresie zapotrzebowania na świadectwa kierowcy). Szacowana wysokość opłaty za wydanie świadectwa kierowcy, obejmująca koszty produkcji i koszty administracyjne, będzie wynosić ok. 100 zł (szacunek Ministerstwa Infrastruktury), wynika z faktu, że karta ta będzie dokumentem wykazującym analogiczne cechy jak prawo jazdy w zakresie m.in. materiału wykonania i zabezpieczeń. Tym samym opłata dla organu za jedną</p>							

	<p>sztukę tego dokumentu będzie zbliżona do opłaty dla organu, jaka jest za wydanie prawa jazdy. W pierwszym roku obowiązywania ustawy szacowane dochody określono dla 6 miesięcy: <math>78\,500 \times 100 \text{ zł} = 7\,850\,000 \text{ zł}</math>.</p> <p>Osoby przystępujące co najmniej raz lub więcej razy do testu kwalifikacyjnego będą ponosiły koszty w postaci opłaty za test kwalifikacyjny. Roczna szacowana ich wartość będzie stanowić iloczyn prognozowanej liczby przeprowadzanych w roku testów kwalifikacyjnych (58974) i szacunkowej wysokości opłaty za test kwalifikacyjny (30 zł). Dane dotyczące liczby osób przystępujących co najmniej raz lub więcej razy do testu kwalifikacyjnego w 2018 r. pozyskano od 16 wojewodów, zaś opłata za test kwalifikacyjny ma charakter szacunkowy i jej wysokość oszacowano na poziomie podobnego egzaminu, jakim jest część teoretyczna egzaminu państwowego na prawo jazdy. Wysokość opłaty za test kwalifikacyjny wynika z tego, że test kwalifikacyjny ma zbliżoną liczbę pytań co część teoretyczna egzaminu na prawa jazdy. Ponadto zakłada się, że test ten będzie przeprowadzany w podobnych liczbowo grupach co część teoretyczna egzaminu państwowego na prawo jazdy. Docelowo test kwalifikacyjny ma być też przeprowadzany w formie elektronicznej. Zaangażowanie zatem sił i środków wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego w przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego będzie zatem analogiczne jak przy przeprowadzaniu części teoretycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy. Stąd też opłatę ze ten test określono na poziomie 30 zł. W pierwszym roku obowiązywania ustawy szacowane dochody określono dla 6 miesięcy: <math>58974 \times 30 \text{ zł} = 1\,769\,220 \text{ zł}</math>.</p> <p>W pierwszym roku obowiązywania ustawy ośrodki szkolenia ubiegające się o zgodę na prowadzenie szkolenia przy wykorzystaniu technik komputerowych i Internetu poniosą wydatki związane z uzyskaniem ww. zgody. Szacuje się, że wszystkie ośrodki szkolenia, które będą spełniać dodatkowe wymagania, wystąpią w roku wejścia w życie ustawy o przedmiotową zgodę (<math>173 \text{ ośrodki szkolenia} \times 600 \text{ zł opłaty} = 103\,800 \text{ zł}</math>).</p>
--	--

#### 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 elektroniczności.

tak  
 nie  
 nie dotyczy

Komentarz:

Projektowana ustawa m.in. zmniejsza liczbę wydawanych dokumentów w postaci decyzji administracyjnych o skierowaniu na odpowiednie badania lekarskie i psychologiczne oraz kursy dla osób, które kierowały pojazdem po alkoholu. Ponadto ustawa ogranicza liczbę dokumentów związanych z raportowaniem ośrodków szkolenia o rozpoczętych i zakończonych szkoleniach.

Zgodnie z wdrażaną dyrektywą będzie wydawany nowy dokument w postaci karty kwalifikacji kierowcy, który będzie potwierdzał uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy.

#### 9. Wpływ na rynek pracy

Przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego może spowodować zwiększone zapotrzebowanie na egzaminatorów do przeprowadzania tych testów. Jednocześnie zwolnienie kierowców, niepodlegających przepisom dyrektywy 2003/59/WE, z konieczności poddawania się badaniom lekarskim i psychologicznym stwierdzającym istnienie lub brak przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy może spowodować zmniejszenie liczby badań przeprowadzanych przez uprawnionych lekarzy i uprawnionych psychologów.

#### 10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny

demografia  
 mienie państwowe

informatyzacja  
 zdrowie

<input checked="" type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo ruchu drogowego i informatyzacja		
Omówienie wpływu	<p>Wprowadzenie profilu kierowcy zawodowego w szkoleniach kierowców zawodowych przyczyni się do wyeliminowania niepożądanych praktyk, w szczególności naruszenia przepisów w tym obszarze, jakie dotychczas występowały. Prawidłowo i zgodnie z przepisami przeprowadzone szkolenia przyczynią się natomiast do przekazania osobom szkolonym odpowiednich wiadomości, co pozytywnie wpłynie na wykonywaną przez kierowców zawodowych pracę, w tym w zakresie bezpiecznego kierowania pojazdem.</p>	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
<p>Wydanie rozporządzenia na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919 i 1005).</p> <p>Wydanie rozporządzenia na podstawie art. 20 ust. 2a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212).</p> <p>Wydanie rozporządzenia na podstawie art. 80d ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.).</p>		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
<p>Ewaluacja efektów projektu będzie dokonywana na bieżąco w oparciu o własne dane oraz dane podmiotów zewnętrznych.</p>		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
<p>Brak.</p>		

## **RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH**

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

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

Projekt ustawy został skierowany do konsultacji publicznych do następujących podmiotów:

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

26. Naczelna Rada Lekarska

27. Konsultant Krajowy w dziedzinie medycyny pracy

Do projektu rozporządzenia uwagi przedstawiły następujące podmioty:

1. Wojewoda Lubelski
2. Wojewoda Mazowiecki
3. Wojewoda Podkarpacki
4. Wojewoda Śląski
5. Wojewoda Świętokrzyski
6. Wojewoda Zachodniopomorski
7. Lubuski Urząd Wojewódzki w Gorzowie Wielkopolskim (bez uwag)
8. Białostockie Zrzeszenie Transportu
9. Cooltura Taxi
10. Forum Związków Zawodowych
11. Główny Inspektorat Transportu Drogowego
12. Górnośląskie Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia Kierowców
13. Grupa Free Now
14. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej
15. Krajowa Izba Gospodarcza Taksówkarzy „Taxi”
16. Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
17. Konferencja Lewiatan
18. Liga Obrony Kraju
19. Liwona
20. Lubelskie Stowarzyszenie Taksówkarzy w Lublinie
21. Międzyzakładowa Komisja nr 3005 taksówkarzy Zawodowych NSZZ „Solidarność” Region Mazowsze
22. Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie
23. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Koszalinie
24. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
25. Ogólnopolski Związek Zawodowy Ratowników Medycznych
26. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl
27. Ogólnopolskie Stowarzyszenie TAXI
28. Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców z/s w Warszawie

29. Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
30. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
31. Polska Rada Ratowników Medycznych
32. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych
33. Polski Klaster Edukacyjny i Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym
34. Polski Związek Motorowy
35. Polskie Towarzystwo Psychologiczne
36. Polskie Stowarzyszenie Psychologów Pracy
37. Porozumienie Zielonogórskie (bez uwag)
38. Poznańskie Stowarzyszenie Taksówkarzy
39. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorstw
40. Radio Taxi „KOMFORT”
41. Samorządny Związek Zawodowy Taksówkarzy RP
42. Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski
43. Stowarzyszenie Psychologów Transportu w Polsce
44. Stowarzyszenie Zawodowe Poznańskich Taksówkarzy
45. Transport i Logistyka Polska
46. Urząd m.st. Warszawy
47. Wielobranżowe Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Usługowe MOTOS Sp. z o.o.
48. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
49. Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Katowicach
50. Związek Solidarnych Kierowców TAXI
51. Związek Powiatów Polskich
52. Związek Zawodowy Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz”
53. Związek Pracodawców Ratownictwa Medycznego Samodzielnych Publicznych Zakładów Opieki Zdrowotnej
54. Osoba fizyczna 1
55. Osoba fizyczna 2
56. Osoba fizyczna 3
57. Osoba fizyczna 4
58. Osoba fizyczna 5
59. Osoba fizyczna 6



60. Osoba fizyczna 7

Merytorycznie uzasadnione uwagi zostały uwzględnione.

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

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

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

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

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

Lp.	Przepis projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Stanowisko MI
1.	Uwaga ogólna	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	Należy ujednoczyć w ustawie występujące kilkanaście razy słowo „przyspieszać” w raz z jego odmianami, które często jest zamiennie pisane w innej staropolskiej formie gramatycznej – „przyśpieszać”.	Uwaga uwzględniona.
2.	Uwaga ogólna	Urząd m.st. Warszawy	Dokonanie zmiany treści art. 8 <i>ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym</i> (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140, z późn. zm.), zwanej dalej „utd”, poprzez wyodrębnienie w osobnych punktach (jako wymaganych załączników do wniosku odnoszącego się do licencji na wykonywanie transportu drogowego) dokumentów potwierdzających fakt posiadania uprawnień do kierowania pojazdem oraz braku przeciwwskazań lekarskich i psychologicznych do wykonywania zawodu kierowcy.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga wykracza poza zakres przedłożenia.
3.	Uwaga ogólna	Urząd m.st. Warszawy	Rozważenie możliwości rozszerzenia katalogu przestępstw, za które nie może być prawomocnie skazana osoba wykonująca przewozy taksówkowe (art. 6 ust. 1, pkt 2, lit. b utd), o przestępstwa umyślne przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji (w szczególności określone w art. 178a Kodeksu karnego).	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga wykracza poza zakres przedłożenia.
4.	Uwaga ogólna	Urząd m.st. Warszawy	Rozszerzenie stosowania niektórych przepisów utd w odniesieniu do zaświadczeń na przewozy drogowe na potrzeby własne. Zauważyć należy, że są to szczególnego rodzaju zaświadczenia, zbliżone swym charakterem do decyzji, które uprawniają do wykonywania przewozów drogowych. Dlatego podobnie jak decyzje (licencje) powinny podlegać rygorom. Pozwoliłoby to również na uporządkowanie kwestii wydanych zaświadczeń, w przypadku zaprzestania wykonywania przez przedsiębiorcę przewozów drogowych na podstawie zaświadczenia. Obecne zapisy ustawy wydają się być niewystarczające, aby organy wydające zaświadczenia miały właściwy nadzór nad tego rodzaju uprawnieniami. Dlatego słusznym byłoby w art. 33 utd wskazanie, że przepisy art. 15, art. 16 ust. 1, art. 83 w odniesieniu do zaświadczeń na potrzeby własne stosuje się odpowiednio.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga wykracza poza zakres przedłożenia.
5.	Uwaga ogólna	Urząd m.st. Warszawy	Doprecyzowanie zapisu art. 33 ust. 7 utd poprzez wyraźne nałożenie obowiązku wystąpienia z wnioskiem o zmianę danych, o których mowa w art. 14 ust. 2.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga wykracza poza zakres przedłożenia.

6.	Uwaga ogólna	Wojewoda Mazowiecki, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie	Propozycja określenia w ustawie kwestii wydawania duplikatów świadectw kwalifikacji zawodowej	Uwaga nieuwzględniona. Wydanie duplikatu świadectwa kwalifikacji kierowcy będzie na zasadach ogólnych.
7.	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski	Zdaniem SGiPW należy położyć szczególny nacisk na praktykę. Zdobywanie praktyki na kursach w ośrodkach szkolenia jest niemożliwe, dlatego wskazany jest powrót do obowiązku udokumentowania pracy na stanowisku "pomocnik kierowcy samochodu ciężarowego/autobusu" przed uzyskaniem uprawnień do kierowania.	Uzupełniony program kursu kwalifikacyjnego zostanie określony w odpowiednim akcie wykonawczym. Jego zakres będzie obejmował, jak dotychczas, szkolenie teoretyczne i praktyczne. Przepisy unijne nie nakładają obowiązku posiadania praktyki przed uzyskaniem kwalifikacji wstępnej. Przepisy krajowe również nie będą wprowadzać takiego obowiązku.
8.	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski	Wszyscy kierowcy wykonujący przewóz drogowy niezależnie, czy zarobkowy, czy na potrzeby własne powinni posiadać takie same umiejętności prowadzenia pojazdu. Dotyczy to znajomości prawa o ruchu drogowym, interpretacji znaków i sygnałów drogowych, podstawowej wiedzy dotyczącej budowy i działania układów i mechanizmów samochodu, przyczepy/naczepy, autobusu. Pojazd na drodze, niezależnie od tego kto jest kierowcą w określonych warunkach zachowuje się tak samo. Różnica między tzw. kierowcą zawodowym tzn. zatrudnionym i wykonującym pracę na stanowisku kierowcy od pozostałych powinna dotyczyć znajomości norm czasu pracy, obowiązkowych przerw w pracy i sposobu rejestracji i dokumentowania tej pracy. Zdaje się, że osoba zatrudniona na stanowisku kierowcy wykonująca przewozy na potrzeby własne nie musi posiadać kwalifikacji (kod 95) w prawie jazdy. Ten sam kierowca jadąc tym samym samochodem, ale wykonując odpłatny przewóz już tę kwalifikację musi posiadać. Inny przykład - rolnik - przewożąc tylko własne płody wystarczy, że posiada prawo jazdy, żadne kursy takiego kierowcy nie obowiązują. A przecież te pojazdy, czy zespoły pojazdów są takie same i podlegają tym samym prawom dynamiki, fizyki itp.	Do kierowania pojazdami, w tym pojazdami ciężarowymi, wymagane jest posiadanie prawa jazdy odpowiedniej kategorii. Do wykonywania przewozu drogowego wymagane jest, co do zasady, jednokrotne ukończenie kursu kwalifikacyjnego, zdanie testu kwalifikacyjnego, posiadanie odpowiednich dodatkowych orzeczeń oraz cykliczne uczestnictwo w szkoleniach okresowych. W przypadku, kiedy kierowca może skorzystać z wyłączeń spod stosowania dyrektywy 59/2003, które wynikają z unijnego ustawodawstwa, nie podlega kursowi kwalifikacyjnemu i szkoleniu okresowemu. Na gruncie przepisów kierowca ten nie jest obowiązany posiadać ww. dodatkowe orzeczenia.
9.	Uwaga ogólna	Stowarzyszenie Gmin i Powiatów Wielkopolski	W opinii SGiPW niezrozumiałym jest zwiększenie dopuszczalnej całkowitej masy pojazdu prowadzonego przez osobę posiadającą prawo jazdy kategorii B i uzależnienie tego od rodzaju paliwa. Ponadto zasadnym wydaje się do kategorii prawa jazdy, zwłaszcza B przypisanie maksymalnych gabarytów pojazdu i zespołu pojazdów, które można prowadzić,	Wprowadzenie możliwości kierowania pojazdem samochodowym zasilanym paliwami alternatywnymi o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t oraz nieprzekraczającej 4250 kg, jeżeli przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej 3,5 t wynika z zastosowania paliw alternatywnych, na

			gdyż tzw. "bus" z zabudową kontener jest bardzo często wielkości dużej ciężarówki.	podstawie prawa jazdy kat. B wychodzi naprzeciw oczekiwanym społecznym oraz jest zgodny z aktualnie prowadzonymi działaniami w tym zakresie.
10.	Uwaga Ogólna	Grupa FREE NOW	Pragniemy poddać pod rozagę Pana Ministra wprowadzenie do przedmiotowej ustawy rozwiązania mogącego zapobiec nadchodzącemu paraliżowi rynku przewozu osób taksówką, poprzez czasowe wydłużenie okresu przejściowego dla pośredników (wprowadzonego nowelizacją ustawy o transporcie drogowym z 2019 r.) i dostosowanie go do czasu niezbędnego do wejścia w życie rozporządzeń wykonawczych do ustawy o transporcie drogowym.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga wykracza poza zakres przedmiotowy przedłożenia.
11.	Uwaga ogólna	Polski Klaster Edukacyjny	Program kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego kierowców powinien podlegać walidacji. Proponujemy powołanie komórki badawczo-metodycznej, która monitorowałaby procesy szkoleniowe i wnioskowałaby ministrowi rozwiązania programowe, organizacyjne oraz nadzorcze.	Uwag nieuwzględniona. Nie ma potrzeby powoływania wskazanej komórki. Programy szkolenia i rozwiązania organizacyjne są określone w odrębnym akcie wykonawczym, który każdorazowo przy zmianie jest przedmiotem konsultacji publicznych. Przedstawiciele różnych środowisk mają wówczas możliwość zgłaszania uwag dotyczących wszelkich aspektów tego aktu prawnego, w tym rozwiązań programowych i organizacyjnych.
12.	Uwaga ogólna	Polski Klaster Edukacyjny	Kompetencje kierowców zawodowych obejmują różne kwalifikacje. Wnioskujemy o przeprowadzenie przeglądu kwalifikacji w transporcie drogowym oraz o opracowanie sektorowej ramy kwalifikacji zgodnie z Polską Ramy Kwalifikacji.	Program kwalifikacji został oceniony przez Ministra Edukacji Narodowej, realizowanej w ramach zawodu <i>Kierowca mechanik</i> oraz <i>Technik transportu drogowego</i> , i sklasyfikowany na trzecim poziomie.
13.	Uwaga ogólna	Polski Klaster Edukacyjny	Uważamy, że wysokie kompetencje kadry, potencjał organizacyjny i nowoczesna infrastruktura dają podstawy rzetelności kursów szkoleniowych. Wnioskujemy merytoryczny nadzór wojewodów nad procesem kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego.	Uwaga nieuwzględniona. Wojewoda jako organ nadzorujący ośrodki szkolenia jest obowiązany prowadzić wszechstronny nadzór, w tym merytoryczny nadzór nad procesem kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego.
14.	Uwaga ogólna	Polski Klaster Edukacyjny	Opowiadamy się za nowoczesne narzędzia dydaktyczne wspierające efektywność szkolenia, w tym platform elearningowych z modułem wiarygodnej kontroli procesu.	Projektowane zmiany ustawy oraz przeszły odpowiedni akt wykonawczy będą realizować zgłoszone postulaty.
15.	Uwaga ogólna	Ogólnopolski Związek Zawodowy Ratowników Medycznych	Zmiana polegająca na finansowaniu zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym Systemu Państwowe Ratownictwo Medyczne z budżetu ministra właściwego ds. zdrowia/dysponenta.”	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga wykracza poza zakres przedmiotowy projektu.
16.	Uwaga ogólna	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce	W związku z procedowanym projektem ustawy, ZMPD wnosi o uwzględnienie w projektowanej regulacji dodatkowej zmiany dotyczącej obecnie obowiązującego art. 32f ust. 3 utd, który przewiduje sankcję za bardzo poważne naruszenie dotyczące świadectwa kierowcy, określonego w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) 2016/403.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga wykracza poza zakres przedmiotowy projektu

17.	Uwaga ogólna	Konferencja Lewiatan	Mając na uwadze możliwe konsekwencje prawne i faktyczne, wynikające z niewydania obligatoryjnych aktów wykonawczych do ustawy, proponuję rozważenie wprowadzenia do procedowanego obecnie projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, przepisu przedłużającego okres na dostosowanie, przewidziany w ww. art. 6, do czasu wydania rozporządzenia. Uregulowania zawarte w projektowanym rozporządzeniu są nierozdzielnie związane z pozostałymi przepisami ustawy, a więc taka reakcja na opóźnienie legislacyjne wydaje się całkowicie uzasadniona.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga wykracza poza zakres przedmiotowy projektu
18.	Uwaga ogólna	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych	W zakresie przepisów przejściowych i końcowych, na podstawie których ustalane są terminy zaistnienia określonych zdarzeń (np. wydawanie kart kwalifikacji kierowcy), w przypadkach w których występować będzie konieczność zmiany funkcjonalności w systemach teleinformatycznych konieczne jest ustalenie odpowiednich okresów vacatio legis na dostosowanie systemów do wymagań procedowanego aktu normatywnego. Termin ten powinien być nie krótszy niż 3 miesiące od dnia wejścia ustawy (wraz z aktami wykonawczymi do ustawy) w pozostałym zakresie w życie.	Uwaga uwzględniona.
19.	Uwaga ogólna	Wojewoda Lubelski	Fakt że wskazany przez Wojewodę przewodniczący komisji sprawuje w ramach swoich obowiązków nadzór nad ośrodkami szkolenia jest atutem a nie wadą, bowiem jego obecność w komisji wzmacnia w sposób naturalny nadzór, znacząco ograniczony zapisami ustawy o transporcie drogowym i przepisami ustawy prawo przedsiębiorców. Ponadto przeprowadzenie testu w ośrodku szkolenia ma tę zaletę, że jego wynik jest oceną jakości prowadzonego szkolenia.	Łączenie funkcji przewodniczącego lub członka Komisji przeprowadzającej test kwalifikacyjny i udział w nadzorze nad podmiotem organizującym test kwalifikacyjny jest obciążone ryzykiem wystąpienia sytuacji niepożądanych.
20.	Uwaga ogólna	Wojewoda Lubelski	Proponowana zmiana w zakresie możliwości wielokrotnego podchodzenia do egzaminu po opłaceniu kwoty 60 zł prowadzi do przekształcenia egzaminu w swoistą loterię.	Możliwość wielokrotnego przystąpienia w dowolnym momencie do testu kwalifikacyjnego, w przypadku uzyskania negatywnego wyniku z tego testu, jest zjawiskiem pozytywnym i wychodzącym naprzeciw oczekiwaniom społecznym.
21.	Uwaga ogólna	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	Zmiana polegająca na tym, by pracownik Inspekcji Transportu Drogowego mógł podejść do egzaminu na inspektora Inspekcji, z wymaganych obecnie 25 lat na 21 lat. Prośba o dodanie do przedmiotowego projektu ustawy teże zmiany, tj. zmiany w art. 76 w ust. 1 pkt 5 utd. Z uwagi bowiem na narastający problem zmniejszającej się liczby inspektorów, przedmiotowa zmiana jest niezbędna i nagląca.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga wykracza po zakres przedmiotowy projektu.

22.	Art. 1 pkt 1 projektu ustawy w zakresie art. 32b utd	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Pytanie o sens dalszego istnienia art. 32b utd upoważniającego Głównego Inspektora Transportu Drogowego do wydawania świadectwa kierowcy.	Uwaga nieuwzględniona. Projektowana ustawa zakłada, że docelowo świadectwo kierowcy nie będzie potwierdzało uzyskania odpowiedniej kwalifikacji lub ukończenia szkolenia przez kierowcę z państwa trzeciego. W dalszym jednak ciągu będzie ono potwierdzało legalne zatrudnienie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej osoby, której zostało ono wydane.
23.	Art. 1 pkt 1 projektu ustawy w zakresie art. 39b ust. 5 pkt 2 utd	Transport i Logistyka	Zmiana brzmienia projektowanego art. 32b ust. 5 pkt 2 na następujące brzmienie: „2) zaświadczenie o zatrudnieniu kierowcy oraz wydane w Rzeczypospolitej Polskiej z aktualnym wpisem kodu 95: a) karta kwalifikacji kierowcy, albo b) krajowe prawo jazdy.”.	Uwaga częściowo uwzględniona. Wydawanie karty kwalifikacji kierowcy dla kierowców, którym nie można wydać prawa jazdy z wpisem kodu 95, stanowi nowy obowiązek państwa członkowskiego UE (art. 1 pkt 5 dyrektywy 2018/645). W projekcie określono, że docelowo będą istniały dwa dokumenty potwierdzające uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, tj. prawo jazdy z wpisem kodu 95 oraz karta kwalifikacji kierowcy. Świadectwo kwalifikacji wydawane w Polsce nie będzie już potwierdzać ww. uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Przyjęte rozwiązanie jest zatem transpozycją dyrektywy 2018/645. Uprości i utransparentni ono proces uzyskiwania uprawnień do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy. Poza tym umożliwi np. potwierdzanie posiadanych uprawnień przez samego kierowcę z państwa trzeciego (a nie pracodawcę), któremu nie można wydać polskiego krajowego prawa jazdy z wpisem kodu 95 i który zamierza wykonywać przewóz drogowy na terytorium Polski.
24.	Art. 1 pkt 1 projektu ustawy w zakresie art. 39b ust. 5 pkt 2 utd	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	Zmiana brzmienia art. 32b ust. 5 pkt 2 utd na następujące brzmienie: „2) zaświadczenie o zatrudnieniu kierowcy, oraz a) kopię karty kwalifikacji kierowcy oraz posiadanego krajowego prawa jazdy wydanego za granicą, albo b) kopię krajowego prawa jazdy wydanego w Rzeczypospolitej Polskiej potwierdzającego odbycie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej albo szkolenia okresowego, w przypadku gdy kierowca posiada krajowe prawo jazdy wydane w Rzeczypospolitej Polskiej.” Jednocześnie, przy takim brzmieniu art. 32 ust. 5 pkt 2 utd, należałoby uchylić pkt 4 tego przepisu.	Uwaga częściowo uwzględniona. Świadectwo kierowcy powinno zostać wydane również na podstawie prawa jazdy z aktualnym wpisem kodu 95, które zostało wydane w innym państwie członkowskim UE.

25.	Art. 1 pkt 2 w zakresie art. 39a ust. 1 pkt 2 utd	PFSSK, PIGOSK, OIGOSK	Zmiana brzmienia art. 39a ust. 1 pkt 2 utd na następujące brzmienie: „2) posiada odpowiednie uprawnienie do kierowania pojazdem samochodowym, określone w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami;”	Uwaga uwzględniona.
26.	Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39a ust. 3 pkt 1 utd	Związek Powiatów Polskich, Stowarzyszenia Psychologów Transportu w Polsce, Polskie Towarzystwo Psychologiczne, Białoostockie Zrzeszenie Transportu, Cooltura Taxi, Krajowa Izba Gospodarcza Taksówkarzy „TAXI”, Lubelskie Stowarzyszenie Taksówkarzy w Lublinie, Poznańskie Stowarzyszenie Taksówkarzy, Radio Taxi „KOMFORT”, Stowarzyszenie Zawodowe Poznańskich Taksówkarzy, Związek Solidarnych Kierowców TAXI, Związek Zawodowy Taksówkarzy „Warszawski Taksówkarz”, Międzyzakładowa Komisja nr 3005 Taksówkarzy Zawodowych NSZZ „Solidarność” Region Mazowsze, Zrzeszenie Transportu Prywatnego w Katowicach, Ogólnopolskie Stowarzyszenie TAXI, Polskiego Stowarzyszenia Psychologów Pracy, Samorządny	Zmiana brzmienia art. 39a ust. 3 utd na następujące brzmienie: „3. Wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 5 i 6, nie stosuje się do kierowcy pojazdu: 1) do kierowania którego wymagane jest prawo jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B lub B+E;”, albo pozostawienie dotychczasowego ww. przepisu bez zmian.	Uwaga uwzględniona w merytorycznym zakresie. W odniesieniu do kierowcy pojazdu, do kierowania którego wymagane jest prawo jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B lub B+E, wymagania pozostaną jak dotychczas.

		Związek Zawodowy Taksówkarzy RP, Transport i Logistyka, osoba fizyczna 2, 3, 4, 5		
27.	Art. 1 pkt 2 lit. c. projektu ustawy w zakresie 39a ust. 3 utd	Transport i Logistyka	Projekt ustawy zawiera skopiowane 1:1 przepisy dyrektywy (UE) 2018/645, które nie pasują do polskich przepisów prawnych, a tym samym nie realizują jej celów. Dotyczy to głównie określeń przeniesionych wprost z dyrektywy, a nieznanymi polskiemu prawu lub zdefiniowanych w polskim prawie poprzez użycie zupełnie innych określeń. Takie rozwiązanie może skutkować szerokimi możliwościami interpretacyjnymi organów administracji, niekorzystnymi dla podmiotów z branży TSL, tym bardziej, wiele z wątpliwych określeń dotyczy sytuacji wyłączających m.in. obowiązkowe kwalifikacje i szkolenia okresowe kierowców (zmieniany art. 39a ust. 3 utd). Przyjęte w ten sposób rozwiązania z pewnością nie przyczynią się do rozwiązania wskazywanych w pkt. 4 preambuły do dyrektywy (UE) trudności i braku pewności prawa w odniesieniu do wyłączeń.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zakres uwzględniania/nieuwzględniania wynika z odniesienia się do uwag dotyczących poszczególnych punktów przywołanego ust. 3.
28.	Art. 1 pkt 2 lit. c. projektu ustawy w zakresie 39a ust. 3 pkt 2 utd	Transport i Logistyka	W celu dostosowania projektowanych przepisów utd do ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, proponujemy następującą zmianę art. 39a ust. 3 pkt 2 utd, zgodną np. z art. 2 pkt 33, 34, 42c uprd: „2) którego konstrukcja ogranicza jazdę z prędkością nieprzekraczającą 45 km/h,” albo „2) którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h,”.	Uwaga uwzględniona.
29.	Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39a ust. 3 pkt 3 utd	Transport i Logistyka	Projektowany przepis, w odniesieniu do wyłączenia kierowcy pojazdu wykorzystywanego lub kontrolowanego przez siły zbrojne jest niejednoznaczny. Po pierwsze, przepis ten nie określa co oznacza „pojazd kontrolowany przez siły zbrojne”, a po drugie nie wskazuje czyje siły zbrojne podlegają wyłączeniu na podstawie omawianego przepisu. Proponujemy zatem sprecyzowanie art. 39a ust. 3 pkt 3 utd w omawianym zakresie tak, aby w sposób jednoznaczny wynikał z niego zakres podmiotowy i przedmiotowy niniejszego wyłączenia, wzorując się np. na rozwiązaniach przyjętych w art. 2 pkt 17, art. 8, art. 9 ust. 3 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, w których używa się określenia „pojazdy należące do sił zbrojnych”, czy „po-	Uwaga nieuwzględniona. Aktualnie obowiązuje przedmiotowe wyłączenie. Zostało jedynie uzupełnione o wskazanie, że przewóz jest wykonywany w związku z zadaniami powierzonymi siłom zbrojnym. Dotychczas nie było wątpliwości ze strony np. wojska polskiego czy inspekcji transportu drogowego co do rozumienia określenia „pojazd kontrolowany przez siły zbrojne”. Ponadto należy wskazać, że Minister Obrony Narodowej nie zgłosił w tym zakresie uwagi.



			<p><i>jazdy, za które siły zbrojne są odpowiedzialne" ze wskazaniem na „Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej" oraz „siły zbrojne państw obcych przebywające na terytorium RP", a także na podobnych rozwiązaniach przyjętych w art. 64 ust. 1 pkt 1, czy art. 73 ust. 2a i 2b ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, która wprowadza podobne określenia: „pojazdy Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej" oraz „pojazdy należące do obcych sił zbrojnych".</i></p>	
30.	<p>Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39a ust. 3 pkt 4 utd</p>	Transport i Logistyka	<p>W celu zapewnienia spójności projektowanych przepisów z obecnie obowiązującymi, proponujemy wyrazy „przez obronę cywilną" zastąpić wyrazami „przez formacje obrony cywilnej", zgodnie z art. 137 i 138 ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej. Takie rozwiązanie umożliwi odniesienie się do konkretnych podmiotów i odpowiednie zastosowanie projektowanego wyłączenia.</p>	Uwaga uwzględniona.
31.	<p>Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39a ust. 3 pkt 5 utd</p>	Transport i Logistyka	<p>Użyte w projektowanym art. 39a ust. 3 pkt 5 utd określenie „odremontowanych" nie zostało zdefiniowane ani w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym ani w wydanym na jej podstawie rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2022 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów i ich niezbędnego wyposażenia. Określenie to zostało skopiowane wprost z tłumaczenia na język polski art. 1 pkt 2 dyrektywy (UE) 2018/645 w zakresie art. 2 ust. 1 lit. c dyrektywy 2003/59/WE. Biorąc pod uwagę cel tego przepisu w kontekście celu dyrektywy (UE) 2018/645, a także tłumaczenia na inne języki niż polski, w tym na język angielski, niemiecki i francuski, proponuje się zmianę tego określenia na „odbudowanych" albo „zmodyfikowanych".</p>	Uwaga uwzględniona.
32.	<p>Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39a ust. 3 pkt 5 utd</p>	Transport i Logistyka	<p>Użyte w art. 39a ust. 3 pkt 5 utd określenie „testy drogowe" jest nieprecyzyjne i zostało ono skopiowane wprost z tłumaczenia na język polski art. 1 pkt 2 dyrektywy (UE) 2018/645 w zakresie art. 2 ust. 1 lit. c dyrektywy 2003/59/WE. Z uzasadnienia projektu ustawy nie wynika, czy chodzi tu o testy wykonywane pojazdami posiadającymi profesjonalny dowód rejestracyjny, a w tym kontekście co jest objęte projektowaną sankcją w lp. 1.16. załącznika nr 3 do utd. Zwracamy uwagę, że wobec nieścisłości użytego określenia może</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Zwolenie dotyczy kierowców, którzy będą wykonywali testy drogowe do celów rozwoju technicznego, a nie przewóz drogowy. Przyjęte rozwiązanie jest, po pierwsze, wdrożeniem dyrektywy. Po drugie zaś, pozostawia pewną swobodę np. producentom czy instytutom, na rzecz których będą te testy przeprowadzane, do różnego charakteru przeprowadzanych testów. W każdym jednak przypadku jazda po drodze publicznej będzie musiała być odbywana przez kierowcę z ważnym prawem jazdy, w tym z ważnymi badaniami lekarskimi</p>

			<p>dojść do sytuacji, w której kierowcy wykonujący ww. „testy drogowe” nie będą musieli posiadać ani odpowiedniego wieku, ani odpowiedniej kwalifikacji ani szkolenia okresowego, a zatem będą stwarzać zagrożenie w ruchu drogowym i nie będą podlegali żadnej odpowiedzialności. Proponujemy zatem doprecyzowanie omawianego określenia tak, aby w sposób oczywisty odnosiło się ono do sytuacji przewidywanych przez ww. dyrektywy, ze szczególnym uwzględnieniem pkt 22 preambuły do dyrektywy 2003/59/WE, wskazującego, że przy stosowaniu wyłączeń należy uwzględnić przede wszystkim wpływ wyłączanego przewozu na bezpieczeństwo drogowe oraz proporcjonalność obciążeń ekonomicznych i społecznych związanych z takim przewozem.</p> <p>Najbardziej zasadnym wydaje się w tej sytuacji wydanie się powiązanie testów drogowych z ruchem pojazdów wyposażonych w tzw. profesjonalny dowód rejestracyjny i wprowadzenie odpowiedniej zmiany w załączniku nr 3 pod l.p. 1.16.</p>	<p>i psychologicznymi stwierdzającymi brak przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do kierowania pojazdami. Nie może być zatem mowy o stwarzaniu zagrożenia w ruchu drogowym.</p>
33.	<p>Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39a ust. 3 pkt 6, 8, 9, 11, 12, 13 i 14 utd:</p>	<p>Transport i Logistyka</p>	<p>Proponujemy doprecyzowanie używanych określeń: „centrum obsługi logistycznej”, „główne zajęcie kierowcy”, „niehandlowy przewóz”, „handlowy przewóz”, „obszar wiejski”, „przewóz sporadyczny”, „usługa przewozowa”, „przedsiębiorstwo rolnicze”, „baza przedsiębiorstwa”. Powyższe określenia albo nie istnieją w ogóle w polskich przepisach prawnych, albo zostały już zdefiniowane, jako zupełnie inne określenia, np. „gospodarstwo rolne” z ar. 553 Kodeksu cywilnego, czy „baza eksploatacyjna” z art. 4 pkt 21a utd. Pozostawienie ww., projektowanych określeń, nie znajdujących powiązań z innymi przepisami prawnymi, spowoduje brak spójności przepisów i umożliwi dowolne stosowanie wynikających z nich wyjątków, które powinny być interpretowane zawężająco, biorąc pod uwagę ww. cel zmienianej dyrektywy 2003/59/WE.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona. Dokonano korekty w zakresie: „baza przedsiębiorstwa” (zmieniono „baza eksploatacyjna”), „handlowy/niehandlowy przewóz” (zmieniono na „zarobkowy/niezarobkowy przewóz”). Definicję „obszar wiejski” oraz „główne zajęcie kierowcy”, określono zaś w uzasadnieniu ustawy.</p>
34.	<p>Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39a ust. 3 pkt 6 utd</p>	<p>Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji</p>	<p>W projektowanym art. 39a ust. 3 pkt 6 utd proponuje się skreślić użyte w projekcie wyrażenia: „znajdującego się w pobliżu najbliższej bazy serwisowej” i nadać pkt brzmienie: „,6) dla których wymagane jest prawo jazdy kategorii D lub D1 i które są prowadzone bez pasażerów przez personel obsługi technicznej do lub z centrum obsługi technicznej, z której korzysta przewoźnik, pod warunkiem, że prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy;”</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Brzmienie przepisu stanowi transpozycję do prawodawstwa polskiego art. 1 pkt 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/645 z dnia 18 kwietnia 2018 r. zmieniającej dyrektywę 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób oraz dyrektywę 2006/126/WE w sprawie praw jazdy, zwanej dalej „dyrek-</p>

				tywą 2018/645” w zakresie zmienianego art. 2 pkt 1 lit. d dyrektywy 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zwanej dalej „dyrektywą 2003/59/WE”.
35.	Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39a ust. 3 pkt 6 i 9 utd	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce	Na stronie 4 uzasadnienia projektu ustawy wskazano, że „ <i>W celu uniknięcia ewentualnych wątpliwości, jak również wdrażając dyrektywę 2018/645 określono, że kierowanie pojazdem stanowi główne zajęcie kierowcy w przypadku, gdy zajmuje 70% miesięcznego czasu pracy kierowcy</i> ”. Jednakże, w samym projekcie ustawy nie znajdujemy przepisu, który miałby powyższe zdanie odzwierciedlać. W projektowanym art. 39a ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140), zwanej dalej „ustawą o transporcie drogowym”, w pkt 6, 12 i 14 mowa jest jedynie o „głównym zajęciu kierowcy”, lecz z żadnego przepisu nie wynika, co należy rozumieć przez ten zwrot. Sprecyzowanie jaką wartość należy rozumieć przez „główne zajęcie kierowcy” nie wynika również z dyrektywy 2018/645.	Uwaga częściowo uwzględniona. Zostanie dokonana odpowiednia korekta uzasadnienia w celu uzyskania pełnej spójności z projektem ustawy.
36.	Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39a ust. 3 pkt 13 utd	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Pytanie o obszar wiejski i wyjaśnienie odnośnie możliwości skorzystania z wyłączenia w projektowanym art. 39a ust. 3 pkt 13 utd, tj. czy wszystkie przesłanki muszą zostać spełnione, żeby można było skorzystać z wyłączenia, czy też przynajmniej jedna, kto będzie oceniał spełnienie przesłanek.	Projektowany 39a ust. 3 pkt 13 utd stanowi transpozycję do prawodawstwa polskiego art. 1 pkt 2 dyrektywy 2018/645 w zakresie zmienianego art. 2 pkt 2 dyrektywy 2003/59/WE. Obszar wiejski zostanie określony w uzasadnieniu ustawy. Skorzystanie zaś z tego wyłączenia powinno nastąpić w przypadku wystąpienia wszystkich przesłanek łącznie. Ocena zaś spełnienia tych przesłanek będzie należała do organów kontroli ruchu drogowego.
37.	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w zakresie art. 39aa ust. 1 utd	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	W projektowanym art. 39aa ust. 1 utd proponuje się dodać nowy punkt w brzmieniu: „4) ogólnopolskie organizacje zrzeszające przewoźników – w ramach szkolenia okresowego w zakresie bloku programowego określonego odpowiednio dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E.”	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma podstaw do wskazywania nowego podmiotu w postaci ogólnopolskich organizacji zrzeszających przewoźników uprawnionego do prowadzenia szkoleń okresowych, bowiem takie organizacje po spełnieniu ogólnych wymagań określonych dla przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia mogą zostać wpisane do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia i prowadzić m.in. szkolenia okresowe.
38.	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w zakresie art. 39aa ust. 1 pkt 1 utd	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	Zmiana projektowanego art. 39aa ust. 1 pkt 1 utd na następujące brzmienie: „1) ośrodek szkolenia – w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej	Uwaga uwzględniona w merytorycznym zakresie. Aktualnie WORD mają możliwość prowadzenia szkoleń dla kierowców zawodowych. W celu uniknięcia konfliktu interesów nie będą mogły jednak przeprowadzać w dalszym ciągu kursów kwalifikacyjnych, ponieważ

			uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej <b>lub</b> szkolenia okresowego w zakresie bloku programowego określonego odpowiednio dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E;”	będą przeprowadzać testy kwalifikacyjne. Nie ma jednak przeszkód, żeby dać WORD DTD możliwość prowadzenia szkoleń okresowych, których prowadzenie nie wywoła konfliktu interesów. Stąd też określono w nowym ustępie art. 39aa, że szkolenie osób wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy mogą być prowadzone przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego w ramach szkolenia okresowego w zakresie bloku programowego określonego odpowiednio dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E.
39.	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w zakresie art. 39aa ust. 1 pkt 1 utd	Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	W art. 1 pkt 3 dotyczącym dodania art. 39 a ust. 2 pkt 1 – szkolenie w formie stacjonarnej oraz e-learningu nie powinno być traktowane jako równoważne. Zaproponowany przepis nie jest jednolity z przepisem art. 39b <sup>1</sup> ust. 1 a i b, ponieważ one wykluczają prowadzenie szkolenia w całości z wykorzystaniem technik internetowych	Przywołane przepisy nie wykluczają się. One się wzajemnie uzupełniają. Stąd nie ma potrzeby ich zmiany.
40.	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w zakresie art. 39aa ust. 2 pkt 1 utd i art. 39b <sup>1</sup> ust. 1a i 1b utd	Wojewoda Mazowiecki	Wątpliwości co do spójności projektowanego art. 39aa ust. 2 pkt 1 utd (Ośrodek szkolenia prowadzi szkolenia w formie stacjonarnej lub w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu) z projektowanym art. 39b <sup>1</sup> ust. 1a i 1b utd (Kwalifikacja może być częściowo prowadzona w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. Ośrodek szkolenia prowadzący kwalifikację w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu jest obowiązany przeprowadzić pozostałe do przeprowadzenia zajęcia w sali ośrodka szkolenia)	Uwaga nieuwzględniona. Projektowane przepisy nie wykazują braku spójności. One się wzajemnie uzupełniają.
41.	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w zakresie art. 39aa ust. 2 utd	Liga Obrony Kraju, Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK	Zmiana brzmienia art. 39aa ust. 2 utd na następujące brzmienie: „1) pkt 1 i 2 – prowadzi szkolenia z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu w formie stacjonarnej lub nauczania na odległość; 2) pkt 3 – prowadzi szkolenia w formie stacjonarnej.”	Uwaga nieuwzględniona. Szkoła ponadpodstawowa, prowadząca kształcenie w zawodzie, dla którego podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, nie powinna mieć możliwości prowadzenia zajęć w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. Powinna prowadzić zajęcia jedynie w formie stacjonarnej.
42.	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w zakresie art. 39aa ust. 2 utd	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl	Zmiana brzmienia projektowanego art. 39aa ust. 2 na następujące brzmienie: „2. Podmiot, o którym mowa w ust. 1: 1) pkt 1 i 3 - prowadzi szkolenie w formie stacjonarnej w postaci wykładu, w tym	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma podstaw, aby dla podmiotu prowadzącego kwalifikacyjne kursy zawodowe w zakresie kwalifikacji wyodrębnionej w zawodzie, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego umożliwił prowadzenie

			również prowadzonego na żywo za pośrednictwem Internetu, lub ćwiczeń, w tym również z wykorzystaniem technik komputerowych i specjalistycznego oprogramowania, lub w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu; 2) pkt 2 – prowadzi szkolenia w formie stacjonarnej.”.	szkolenia również w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. Szkolenie w tej formie prowadzone przez ww. podmiot byłoby narażone na ryzyko wystąpienia działań niepożądanych.
43.	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w zakresie art. 39aa ust. 3 – 5 utd	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl	Usunięcie art. 39aa ust. 3 – 5 utd.	Uwaga nieuwzględniona. Wskazane przepisy są elementem dodatkowych wymagań dla ośrodka, który będzie mógł prowadzić szkolenia w formie stacjonarnej lub w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. Dodatkowe wymagania mają zapewnić, że prowadzenie szkolenie przy wykorzystaniu ww. metody będzie prowadzone prawidłowo i zgodnie z przepisami.
44.	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w zakresie art. 39aa ust. 5 utd	Związek Powiatów Polskich	Czy wprowadzenie do ustawy kategorii „podmiotów fizycznych i prawnych” jest zabiegiem w pełni przemyślanym?	Dokonana korekta będzie obejmować osoby fizyczne i prawne.
45.	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w zakresie art. 39aa ust. 5 utd	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, osoba fizyczna 6	Wątpliwości dotyczące projektowanego art. 39aa ust. 5 utd w zakresie tego czy „ośrodek szkolenia nadal będzie mógł posiadać np. 20 filii i wykonywać dowolną bazę lokalową w jednym czy nawet w kilku województwach”.  Absurdalny jest także zakaz zlecenia przez ośrodki wyspecjalizowane w szkoleniu metodą e-learningową szkolenia uprawnionym podwykonawcom. Jeżeli projektodawcy uważają, że takie zastrzeżenie jest niezbędne powinno ono dotyczyć wyłącznie zlecenia szkolenia realizowanego e-learningiem, chociaż co do zasady taki zakaz jest nieuzasadniony i praktycznie nie weryfikowalny przez organy kontrole	Uwaga częściowo uwzględniona w zakresie możliwości zlecenia szkolenia innemu ośrodkowi należącemu do przedsiębiorcy. Zlecenie przez ośrodek szkolenia przeprowadzenia części szkolenia innemu ośrodkowi szkolenia rozmywa odpowiedzialność w zakresie tego, kto jest odpowiedzialny za przeprowadzenie całego szkolenia
46.	Art. 1 pkt 3 projektu ustawy w zakresie art. 39aa utd	Transport i Logistyka	Przewidują natomiast rozwiązania dyskryminujące mikro, małych i średnich przedsiębiorców (MMSp), polegające na obowiązku uzyskania kosztownej zgody wojewody na e-learning (nawet 600 zł) oraz na zakazie zlecenia prowadzenia szkoleń e-learningowych innym ośrodkom oraz podmiotom fizycznym i prawnym. Zauważamy, że rozwiązania takie, nie dość, że są całkowicie oderwane od celu dyrektywy (UE) 2018/645 (nie przewiduje ona żadnych zgód, opłat oraz zaka-	Uwaga częściowo uwzględniona. Wskazane przepisy są elementem dodatkowych wymagań dla ośrodka, który będzie mógł prowadzić szkolenia w formie stacjonarnej lub w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. Dodatkowe wymagania mają zapewnić, że prowadzenie szkolenie przy wykorzystaniu ww. metody będzie prowadzone prawidłowo i zgodnie z przepisami.

			<p>zów z nimi związanych), to dodatkowo będą sprzyjały uprzywilejowaniu bogatych ośrodków szkoleń, silnych kapitałowo, o wysokiej zdolności finansowej, która nie implikuje gwarancji zapewnienia jakości zajęć, wymaganej przepisami unijnymi, a wprowadza tylko nieuzasadnioną barierę dla MMSP.</p> <p>Podkreślamy również, że w prawie polskim nie istnieje określenie „podmiot prawny”, a jedynie „osoba prawna” lub „jednostka organizacyjna nieposiadająca osobowości prawnej”, zgodnie z art. 33 i 331 Kodeksu cywilnego, tak samo jak nie istnieje „podmiot fizyczny”, a jedynie „osoba fizyczna”, zgodnie z art. 1 niniejszego kodeksu. Pozostawienie projektowanego przepisu w obecnym brzmieniu, poza ww. skutkami dyskryminującymi i sprzecznością z transponowaną dyrektywą, spowoduje szereg wątpliwości w ustaleniu konkretnie komu nie będzie można zlecać prowadzenia szkolenia e-learningowego, a to może doprowadzić do swobodnej interpretacji organów kontrolujących ośrodki i nakładania niesłuszných kar za takie zlecenie.</p>	
47.	Art. 1 pkt 4 lit. a projektu ustawy w zakresie art. 39b ust. 1 pkt 4 utd	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Usunięcie art. 39b ust. 1 pkt 4 utd.	Uwaga nieuwzględniona. Osoba szkolona powinna mieć możliwość zapoznania z programem szkolenia (a ośrodek szkolenia obowiązek zapoznania osoby szkolonej z tym szkoleniem). Osoba szkolona musi bowiem wiedzieć, ile zgodnie z przepisami ma trwać dane szkolenie by móc skonfrontować to ze stanem faktycznym.
48.	Art. 1 pkt 4 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39b ust. 1aa utd	Liga Obrony Kraju	Propozycja aby na profilu kandydata na kierowcę (PKK) znalazły się szczegółowe informacje na temat kursu na jaki nr PKK został wydany. Docelowo proponujemy wprowadzenie PKK w formie elektronicznej np. karty z chipem, na której byłyby zapisywane wszystkie jednostki szkoleniowe w formie praktycznej z wykorzystaniem pojazdów szkoleniowych. Początkowym kosztem dla Ośrodków byłyby czytniki kart ale pozwoliłoby to na wyeliminowanie „błędów ludzkich” przy ewidencjonowaniu szkolenia.	Uwaga nieuwzględniona. Dane gromadzone w PKK będą miały niezbędny zakres wymagany do prawidłowego toku szkolenia. PKK będzie profilem elektronicznym. Nie ma potrzeby wydawać dla niego odrębnej karty.
49.	Art. 1 pkt 4 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39b ust. 1aa utd	Wojewoda Świętokrzyski	Dot. projektowanego art. 39b ust. 1aa ustawy o transporcie drogowym. Obowiązek uzyskania profilu kandydata na kierowcę (PKK) przez kursanta przed zapisaniem się na kurs kwalifikacji zawodowej lub na szkolenie okresowe stanowi dodatkową uciążliwość, która obecnie nie występuje. Zaproponowane zmiany nie przyspieszą procesu uzyskania uprawnień.	Wprowadzenie profilu kandydat na kierowcę pozytywnie wpłynie na proces uzyskiwania uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego i autobusu. Jednocześnie nowy obowiązek nie wydłuży tego procesu, ale dzięki wykorzystaniu go do cyfrowego obiegu danych może ten proces skrócić.

50.	Art. 1 pkt 5 lit a projektu ustawy w zakresie art. 39b <sup>1</sup> ust. 1a utd	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	<p>Projekt wprowadza w szkoleniu kierowców zawodowych nowoczesne metody szkolenia wykorzystujące narzędzia i technologie informacyjno-komunikacyjne umożliwiające korzystania z e-learningu. Propozycja jest zgodna z wytyczną dyrektywy 2018/645 zawartą w nowym brzmieniu art. 7, jednak jej wykonanie obarczone jest polską specyfiką stawiania dodatkowych barier administracyjnych i określaniem nowych warunków ograniczających dostęp do nowych rozwiązań.</p> <p>Wykorzystywanie e-learningu przy kwalifikacji wstępnej uważamy za całkowicie nieuzasadnione.</p>	<p>Dyrektywa 2018/645 wprowadza możliwość szkolenia na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. W krajowych przepisach krajowych można zaś określić, m.in. warunki, na jakich można korzystać z tej metody szkolenia.</p> <p>Zgodnie z projektem szkolenie na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu nie jest obligatoryjne. Mogą stosować i korzystać z tej formy szkolenia takie ośrodki szkolenia i osoby szkolone, które będą zainteresowane tą nową formą szkolenia.</p>
51.	Art. 1 pkt 5 lit a projektu ustawy w zakresie art. 39b <sup>1</sup> ust. 1a utd	Transport i Logistyka	<p>Proponujemy doprecyzowanie określenia „częściowe” prowadzenie obowiązkowej kwalifikacji w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, uwzględniające konieczność zapewnienia zajęć praktycznych, o czym mowa w pkt 12 dyrektywy (UE) 2018/ 645, i podkreślamy, że jest to jedna z dwóch możliwości dotyczących systemu kwalifikacji wstępnej zgodnie z art. 3 dyrektywy 2003/59/WE.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>M.in. liczbę godzin zajęć, które można prowadzić w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, zostanie określone w odpowiednim akcie wykonawczym.</p>
52.	Art. 1 pkt 5 lit. a projektu ustawy w zakresie art. 39b <sup>1</sup> ust. 1b utd	PFSSK, PIGOSK, OIGOSK	<p>Zmiana brzmienia art. 39b<sup>1</sup> ust. 1b utd na następujące brzmienie:  „1b. Ośrodek szkolenia prowadzący kwalifikację w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu jest obowiązany przeprowadzić pozostałe do przeprowadzenia zajęcia w sali ośrodka szkolenia <b>zlokalizowanej w województwie, w którym jest wpisany do rejestru, o którym mowa w art. 39g ust. 3 i której adres jest ujawniony w tym rejestrze</b>”</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Uwaga została uwzględniona w taki sposób, że szkolenia mają być prowadzone przy wykorzystaniu infrastruktury zgłoszonej do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia. W pozostałym zakresie uwaga jest nieuzasadniona.</p>
53.	Art. 1 pkt 5 lit. a projektu ustawy w zakresie art. 39b <sup>1</sup> ust. 1b utd	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego i Spedycji	<p>Usunięcie art. 39b<sup>1</sup> ust. 1b utd.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Projektowany przepis jest m.in. związany warunkami prowadzenia szkolenia na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu musi pozostać.</p>
54.	Art. 1 pkt 5 lit. b projektu ustawy w	Wojewoda Mazowiecki, Wojewoda	<p>Projektowane zmiany zakładające przekazanie kompetencji w zakresie przygotowania i organizowania egzaminów kwalifikacyjnych do WORDów nie przewidują sytuacji, w której</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p>

	zakresie art. 39b <sup>1</sup> ust. 3 utd	Świętokrzyski, Wojewoda Podkarpacki, PFSSK, PIGOSK, OIGOSK, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Polski Klaster Edukacyjny	<p>wpisany do rejestru wojewody WORD przeprowadza kurs kwalifikacyjny, a później w przedmiotowym zakresie egzaminuje kursanta. Ponadto może dojść do sytuacji, w której egzaminator będący wykładowcą na kursie kwalifikacyjnym realizowanym przez WORD, będzie osobą przeprowadzającą test kwalifikacyjny – dojdzie więc do konfliktu interesów – sprzeczność z art. 57 ustawy o kierujących pojazdami. Powyższe fakty stawiają pod znakiem zapytania rzetelność i obiektywność proponowanego projektu, zaprzeczając sugerowanej w uzasadnieniu transparentności proponowanych zmian.</p> <p>Zgodnie z obowiązującym stanem prawnym, określonym w utd świadectwo kwalifikacji zawodowej wydaje wojewoda. Przekazanie zadania do wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego (WORD) to zmiana kompetencji i przekazanie ich w tym zakresie z administracji rządowej do samorządowej. Spowoduje to rozdzielenie kompetencji: wpis ośrodków i nadzór nad nimi ma sprawować wojewoda, natomiast egzaminować i wydawać świadectwa będzie jednostka podległa marszałkowi województwa, czyli administracja samorządowa.</p> <p>W proponowanej zmianie dotyczącej art. 39c ustawy wskazano, iż wojewoda ma niezwłocznie dokonać cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej niezgodnego ze stanem faktycznym. Nasuwają się jednak pytania, na jakiej podstawie wojewoda, bez dostępu do bazy CEPIK oraz bez wiedzy, kiedy kursant przystąpił do testu kwalifikacyjnego, jaki uzyskał z niego wynik i jakie świadectwo kwalifikacji zostało mu wydane (numer oraz data wydania) ma dokonać cofnięcia świadectwa. Czy wojewoda ma zliczać godziny szkoleń danego kursanta a w przypadku braku tych godzin cofać świadectwo?</p> <p>Zamiany zawarte w art. 38b' dotyczące zasad egzaminowania likwidujące obecny system prowadzenia egzaminów kwalifikacyjnych i przenoszące ten egzamin/test do Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego są sprzeczne z przepisami dotyczącymi szkolnictwa zawodowego realizowanego w szkołach branżowych i na kursach kwalifikacyjnych. Test kwalifikacyjny jest elementem egzaminu potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie albo egzaminu zawodowego prowadzonego</p>	<p>Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego nie będą mogły prowadzić kursów kwalifikacyjnych. Będą za to mogły prowadzić szkolenia okresowe.</p> <p>Przeniesienie miejsca przeprowadzania testów kwalifikacyjnych do wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego jest słuszne i zasadne.</p> <p>Wojewodowie otrzymają dostęp do centralnej ewidencji kierowców, z której pozyskają niezbędne informacje odnośnie świadectwa kwalifikacji kierowcy.</p> <p>Projektowane rozwiązanie nie jest sprzeczne z przepisami dotyczącymi szkolnictwa zawodowego realizowanego w szkołach branżowych i na kursach kwalifikacyjnych. Zasadne jest</p>
--	--	--	---	--



			przez OKE, którego wynik pozytywny jest warunkiem ukończenia szkoły branżowej i uzyskania tytułu zawodowego. Uważamy za niedopuszczalne ingerowanie w proces edukacyjny uzyskania zawodu kierowca mechanik lub technik transportu.	jednak umożliwienie złożenia po ukończeniu szkoły pierwszego testu kwalifikacyjnego w okręgowej komisji egzaminacyjnej.
55.	Art. 1 pkt 5 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 39b <sup>1</sup> ust 3 utd	Transport i Logistyka	<p>Ponadto, nasze wątpliwości budzi rozwiązanie, zgodnie z którym testy kwalifikacyjne będą przeprowadzane w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego (WORD), a świadectwa kwalifikacji będą wydawane przez Dyrektorów WORD. Po pierwsze, nie ma żadnej gwarancji, że zmiana organu odpowiedzialnego za egzaminy z okręgowych komisji egzaminacyjnych lub komisji powoływanych przez wojewodów na WORD-y zapewni wskazywaną w uzasadnieniu projektu ustawy transparentność i rzeczywiste sprawdzanie wiedzy. Obecna forma przeprowadzania testów kwalifikacyjnych np. w ośrodkach po kursach kwalifikacyjnych, znacznie ułatwia funkcjonowanie kursantom, bowiem pozwala na zgranie terminu zakończenia kursu z egzaminem i nie generuje przy tym dodatkowych kosztów, np. dojazdu do miejsca egzaminu i powrotu, bowiem egzamin jest organizowany w ośrodku szkolenia, zazwyczaj zaraz po kursie. Po drugie, zauważamy, że obecnie, przy wynagrodzeniu trzyosobowej komisji przy grupie zdających do 25 osób koszt egzaminu wynosi 1000 zł, co daje średnio 40 zł na kursanta, podczas gdy przyjęta w projekcie delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia opłata za nowy egzamin w WORD może zostać ustalona nawet w wysokości 60 zł od osoby, a więc prawdopodobnym jest, że ulegnie ona podwyższeniu nawet o 20 zł na osobę. W takim rozwiązaniu do tej opłaty należy dodać jeszcze koszty dojazdu na egzamin do WORD-u albo z ośrodka szkolenia albo z miejsca zamieszkania i koszty powrotu, co dodatkowo zwiększy i tak obecnie wysokie koszty uzyskania kwalifikacji wstępnej, a co za tym idzie wprowadzi kolejną barierę w dostępie do zawodu kierowcy. Jest to rozwiązanie niekorzystne, szczególnie przy obecnym deficycie kierowców na rynku usług transportowych.</p>	<p>Przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego utransparentni proces uzyskania kwalifikacji wstępnej. Wprowadzenie jasnych i przejrzystych zasad przeprowadzania ww. testu pozytywnie wpłynie na status tego testu oraz na status uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy samochodu ciężarowego i autobusu.</p> <p>Jednocześnie należy wskazać, że projektowana ustawa upoważnia ministra właściwego do spraw transportu do określania w rozporządzeniu opłaty za test kwalifikacyjny. Zastosowana konstrukcja prawna przewiduje, że minister określi opłatę za wydanie karty kwalifikacji kierowcy – przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 60 zł (analogiczna konstrukcja prawa istnieje w odniesieniu do opłaty za prawo jazdy). Szacowana zaś wysokość opłaty za test kwalifikacyjny będzie taka jak za opłatą prawo jazdy, tj. 30 zł</p>
56.	Art. 1 pkt 5 lit. b, c d, e, f, g i h oraz i w pkt 6 projektu ustawy w zakresie art. w art. 39b <sup>1</sup> ust.	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Sprzeciwienie się zmianom w art. 39b <sup>1</sup> ust. 3, 3a, 4, 5, 6, 6a, 6b, 8 i 9 oraz w art. art. 39b <sup>2</sup> ust. 2 utd.	W zakresie wprowadzenia nadzoru uwaga uwzględniona. Przeprowadzenia testów kwalifikacyjnych będzie nowym zadaniem wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Realizacja zaś wszystkich zadań ośrodka w zakresie nadzoru nad egzaminowaniem obejmie również egzaminy dla kierowców

	3, 3a, 4, 5, 6, 6a, 6b, 8 i 9 oraz w art. art. 39b <sup>2</sup> ust. 2 utd		<p>Wprowadzenie nadzoru marszałków województw nad przeprowadzeniem testów kwalifikacyjnych organizowanych przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego</p> <p>Wprowadzenie możliwości przeprowadzania testów kwalifikacyjnych przez szkołę.</p>	<p>ubiegających się o uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy.</p> <p>W zakresie przeprowadzenia testu kwalifikacyjnego przez szkołę uwaga częściowo uwzględniona. Pierwszy test kwalifikacyjny bezpośrednio po zakończeniu zajęć szkolnych będzie przeprowadzany przez szkołę, a każdy kolejny przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego.</p> <p>W pozostałym zakresie uwagi nieuwzględnione ze względu na brak uzasadnienia</p>
57.	Art. 1 pkt 5 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39b <sup>1</sup> ust. 3 utd	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych	<p>Nowe wymagania dotyczące przeprowadzania testów kwalifikacyjnych w formie testów jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą techniki informatycznej z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego będą generowały konieczność zmiany funkcjonalności w systemie teleinformatycznym WORD.</p> <p>W związku z powyższym, projekt ustawy powinien przewidywać odpowiedni okres vacatio legis na dostosowanie systemów teleinformatycznych do wymagań procedowanego aktu normatywnego. Termin ten powinien być nie krótszy niż 3 miesiące od dnia wejścia ustawy w pozostałym zakresie w życie.</p>	Uwaga uwzględniona
58.	Art. 1 pkt 5 lit. e projektu ustawy w zakresie art. 39b <sup>1</sup> ust. 3a utd	Wojewoda Świętokrzyski, Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie	Projektowane zmiany zakładają przeprowadzanie testów wyłącznie przez 1 egzaminatora z uprawnieniami do egzaminowania w zakresie podstawowym, tj. prawa jazdy kategorii B – obniży to jakość, poziom i rangę egzaminu oraz może negatywnie wpłynąć na poprawność i rzetelność przeprowadzanych testów kwalifikacyjnych.	Przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego utransparentni proces uzyskania kwalifikacji wstępnej. Wprowadzenie jasnych i przejrzystych zasad przeprowadzania ww. testu pozytywnie wpłynie na status tego testu oraz na status uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy pojazdu ciężarowego i autobusu.
59.	Art. 1 pkt 5 lit. e projektu ustawy w zakresie art. 39b <sup>1</sup> ust. 6 utd	Wojewoda Mazowiecki, Transport i Logistyka, Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD, Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie, Izba Gospodarcza Komunikacji	<p>Brak jest określenia wymagań dla egzaminatora, który przeprowadza test kwalifikacyjny, oraz jest podane nieadekwatne odesłanie do przepisów ustawy o kierujących pojazdami.</p> <p>W obecnym stanie prawnym uzyskanie pozytywnego wyniku na teście kwalifikacyjnym przeprowadzonym przez 3-osobową. Sprowadzenie egzaminu kwalifikacyjnego do poziomu testu rozwiązywanego w obecności 1-osobowego nadzorującego egzaminatora znacząco obniży rangę dotychczasowych kwalifikacji zawodowych.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Brak określania wymagań dla egzaminatora wynika z faktu, że każdy egzaminator, niezależnie od zakresu posiadanych uprawnień, będzie uprawniony do przeprowadzania testów kwalifikacyjnych.</p> <p>Odnosnie nieadekwatnego odesłania została wprowadzona odpowiednia korekta.</p> <p>Nie ma przeszkód, żeby przeprowadzany docelowo w formie elektronicznej test kwalifikacyjny odbywał się w obecności</p>

		Miejskiej, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,  Wojewoda Świętokrzyski		jednego egzaminatora. Warunki przeprowadzania tego testu zostaną w taki sposób określone, żeby wykluczyć ewentualne mogące wystąpić nieprawidłowości.
60.	Art. 1 pkt 5 lit. f projektu ustawy w zakresie art. 39b <sup>1</sup> ust. 6a utd	Liga Obrony Kraju, Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK, Polski Klaster Edukacyjny, Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	Utajnienie bazy pytań dla kandydatów na prawo jazdy może spowodować dewastację branży szkoleniowej przygotowujących kandydatów na kierowców oraz kierowców zawodowych. Ponownie pojawią się pytania przykładowe o treści „zbliżonej” do pytań egzaminacyjnych. Utajnienie pytań doprowadzi również do braku możliwości sprawdzenia przez szeroką rzeszę specjalistów (instruktorów, wykładowców itd.) czy pytania wykorzystywane na egzaminach państwowych są poprawne i nie krzywdzą zdającego kursanta.	Uwaga nieuwzględniona. Projektowany przepis dotyczy pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym, który jest przeprowadzany dla kierowców zawodowych zamierzających wykonywać przewozy drogowe. Zmiana ma charakter porządkujący. Baza pytań nie podlega obecnie udostępnieniu.
61.	Art. 1 pkt 5 lit. f projektu ustawy w zakresie art. 39b <sup>1</sup> ust. 6a utd	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych W Polsce, PWPW	W projektowanym art. 39b <sup>1</sup> ust. 6a utd przewiduje się, iż pytania pochodzące z katalogu pytań testowych zatwierdzonych przez ministra właściwego do spraw transportu nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu <i>ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej</i> .	Uwaga nieuwzględniona. Zmiana ma charakter porządkujący. Baza pytań nie podlega obecnie udostępnieniu.
62.	Art. 1 pkt 5 lit. f projektu ustawy w zakresie art. 39b <sup>1</sup> ust. 6b utd	Transport i Logistyka	Nasze kolejne wątpliwości budzi rozwiązanie polegające na scentralizowaniu katalogu pytań egzaminacyjnych oraz na wprowadzeniu górnej granicy liczby pytań testowych w ramach tego katalogu, określonej przepisami ustawy. Uzasadnienie projektodawcy nie zawiera wyjaśnienia tego rozwiązania, a ustalenie maksymalnej liczby pytań w katalogu na kwalifikację wstępną (czy dalej w treści projektu na egzamin na prawo jazdy - art. 3 pkt 14 projektu ustawy) w żaden sposób nie przyczyni się do zapewnienia jakości tych pytań i ich odpowiedniego odniesienia do zagadnień objętych egzaminem. Dodatkowo, wprowadzane rozwiązanie nie znajduje odzwierciedlenia w przepisach dyrektywy (UE) 2018/645 ani 2003/59/WE.	Katalog pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym powinien zawierać niezbędną liczbę pytań, która obejmie cały materiał przekazywany podczas kursu kwalifikacyjnego. Z jednej strony określenie maksymalnej liczby pytań będzie stanowiło informację dla osoby przystępującej do testu kwalifikacyjnego, z jakiej puli pytań może otrzymać pytanie na teście, z drugiej zaś strony pozwoli na efektywne zarządzanie katalogiem przez Komisję do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych.
63.	Art. 1 pkt 5 lit. f projektu ustawy w zakresie art. 39b <sup>1</sup> ust. 6b utd	Forum Związków Zawodowych	Proponujemy aby w katalogu pytań testowych obejmujących zagadnienia, o których mowa w ust. 2, zawrzeć nie więcej niż 700 pytań, a może nawet 500 pytań.	Uwaga nieuwzględniona. Katalog pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym powinien zawierać niezbędną liczbę pytań, która obejmie cały materiał przekazywany podczas kursu kwalifikacyjnego, oraz zapewni odpowiednią liczbę pytań w zakresie każdego realizowanego na kursie kwalifikacyjnym tematu.

64.	Art. 1 pkt 5 lit. g projektu ustawy w zakresie art. 39b <sup>1</sup> ust. 6b utd	Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	Opłata za egzamin, określona w art. art. 39b <sup>1</sup> ust. 8 jest dodatkowym kosztem dla osoby szkolonej, czy będzie ona wnoszona na konto wojewody właściwego do wydania dokumentu, czy na konto wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.	Opłata za test kwalifikacyjny będzie uiszczana dla wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.
65.	W zakresie art. 39b <sup>1</sup> ust. 1 pkt 2 utd (art. 1 pkt 5 projektu ustawy)	Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK	Zmiana brzmienia art. 39b <sup>1</sup> ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym na następujące brzmienie: „2) kursu kwalifikacyjnego – w sali wykładowej ośrodka szkolenia jako wykład, seminarium, pokaz, ćwiczenia oraz inne formy zajęć stosowane w kształceniu osób dorosłych również z wykorzystaniem technik komputerowych oraz Internetu.”	Uwaga nieuwzględniona. Warunki prowadzenia zajęć zostaną określone jak dotychczas w odpowiednim akcie wykonawczym.
66.	Art. 1 pkt 7 projektu ustawy w zakresie art. 39c utd	Transport i Logistyka	Proponujemy wprowadzenie przepisów określających dwuinstancyjny tryb postępowania oraz formę rozstrzygnięcia zarówno dla wydawania świadectw kwalifikacji zawodowej, jak i dla ich cofania oraz stwierdzania ich niezgodności ze stanem faktycznym, np. poprzez zastosowanie przepisów Kodeksu postępowania administracyjnego i decyzji administracyjnych. Wprowadzenie takich rozwiązań zapewni kontrolę instancyjną wydawanych rozstrzygnięć i jednocześnie zgodność działania z art. 78 Konstytucji RP, przyznającym każdemu prawo do zaskarżenia orzeczeń i decyzji wydanych w pierwszej instancji, w tym prawo do składania wyjaśnień i zastrzeżeń. Niezależnie od powyższego zauważamy, że rozwiązanie polegające na wprowadzeniu nowego organu wydającego świadectwo kwalifikacji zawodowej - Dyrektora WORD-u lub osoby przez niego upoważnionej, przy pozostawieniu dotychczasowych organów - wojewody i okręgowej komisji egzaminacyjnej, jako stwierdzających niezgodność wydanego świadectwa ze stanem faktycznym jest całkowicie niespójne, podobnie jak rozwiązanie wprowadzające nieznaną innym przepisom fikcję prawną polegającą na przyjęciu, że data stwierdzenia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej niezgodnie ze stanem faktycznym jest datą cofnięcia tego świadectwa.	Uwaga nieuwzględniona. Wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej nastąpi po złożeniu z wynikiem pozytywnym testu kwalifikacyjnego i będzie czynnością materialno-techniczną. Stwierdzenie wydania świadectwa kwalifikacji kierowcy niezgodnie ze stanem faktycznym w przypadku wojewody jako organ nadzorujący ośrodki szkolenia nastąpi po ustaleniu, że ośrodek szkolenia wydał takie świadectwo niezgodnie ze stanem faktycznym. W przypadku zaś stwierdzenia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej przez dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej - stwierdzenie tego faktu nastąpi przez dyrektora okręgowej komisji na podstawie odpowiedniej informacji z właściwego kuratorium. Wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej niezgodnie ze stanem faktycznym oznacza, że osoba szkolona nie uczestniczyła w szkoleniu albo uczestniczyła w szkoleniu w mniejszym wymiarze godzin niż przewidują to przepisy prawa. Stąd też stwierdzenie wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej powinno być również datą jego cofnięcia.
67.	Art. 1 pkt 7 lit a projektu ustawy w zakresie art. 39c ust. 1 i 2 utd	Wojewoda Świętokrzyski	Zgłoszenie argumentu, iż projektowane zmiany przyczynią się do skrócenia czasu na uzyskanie świadectwa kwalifikacji zawodowej jest całkowicie bezprzedmiotowe, ponieważ już obecnie na terenie województwa świętokrzyskiego (a zapewne w całym kraju) świadectwa kwalifikacji zawodowej	Przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego będzie miało taki skutek, że co do zasady osoba po ukończonym kursie kwalifikacyjnym będzie sama zgłaszać się na test kwalifikacyjny do ośrodka i będzie

			wystawiane są na podstawie uzyskanego wyniku pozytywnego z egzaminu, po sporządzeniu protokołu egzaminacyjnego i podpisywane z upoważnienia Wojewody Świętokrzyskiego przez Przewodniczącego Komisji Egzaminacyjnej i wydawane każdorazowo bezpośrednio po przeprowadzeniu testu kwalifikacyjnego, w sali ośrodka szkolenia.	ustalać termin testu w dogodnym dla siebie czasie. W przypadku zaś uzyskania negatywnego wyniku z testu kwalifikacyjnego, będzie ona mogła ponownie przystąpić (lub w razie potrzeby wielokrotnie przystępować) do testu kwalifikacyjnego w dogodnym terminie. Ponadto projekt zakłada, że wydanie świadectwa kwalifikacji kierowcy będzie następować po uzyskaniu pozytywnego wyniku z testu kwalifikacyjnego.
68.	Art. 1 pkt 7 lit a projektu ustawy w zakresie art. 39c ust. 1 i 2 utd	Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	Art. 39c ust. 1 i 2 – w jaki sposób wojewoda będzie przekazywał dane do centralnej ewidencji kierowców, jeżeli projektowany przepis nie zakłada w żaden sposób wymiany dokumentów pomiędzy wojewodą a wojewódzkim ośrodkiem ruchu drogowego. Zachodzi pytanie czy pozostawiać u wojewody konieczność przekazywania informacji.	Zgodnie z projektowanym brzmieniem art. 39c ust. 1 i 2 utd wojewoda nie będzie przekazywał informacji do centralnej ewidencji kierowców. Będą to robić wojewódzki ośrodek ruchu drogowego i dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej.
69.	Art. 1 pkt 7 lit. a projektu ustawy w zakresie art. 39c ust. 1 i 2 utd	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych	Skutkiem zaproponowanej modyfikacji będzie zmiana podmiotu wydającego świadectwo kwalifikacji zawodowej (aktualnie: wojewoda lub upoważniony przez niego członek komisji albo dyrektor Okręgowej Komisji Egzaminacyjnej; po zmianie: dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub upoważniony przez niego pracownik wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego). Proponowana zmiana będzie generowała konieczność modyfikacji funkcjonalności w systemie teleinformatycznym WORD, w związku z czym, projekt ustawy powinien przewidywać odpowiedni okres vacatio legis na dostosowanie systemów teleinformatycznych do wymagań procedowanego aktu normatywnego. Termin ten powinien być nie krótszy niż 3 miesiące od dnia wejścia ustawy w pozostałym zakresie w życie.	Uwaga uwzględniona.
70.	Art. 1 pkt 7 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 39c ust. 3 utd	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce	Jaka jest rola dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej w procesie ustalenia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej niezgodnie ze stanem faktycznym.  Czy wpisanie spójnika „i” pomiędzy wyrazami „wojewoda i dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej” należy rozumieć, że wojewoda każdorazowo ma działać z dyrektorem okręgowej komisji egzaminacyjnej czy też intencją projektodawcy jest, aby zarówno wojewoda, jak i dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej - niezależnie od siebie - mieli uprawnienia w przedmiotowym zakresie.	Okręgowa komisja egzaminacyjna będzie przeprowadzała pierwszy test kwalifikacyjnych dla uczniów kształcących się w zawodzie, dla którego podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy (pozostałe testy będą przeprowadzane w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego). Po uzyskaniu wyniku pozytywnego z testu kwalifikacyjnego dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej będzie wydawał świadectwo kwalifikacji zawodowej (w tym zakresie przepisy ustawy zostaną poddane odpowiedniej korekcje). W przypadku uzyskania przez dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej infor-

				<p>macji od właściwego kuratorium oświaty o wydaniu świadectwa niezgodnie ze stanem faktycznym, dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej będzie przekazywał stosowaną informację do CEK.</p> <p>Wojewoda i dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej będą mieli niezależnie od siebie uprawnienia do stwierdzenia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej niezgodnie ze stanem faktycznym. Uprawnienia wojewody będą dotyczyć świadectw wydanych przez dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, a uprawnienia dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej – świadectw wydanych przez tego dyrektora.</p>
71.	Art. 1 pkt 7 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 39c ust. 3 utd	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	<p>Sprzeciw wobec zmian zawartych w projektowanym art. 39c ustawy o transporcie drogowym ze względu na brak zapisów precyzujących, w jakich okolicznościach i na jakich zasadach wojewoda miałby prawo do unieważnienia świadectwa, jak również ze względu na to, w jaki sposób wojewoda i marszałek powinni współpracować, w jaki sposób miały być rozdzielony zakres ich kompetencji w nadzorze nad szkoleniem i egzaminowaniem kierowców zawodowych.</p>	<p>Wojewoda jako organ sprawujący nadzór nad prowadzeniem ośrodka szkolenia, w ramach podejmowanych działań ustala czy świadectwo zostało wydane zgodnie ze stanem faktycznym. Jeśli nie zostało ono wydane zgodnie ze stanem faktycznym, to wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę ośrodka szkolenia i wykreśla go z rejestru działalności regulowanej oraz będzie po zmianach dodatkowo przekazywał do centralnej ewidencji kierowców informacji o stwierdzeniu wydania świadectwa niezgodnie ze stanem faktycznym. Zakres kompetencji wojewody i marszałka się nie pokrywają. Wojewoda sprawuje nadzór na ośrodkiem szkolenia, zaś marszałek województwa nad realizacją zadań przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego, w tym w zakresie przeprowadzeniem testu kwalifikacyjnego.</p>
72.	Art. 1 pkt 7 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 39c ust. 3 utd	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych	<p>Dot. projektowanego art. 39c ust. 3 ustawy o transporcie drogowym.</p> <p>Projekt ustawy nakłada na wojewodę i dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej nowe zadanie (obowiązek), tj. niezwłoczne przekazywanie do Centralnej Ewidencji Kierowców informacji o stwierdzeniu wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej niezgodnie ze stanem faktycznym. Projekt ustawy nie wskazuje przy tym sposobu postępowania w powyższym zakresie, tj. w przypadku stwierdzenia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej niezgodnie ze stanem faktycznym.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona z zakresie doprecyzowania trybu działania w przypadku cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej przez szkołę. Cofnięcie świadectwa wydanego przez szkołę będzie mianowicie następować na podstawie informacji od kuratorium, które sprawuje nadzór nad wojewodą.</p> <p>Cofnięcie świadectwa kwalifikacji zawodowej wydanego przez ośrodek szkolenia będzie następowało, np. po kontroli tego ośrodka przez wojewodę w ramach nadzorczych uprawnień organu i stwierdzeniu wydania świadectwa kierowcy.</p>

73.	Art. 1 pkt 7 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 39c utd	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce	ZMPD proponuje uzupełnienie wskazanego przepisu ustawy o kierujących o kwestię nadzoru nad egzaminami dotyczącymi uzyskania świadectwa kwalifikacji zawodowej; w projektowanym art. 39c należałoby wskazać przesłanki cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej i wpisać, iż stosowny przepis ustawy o kierujących stosuje się odpowiednio, aby zapewnić spójność obydwu regulacji.	Uwaga uwzględniona w zakresie dodania przepisu dotyczącego nadzoru marszałka województwa nad testami kwalifikacyjnymi. Nie ma podstaw do wskazywania przesłanek do stwierdzenia wydania świadectwa niezgodnie ze stanem faktycznym, bowiem następuje to w przypadku braku uczestnictwa w szkoleniu albo uczestnictwa w szkoleniu obejmującym mniejszy wymiar godzin niż wynika z przepisów prawa.
74.	Art. 1 pkt 7 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 39c ust. 3 utd	Wojewoda Mazowiecki, Wojewoda Podkarpacki	Przeniesienie obowiązku stwierdzania wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej z wojewody na marszałka województwa.	Uwaga nieuwzględniona. Wojewoda jako organ sprawujący nadzór nad prowadzeniem ośrodka szkolenia, w ramach podejmowanych działań ustala czy świadectwo zostało wydane zgodnie ze stanem faktycznym. Jeśli nie zostało ono wydane zgodnie ze stanem faktycznym, to wydaje decyzję o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę ośrodka szkolenia i wykreśla go z rejestru działalności regulowanej oraz będzie po zmianach dodatkowo przekazywał do centralnej ewidencji kierowców informację o stwierdzeniu wydania świadectwa niezgodnie ze stanem faktycznym.
75.	Art. 1 pkt 7 projektu ustawy	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych	Projekt ustawy wprowadza możliwość wymiany informacji pomiędzy centralną ewidencją kierowców, a państwami członkowskimi UE, Konfederacją Szwajcarską lub państwami członkowskimi Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) o wydanych i cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej. W związku z powyższym pozostaje do ustalenia, czy w efekcie tej zmiany wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego będą miały możliwość kierowania zapytań w ww. zakresie w ramach sieci RESPER (sieć informacyjna o prawach jazdy wydawanych na terenie UE).	Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego nie będą miały możliwości kierowania zapytań dot. wydanych i cofniętych świadectw kwalifikacji zawodowej, bowiem takie informacje im nie będą potrzebne.
76.	Art. 1 pkt 8 projektu ustawy w zakresie art. 39c <sup>1</sup> utd	Transport i Logistyka	Zwracamy uwagę, że projektowane wprowadzenie obowiązku wymiany informacji pomiędzy Centralną Ewidencją Kierowców a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, w sytuacji w której nie ma obecnie jednoznacznego rozwiązania, jakie będą podstawy współpracy UE, w tym Polski z niniejszym państwem, może spowodować trudności w stosowaniu tego przepisu w przyszłości, co będzie z pewnością niekorzystne dla kierowców.	Uwaga uwzględniona.

77.	Art. 1 pkt 9 lit. a projektu ustawy w zakresie art. 39d ust. 1 pkt 2 utd	Transport i Logistyka	Nasze wątpliwości budzi po pierwsze użycie w projektowanym art. 39d ust. 1 pkt 2 utd określenia „pracuje”, które może być interpretowane bądź bardzo wąsko, tj. wykonuje pracę na podstawie jednej z umów określonych w Kodeksie pracy, bądź bardzo szeroko, tj. wykonuje pracę także na podstawie innych umów niż te, określone w niniejszym kodeksie. Po drugie, wprowadzane rozwiązanie dyskryminuje oddziały przedsiębiorców zagranicznych, którzy mają siedzibę poza granicami Polski i tam zatrudniając kierowców nie będą mogli wysyłać ich na szkolenia okresowe w Polsce. Proponujemy zatem następujące brzmienie art. 39d ust. 1 pkt 2: „2) wykonująca przewóz drogowy na rzecz przedsiębiorcy uprawnionego do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego na podstawie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego.”.	Uwaga nieuwzględniona. Użyte określenie „pracuje” nie jest ograniczone warunkami, stąd można jest szeroko interpretować. Zgodnie z dyrektywą 59/2003/WE szkolenia okresowe dla osób z państw trzecich przeprowadza się w państwie członkowskim, będącym ich miejscem zamieszkania, lub w państwie członkowskim, w którym pracują. Dlatego nie ma podstaw do przyjęcia zaproponowanego rozwiązania.
78.	Art. 1 pkt 9 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 39d ust. 1a utd	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, PFSSK, PIGOSK, OIGOSK	Usunięcie art. 39d ust. 1a utd.	Uwaga nieuwzględniona. Wprowadzenie profilu kandydata na kierowcę pozytywnie wpłynie na prowadzone szkolenia okresowe, w szczególności na prawidłowy sposób prowadzenia szkolenia oraz na obecność osób szkolonych na zajęciach.
79.	Art. 1 pkt 9 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 39d ust. 1a utd	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowym w Polsce, Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	Zmiana brzmienia art. 39d ust. 1a utd na następujące brzmienie: „1a. Do szkolenia okresowego może przystąpić osoba posiadająca prawo jazdy odpowiedniej kategorii.”	Uwaga nieuwzględniona. Zamiarem projektodawcy jest wprowadzenie profilu kandydata na kierowcę, który pozytywnie wpłynie na prowadzone szkolenia okresowe, w szczególności na prawidłowy sposób prowadzenia szkolenia oraz na obecność osób szkolonych na zajęciach. Regulowanie powszechnie spełnianego warunku jakim jest posiadanie prawa jazdy odpowiedniej kategorii przed przystąpieniem do szkolenia okresowego jest bezcelowe.
80.	Art. 1 pkt 9 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39d ust. 3b utd	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Sprzeciw wobec projektowanego w art. 39d ust. 3a utd w zakresie prowadzenia części szkolenia okresowego w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.	Uwaga nieuwzględniona. Nauczanie na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu jest nową i nowoczesną formą prowadzenia szkoleń. Wprawdzie istnieje ryzyko niewłaściwego wykorzystania tej formy nauczania, jednakże resort dołoży należytych starań, żeby przepisy wykonawcze antycypowały i przeciwdziałały niewłaściwemu wykorzystaniu tej formy nauczania w praktyce.
81.	Art. 1 pkt 9 lit. c projektu ustawy w	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Odnosnie zmiany zawartej w nowym brzmieniu art. 39d ust 3a utd, to należy zauważyć, że dyrektywa precyzyjnie określa, że wyłącznie 12 godzin szkolenia okresowego może być	Uwaga częściowo uwzględniona.



	zakresie art. 39d ust. 3a utd		realizowane metodą e-learningową, dlatego polska ustawa powinna także precyzyjnie określać czas szkolenia realizowany tą metodą. Należy zrezygnować z projektowanego w tym artykule ust 3b, ponieważ gdzie indziej miałby ośrodek szkolenia realizować zajęcia teoretyczne jak nie w sali wykładowej. Jeżeli projektodawca ma w tym zakresie wątpliwości powinien zapisać w ustawie generalną zasadę dotyczącą miejsca realizacji zajęć teoretycznych, a nie odnosić się do częściowych rozwiązań, które zawsze potem skłaniają do interpretacji.	M.in. liczbę godzin zajęć, które można prowadzić w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, zostanie określona w odpowiednim akcie wykonawczym.
82.	Art. 1 pkt 9 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39d ust. 3a utd	Wojewoda Świętokrzyski	Projektowane zmiany dające możliwość prowadzenia szkoleń na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu jako podstawowej formy szkolenia mogą prowadzić do patologicznych nadużyć zarówno ze strony kursantów, jak i ośrodków szkolenia. Nie będzie możliwości weryfikacji, kto faktycznie realizuje szkolenia na odległość – czy robi to kursant, czy inna osoba, której przekaże on login i hasło do platformy. Ponadto brak możliwości weryfikacji, w jakim czasie szkolenie będzie realizowane – czy podczas czasu wolnego czy też w czasie obowiązkowego odpoczynku w czasie pracy.	Wprowadzenie możliwości prowadzenia nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu wynika z dyrektywy 2018/645. Przepisy odpowiedniego aktu wykonawczego będą określać takie rozwiązania, które wykluczą zaistnienie niepożądanych zjawisk.
83.	Art. 1 pkt 9 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39d ust. 3b utd	PFSSK, PIGOSK, OIGOSK	Zmiana brzmienia projektowanego art. 39d ust. 3b ustawy o transporcie drogowym na następujące brzmienie: „3b. Ośrodek szkolenia prowadzący szkolenie okresowe w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu jest obowiązany przeprowadzić pozostałe do przeprowadzenia zajęcia w sali ośrodka szkolenia <b>zlokalizowanej w województwie, w którym jest wpisany do rejestru, o którym mowa w art. 39g ust. 3 i której adres jest ujawniony w tym rejestrze</b> ”.	Uwaga częściowo uwzględniona. Uwaga została uwzględniona w zakresie idei, jaka jest zawarta w uwadze. Redakcja dodanej treści została odpowiednio zmodyfikowana.
84.	Art. 1 pkt 9 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 39d ust. 3b utd	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl	Usunięcie art. 39d ust. 3b utd.	Uwaga nieuwzględniona. Projektowany przepis jest m.in. związany warunkami prowadzenia szkolenia na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu i musi pozostać.
85.	W zakresie art. 39d ust. 3 utd (art. 1 pkt 9 lit. c projektu ustawy)	Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK	Dodanie w art. 39d utd nowego ust. 3c w brzmieniu: „3c Szkolenia okresowe w sali wykładowej ośrodka szkolenia jako wykład, seminarium, pokaz, ćwiczenia oraz inne formy zajęć stosowane w kształceniu osób dorosłych również z wykorzystaniem technik komputerowych oraz Internetu.”.	Uwaga nieuwzględniona. Warunki prowadzenia zajęć zostaną jak dotychczas określone w odpowiednim akcie wykonawczym.
86.	Art. 1 pkt 10	Wojewoda Świętokrzyski	Wprowadzenie projektowanych zmian spowoduje pogorszenie nadzoru sprawowanego przez wojewodę nad wpisanymi do rejestru ośrodkami szkolenia. W obowiązującym stanie	Przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych przez osoby, które jednocześnie nadzorują lub pracują w komórkach nadzorującej ośrodki szkolenia, jest zjawiskiem niepożądanym. Tym

			<p>prawnym służby wojewody mają możliwość weryfikacji czy wszystkie osoby ujęte we wniosku o przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego uczestniczyły w wymaganej ilości godzin szkolenia teoretycznego i praktycznego. Ponadto na podstawie § 16 ust. 5 rozporządzenia członkowie komisji przed przeprowadzeniem testu kwalifikacyjnego dokonują sprawdzenia, w ośrodku szkolenia, czy wszystkie osoby umieszczone na liście osób przystępujących do testu kwalifikacyjnego spełniają wymagania określone w art. 39b i art. 39b<sup>2</sup> utd. Ponadto udział w pracach Komisji Egzaminacyjnej w charakterze jej członka przedstawiciela wojewody – pracownika urzędu wojewódzkiego może tylko i wyłącznie pozytywnie wpłynąć na sprawowany przez Wojewodę nadzór nad ośrodkiem, w którym odbywa się egzamin kwalifikacyjny.</p>	<p>samym nie wpływa to pozytywnie na realizację ustawowego obowiązku nałożonego na wojewodę polegającego na sprawowaniu nadzoru nad ośrodkiem szkolenia. Zlikwidowanie zaś obowiązku przeprowadzenia testów kwalifikacyjnych przez komisję powołaną przez wojewodę powinno skutkować większym skoncentrowaniem na otrzymywanej dokumentacji szkoleniowej w celu bardziej precyzyjnego i trafnego ustalenia kolejności kontroli ośrodków szkolna oraz określania zakresu kontroli.</p>
87.	Art. 1 pkt 10	Wojewoda Świętokrzyski	<p>Zgłaszanie szkoleń do Wojewody będzie praktycznie bezcelowe. Wojewoda nie będzie miał informacji kto i kiedy przystąpi do testu kwalifikacyjnego prowadzonego w WORD i czy uzyska wynik pozytywny. Jeżeli testy kwalifikacyjne i wydawanie świadectw kwalifikacji ma należeć do wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, to zasadnym byłoby, aby jednostka ta posiadała informacje o czasie i miejscu szkoleń poszczególnych kursantów. Ponadto w zgłoszeniach szkoleń okresowych przekazywanych przez kierowników ośrodków szkolenia do wojewody oprócz wskazanych danych zasadnym byłoby dopisanie konieczności wskazania nazwy pracodawcy i jego siedziby.</p>	<p>Informacje o szkoleniach są zgłaszane przed rozpoczęciem zajęć oraz po ich zakończeniu. Stanowią one cenne dane do typowania środków szkolenia do przeprowadzenia kontroli oraz jej zakresu. Informacja o terminie testu kwalifikacyjnego oraz liczbie podjęć do niego jest dla wojewody nieprzydatna. Informacja o zatrudniającym osobę szkoloną pracodawcy i jego siedzibie wprawdzie byłaby pożądana, jednakże trudno taką informację uzyskać (ustalić) przez ośrodek szkolenia albo osoba szkolona może nie być nigdzie zatrudniona.</p>
88.	Art. 1 pkt 10 lit. a projektu ustawy w zakresie art. 39e ust 2 pkt 3 utd	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	<p>Odnosnie zmian proponowanych w art. 39e ust 2 pkt 3 utd już obecnie wszystkie zajęcia są ewidencjonowane i podpisywane przez kursanta i wykładowcę teraz proponuje się, żeby przekazywać te wszystkie informacje do Centralnej Ewidencji Kierowców. Do każdej szkolonej osoby w CEK mają być przekazane i przypisane w ewidencji daty godziny rozpoczęcia i zakończenia zajęć tej osoby.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona w zakresie doprecyzowania danych przekazywanych do centralnej ewidencji kierowców. Projektowany art. 39e ust. 2 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym obowiązuje obecnie i określa obowiązek przekazywania wojewodzie przez przedsiębiorcę danych o osobach, które ukończyły szkolenie okresowego. Zmiana przepisu polega m.in. na zmniejszeniu przekazywanych wojewodzie danych, np. w zakresie miejsca zamieszkania osoby szkolonej, oraz objęciu obowiązkiem przekazywania danych o osobach, które ukończyły kurs kwalifikacyjny. Zmiana służy prowadzeniu skuteczniejszego nadzoru nad ośrodkami szkolenia.</p>
89.	Art. 1 pkt 10 lit. a projektu ustawy w zakresie 39e ust. 2 pkt 3	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce	<p>W projektowanym art. 39e ust. 2 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym, ZMPD proponuje między wyrazami „potwierdzającego jego ukończenie” a „ukończenia kursu kwalifika-</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>

			cyjnego” zamiast wyrazu „oraz” wstawić wyraz „lub”, albowiem zastosowanie spójnika może budzić wątpliwości co do konieczności łącznego wystąpienia przesłanek określonych w przedmiotowym przepisie.	
90.	Art. 1 pkt 10 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 39e ust. 3a utd	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Mając na uwadze proponowany nowy przepis ust 3a, zakładający nałożenie obowiązku składania przez kierownika ośrodka szkolenia oświadczenia pod rygorem odpowiedzialności karnej, że przekazane informacje do CEK (zgodnie z nowym brzmieniem przepisu ust 3), że są zgodne i prawdziwe jest całkowicie nieuzasadniony oraz nie znajduje podstaw prawnych do żądania takiego oświadczenia w trybie odpowiedzialności karnej w sprawie czynności nie wykonywanych osobiście lub w sytuacji kiedy składający oświadczenie nie jest świadkiem ich wykonywania.	Uwaga uwzględniona.
91.	Art. 1 pkt 10 lit. b projektu ustawy w zakresie art. 39e ust. 3a utd	Transport i Logistyka	Objęcie kierownika ośrodka szkolenia odpowiedzialnością karną z art. 233 Kodeksu karnego, przewidującym sankcję w postaci kary pozbawienia wolności nawet do 8 lat za działania szkolonych kierowców jest całkowicie nieuzasadnione i niezgodne z zasadą proporcjonalności kary do popełnianego czynu, wyrażoną w art. 2 Konstytucji RP. Działania polegające na fałszowaniu dokumentów, poświadczaniu nieprawdy, czy składaniu fałszywych zeznań przed organami administracji państwowej zostały już spenalizowane w przepisach Kodeksu karnego i nie istnieje żadne racjonalne uzasadnienie do dublowania tej odpowiedzialności w przepisach utd. Ponadto, zwracamy uwagę, że za naruszenia związane z prowadzeniem działalności gospodarczej przez ośrodki szkoleń, art. 39h ust. 3 utd w związku z przepisami ustawy Prawo przedsiębiorców, przewiduje już odpowiedzialność administracyjną w postaci wydania decyzji zakazującej prowadzenie przez przedsiębiorcę ośrodka szkolenia oraz wykreślającej z urzędu przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.	Uwaga uwzględniona.
92.	Art. 1 pkt 10 lit. d projektu ustawy w zakresie art. 39e ust. 4 utd	Liga Obrony Kraju, Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK, PFSSK, PIGOSK, OIGOSK	Zmiana brzmienia art. 39e ust. 4 utd na następujące brzmienie: „4. Wojewoda, o którym mowa w ust.2 pkt 1, umożliwia przekazywanie informacji oraz danych, o których mowa w ust.2 pkt 1 i 3, w postaci elektronicznej, opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym lub <b>podpisem zaufanym</b> za pośrednictwem profilu zaufanego ePUAP.”;	Uwaga nieuwzględniona. W związku z wprowadzaniem danych o rozpoczętych i zakończonych szkoleniach i kursach do profilu kierowcy zawodowego zostanie zniesiony obowiązek przekazywania danych odrębnym kanałem dla wojewody.

93.	Art. 1 pkt 10 lit. d projektu ustawy w zakresie art. 39e ust. 4 utd	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych	Dot. projektowanego art. 39e ust. 4 ustawy o transporcie drogowym. Dane w postaci elektronicznej, o których mowa we wskazanym przepisie powinny być opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym lub z wykorzystaniem profilu zaufanego. Dodatkowo katalog podpisów powinien zostać rozszerzony o możliwość opatrzenia podpisem osobistym z dowodu osobistego z warstwą elektroniczną.	Uwaga nieuwzględniona. W związku z wprowadzaniem danych o rozpoczętych i zakończonych szkoleniach i kursach do profilu kierowcy zawodowego zostanie zniesiony obowiązek przekazywania danych odrębnym kanałem dla wojewody.
94.	Art. 1 pkt 11 lit. a projektu ustawy w zakresie art. 39f ust. 1 utd	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych	Zgodnie z projektem ustawy dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań (uzyskanie przez kierowcę kwalifikacji wstępnej lub kwalifikacji wstępnej przyspieszonej; ukończenie szkolenia okresowego) jest wydane w Rzeczypospolitej Polskiej z aktualnym wpisem kodu 95: krajowe prawo jazdy albo karta kwalifikacji kierowcy. W sposób niedookreślony, projekt ustawy pozostawia kwestię wyboru formy tj. albo krajowego prawa jazdy albo karty kwalifikacji kierowcy. Nie sprecyzowano, kto i kiedy będzie decydował jaki dokument powinien zostać kierowcy wydany. Brak też na chwilę obecną informacji, czy akty wykonawcze doprecyzują postępowanie, np. określając, że wydane krajowe prawa jazdy z wpisem kodu 95 zachowują ważność, a z dniem wejścia w życie przepisów będą wydawane karty kwalifikacji kierowcy.	Potwierdzenie uzyskania odpowiedniej kwalifikacji lub ukończenia szkolenia okresowego nastąpi na podstawie prawa jazdy z wpisem kodu 95, albo poprzez wydanie karty kwalifikacji kierowcy. Karta będzie wydawana osobie, której nie można wydać prawa jazdy w wpisem kodu 95. Wynika to projektowanego art. 15a ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami.
95.	Art. 1 pkt 11 lit. a projektu ustawy w zakresie art. 39f ust. 1 pkt 1 lit. b utd	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Proponowane zmiany wprowadzające obowiązek wydawania/uzyskiwania karty kwalifikacji kierowcy nie są bezwzględnie wymagane wdrażaną dyrektywą UE 2018/645. Koszt tylko wydania takiej karty to około 200 zł - po wprowadzeniu byłby to jeden z najdroższych dokumentów wydawanych w Polsce.	Wydawanie karty kwalifikacji kierowcy dla kierowców, którym nie można wydać prawa jazdy z wpisem kodu 95, stanowi nowy obowiązek państwa członkowskiego UE (art. 10 dyrektywy 2003/59 dodany art. 1 pkt 5 dyrektywy 2018/645). Projektowana ustawa upoważnia ministra właściwego do spraw transportu do określania w rozporządzeniu opłaty za wydanie karty kwalifikacji kierowcy. Zastosowana konstrukcja prawna przewiduje, że minister określi opłatę za wydanie karty kwalifikacji kierowcy – przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 200 zł (analogiczna konstrukcja prawa istnieje w odniesieniu do opłaty za prawo jazdy). Szacowana zaś wysokość opłaty za wydanie karty kwalifikacji kierowcy będzie taka jak za opłatą prawo jazdy, tj. 100 zł.
96.	Art. 1 pkt 12 lit. d projektu ustawy w zakresie art. 39g ust. 11 pkt 2 utd	Transport i Logistyka	Użyte w niniejszym przepisie wyrazy: „posiadanie ważnego <i>certyfikatu</i> ” proponujemy zastąpić wyrazami: „posiadanie <i>certyfikatu</i> ”. Odnoszenie się do ważności omawianego dokumentu jest bezprzedmiotowe, bowiem jeżeli dokument jest	Uwaga nieuwzględniona. Projektowana zmiana ma na celu usunięcie wszelkich wątpliwości, co do tego czy certyfikat potwierdzający spełnienie odpowiednich wymagań przez urządzenie do symulowania

			nieważny, to jego posiadanie i tak nie wywołuje skutków prawnych i faktycznych.	warunków specjalnych jest ważny, czy nie jest ważny. Zaproponowane w projekcie ustawy brzmienie art. 39g ust. 11 pkt 2 utd rozwiewa ewentualne wątpliwości.
97.	W zakresie art. 39g ust. 2 pkt 1 utd (art. 1 pkt 12)	PFSSK, PIGOSK, OIGOSK	Zmiana brzmienia art. 39g ust. 2 pkt 1 utd na następujące brzmienie: „1) prowadzi działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców, zgodnie z art. 28 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami”	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma podstaw, by ograniczać prowadzenie ośrodków szkolenia (kursów kwalifikacyjnych i szkoleń okresowych) tylko przez ośrodki szkolenia kierowców. Ośrodki szkolenia w dalszym ciągu powinny móc być prowadzone przez przedsiębiorców, którzy spełniają wymagania przewidziane dla ośrodków szkolenia kierowców, a nie są wpisani do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców.
98.	W zakresie art. 39g ust. 2 pkt 2 lit a utd (art. 1 pkt 12 lit. a projektu ustawy)	Wojewoda Śląski	Istotną z punktu widzenia wpisu przedsiębiorcy do rejestru działalności regulowanej oraz prowadzenia tego rejestru, wydaje się kwestia określenia wymagań, jakie powinien spełniać wykładowca, o którym mowa art. 39g ust. 2 pkt 2 lit. a ustawy o transporcie drogowym, oraz jakie dokumenty powinien przedstawić w celu potwierdzenia swojej wiedzy i umiejętności.	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma podstaw do doprecyzowania wymagań dla wykładowcy. Są one określone w sposób, uwzględniający specyfikę szkoleń, jakie ci wykładowcy mają prowadzić, oraz w sposób wystarczający do określania czy osoba może, czy też nie może prowadzić ww. szkolenia.
99.	W zakresie art. 39g ust. 2 pkt 2 lit ba utd (art. 1 pkt 12 lit. a projektu ustawy)	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl	W art. 39g w ust. 2 w pkt 2 utd po lit. b dodać lit. ba w brzmieniu: „aa) w przypadku prowadzenia szkolenia w sposób określony w art. 39aa ust. 2 pkt 1, oprogramowanie spełniające wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 39i, posiadające ważny certyfikat wydany przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji,”	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma potrzeby wprowadzenia dodatkowego certyfikatu dla oprogramowania.
100.	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb utd	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl, Transport i logistyka, osoba fizyczna 6	Usunięcie art. 39gb utd.	Uwaga nieuwzględniona. Projektowany przepis określa dodatkowe warunki, które musi spełnić ośrodek szkolenia zamierzający szkolić z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. Stąd też nie może zostać usunięty.
101.	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb utd	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Proponujemy całkowicie zrezygnować z proponowanych zmian w art. 39gb ustawy o transporcie drogowym, czyli formułowania dodatkowych wymagań dla ośrodków szkolenia i wprowadzić faktyczne ustawowe wymagania co do posiadania odpowiedniego oprogramowania do szkolenia e-learningowego oraz narzędzi i kompetencji kontrolnych w tym zakresie.  Zgodnie z projektem nie wymaga się od tego przedsiębiorcy	Uwaga nieuwzględniona. Zapewnienie prawidłowego przebiegu w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu wymaga wprowadzenia dodatkowych warunków dla ośrodka szkolenia stosującego tę formę nauczania. Odnośnie zaś odpowiedniego oprogramowania to wymagania dotyczące wyposażenia ośrodka szkolenia, zamierzającego prowadzić szkolenie na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, zostaną określone w odpowiednim akcie wykonawczym.

			występującego do Wojewody o zgodę na takie prowadzenie zajęć (art. 39gb) posiadania specjalistycznego oprogramowania umożliwiającego wysoką jakość i skuteczność szkolenia oraz rzetelną identyfikację użytkowników i narzędzia kontroli.	Wymagania dotyczące wyposażenia ośrodka szkolenia, zamierzającego prowadzić szkolenie na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, zostaną określone w odpowiednim akcie wykonawczym.
102.	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 utd	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych	Rozwiązanie może negatywnie wpływać na poziom konkurencyjności na rynku szkoleń kierowców.	Rozwiązanie nie wpłynie negatywnie na poziom konkurencyjności na rynku szkoleń. Projektowany przepis określa dodatkowe warunki, które musi spełnić ośrodek szkolenia zamierzający szkolić z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.
103.	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1	Wojewoda Mazowiecki	Propozycja zmiany projektowanego art. 39gb ust. 1 ustawy o transporcie drogowym w taki sposób, żeby warunkiem uzyskania zgody na prowadzenia szkolenia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu były jedynie kwalifikacje kadry szkoleniowej.	Uwaga nieuwzględniona. Zapewnienie prawidłowego przebiegu szkolenia na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu wymaga stażu prowadzenia ośrodka szkolenia w sposób prawidłowy i zgodny z prawem. 3-letni staż w prowadzeniu ośrodka szkolenia oraz posiadanie odpowiednich pojazdów oraz zapewnienie odpowiedniej kadry dydaktycznej ma gwarantować, że przedsiębiorca jest zainteresowany wykonywaniem tej działalności przez dłuższy czas, a tym samym prawidłowo i zgodnie z prawem.
104.	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 utd	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	Zmiana brzmienia projektowanego art. 39gb ust. 1 utd na następujące brzmienie: „Art. 39gb. 1. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia może wystąpić do wojewody, o którym mowa w art. 39g ust. 3, z wnioskiem o wydanie zgody na prowadzenie szkolenia w ramach kursu kwalifikacyjnego <b>lub</b> szkolenia okresowego w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu w zakresie bloków programowych określonych odpowiednio do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E, jeżeli:”.	Uwaga nieuwzględniona. Każdy ośrodek szkolenia jest obowiązany prowadzić bardziej wymagającą kwalifikację (aktualnie kwalifikacja ma wymiar teoretyczny i praktyczny, i do jej prowadzenia potrzebne jest m.in. posiadanie odpowiednich pojazdów) oraz mniej wymagające szkolenie okresowe (aktualnie szkolenie okresowe ma jedynie wymiar teoretyczny).
105.	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 utd	Wojewoda Świętokrzyski	W proponowanej zmianie dotyczącej art. 39gb ust. 1 umieszczono nieprecyzyjne zapisy dotyczące posiadanych pojazdów przez przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia. Brak jednoznacznego wskazania, iż szkolenia praktyczne muszą odbywać się tylko na tych pojazdach. Ujęty zapis: posiada co najmniej jeden pojazd – nie gwarantuje, iż szkolenia będą odbywały się tym pojazdem, w przypadku gdy przedsiębiorca posiada dodatkowo inne pojazdy, nie spełniające ww. wymogu. Ponadto nie określono precyzyjnie czy przedsiębiorca może prowadzić szkolenia na odległość zarówno w zakresie bloku dla prawa jazdy kategorii: C, C+E, C1, C1+E oraz D,	Projektowany art. 39gb ust. 1 jest precyzyjny i nie budzi wątpliwości. Przedsiębiorca będzie mógł uzyskać zgodę w odpowiednio do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E <b>lub</b> D1, D1+E, D i D+E, w tym w zakresie obu bloków, o ile będzie posiadał, m.in., odpowiednio właściwe dla prawa jazdy kategorii C i C+E <b>lub</b> D i D+E.

			D+E, D1, D1+E i czy do prowadzenia tych szkoleń wymaga się łącznie posiadania pojazdu w zakresie kat. C i kat. D.	
106.	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 1 utd	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce	W projektowanym art. 39gb ust. 1 pkt 1 utd trzyletni staż prowadzenia ośrodka szkolenia zastąpić rocznym stażem.	Uwaga nieuwzględniona. Projektowany trzyletni staż w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia jest słuszny i zasadny jako warunek uzyskania zgodny na prowadzenie szkolenia z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.
107.	Art. 1 ust. 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb w ust. 1 pkt 1 utd	Liga Obrony Kraju, Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK, Związek Powiatów Polskich	Usunięcie przepisu projektowanego art. 39gb w ust. 1 pkt 1 utd.	Uwaga nieuwzględniona. 3-letni staż prowadzenia ośrodka szkolenia jest istotnym wyznacznikiem przy wydawania zgody na prowadzenie zajęć w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, bowiem daje rękojmię na dalsze prowadzenie zajęć prawidłowo i zgodnie z przepisami.
108.	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 2 lit. a utd	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl	Usunięcie art. 39gb ust. 1 pkt 2 lit. a utd.	Uwaga nieuwzględniona. Projektowany przepis jest m.in. związany warunkami prowadzenia szkolenia na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu musi pozostać.
109.	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 2 lit. a utd	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce	ZMPD proponuje modyfikację lit. a poprzez jej zliberalizowanie i wskazanie, że co najmniej jeden pojazd ma być własnością bądź w posiadaniu przedsiębiorcy; aktualnie istnieje wiele różnych tytułów prawnych, na podstawie których przedsiębiorca może być w posiadaniu pojazdu, jak np. - poza wymienionymi w projekcie – najem długoterminowy czy umowa użyczenia; w tym miejscu warto wspomnieć, że <i>rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego</i> , w zakresie spełnienia wymogu posiadania rzeczywistej i stałej siedziby w jednym z państw członkowskim wymaga m.in. aby przedsiębiorca - gdy zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego zostanie wydane - dysponował „co najmniej jednym pojazdem, który został zarejestrowany lub w inny sposób wprowadzony do ruchu zgodnie z przepisami tego państwa członkowskiego - będąc jego właścicielem lub posiadaczem z innego tytułu, np. na podstawie umowy najmu z opcją zakupu, umowy najmu lub umowy leasingu”, przy czym prawodawca unijny wprowadził katalog otwarty tytułów posiadania; dlatego też, w ocenie ZMPD, należy podobnie zmodyfikować omawiany przepis.	Uwaga nieuwzględniona. Projektowane warunki posiadania co najmniej jednego pojazdu w zakresie danego bloku programowego, który jest wyłączną własnością tego przedsiębiorcy lub stanowi składnik jego wspólnego majątku małżeńskiego albo jest przedmiotem umowy leasingu, kredytu lub spółki cywilnej, jest właściwą formą posiadania. Taka forma posiadania pojazdów przyczyni się do formowania ośrodków szkolenia faktycznie zorientowanych na długofalową działalność w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia.

110.	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 2 lit. a utd	PFSSK, PIGOSK, OIGOSK	Zmiana brzmienia art. 39gb ust. 1 pkt 2 utd na następujące brzmienie: „a) co najmniej jeden pojazd w zakresie danego bloku programowego, który jest wyłączną własnością tego przedsiębiorcy lub stanowi składnik jego wspólnego majątku małżeńskiego albo jest przedmiotem umowy leasingu, kredytu lub spółki cywilnej. Gdy pojazd jest przedmiotem leasingu, to dane leasingobiorcy, jako użytkownika powinny być wyszczególnione w dokumencie dopuszczającym pojazd do ruchu.”	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma podstaw do regulowania posiadania pojazdu w zaproponowany sposób.
111.	Art. 1 ust. 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 2 lit. b utd	MOTOS	Usunięcie art. 39gb ust. 1 pkt 2 lit. b utd.	Uwaga nieuwzględniona. Warunek posiadania pojazdów w zakresie prawa jazdy kategorii C i D w odpowiednim wieku jest słuszny i zasadny i nie ma podstaw do jego usunięcia.
112.	Art. 1 ust. 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 2 lit. b utd	Liga Obrony Kraju, PFSSK, PIGOSK, OIGOSK, Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Kierowca.pl	Zmiany brzmienia art. 39gb ust. 1 pkt 2 lit. b utd na następujące brzmienie: „b) pojazd w zakresie prawa jazdy kat C ma nie więcej niż 10 lat, a w zakresie prawa jazdy kat D ma nie więcej niż 15 lat;”.	Uwaga uwzględniona.
113.	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 3 utd	Liga Obrony Kraju	zmiany brzmienia wstępu art. 39gb ust. 1 pkt 3 utd na następujące brzmienie: „zatrudnia na umowę o pracę lub umowę zlecenie wykwalifikowaną kadrę dydaktyczną, w tym:”	Uwaga nieuwzględniona. Zaproponowana forma zatrudnienia (umowa o pracę) jest właściwa i nie ma podstaw do uzupełniania formy zatrudnienia o umowę zlecenie.
114.	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 3 utd	PFSSK, PIGOSK, OIGOSK	Zmiana brzmienia art. 39gb ust. 1 pkt 3 utd na następujące brzmienie: „3) zatrudnia na umowę o pracę <b>w wymiarze co najmniej 85 godzin miesięcznie</b> wykwalifikowaną kadrę dydaktyczną, w tym:”	Uwaga nieuwzględniona. Zaproponowana forma zatrudnienia jest właściwa i nie ma podstaw do uzupełniania przepisu o wskazanie minimalnego wymiaru godzinowego zatrudnienia.
115.	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 3 lit a utd	Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK	Doprecyzowanie brzmienia art. 39gb ust. 1 pkt 3 lit. a utd.	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma potrzeby doprecyzowywać wymagań dla wykładowcy, bowiem zaproponowane brzmienie przepisu otwiera otwarty katalog osób, które mogą pełnić funkcje wykładowcy.
116.	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 3 lit a utd	Wojewoda Śląski	W art. 1 pkt 13 należy określić, w jakiej formie wojewoda wyraża i cofa zgodę na prowadzenie szkolenia w ramach kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego w przypadku nauczania na odległość.	Uwaga uwzględniona. Wydanie i cofnięcie zgody będzie następować w drodze decyzji.



117.	Art. 1 pkt 13 projektu ustawy w zakresie art. 39gb ust. 1 pkt 3 lit b utd	PFSSK, PIGOSK, OIGOSK, Wojewoda Zachodniopomorski osoba fizyczna 1	Zmiana brzmienia art. 39gb w ust. 1 w pkt 3 w lit. b utd na następujące brzmienie: „b) jednego instruktora, o którym mowa w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, posiadającego uprawnienia <b>do szkolenia</b> w zakresie prawa jazdy wszystkich kategorii właściwych dla bloku programowego, w ramach którego są przeprowadzane kursy kwalifikacyjne i szkolenia okresowe <b>lub sam jest takim instruktorem</b> ”.	Uwaga uwzględniona.
118.	Art. 1 pkt 14 projektu ustawy w zakresie art. 39h utd	Wojewoda Świętokrzyski	Włączenie wojewódzkiego inspektora transportu drogowego (ITD) nie zmieni w znaczący sposób weryfikacji kursantów nie uczestniczących w szkoleniach okresowych, jeśli w dokumentacji szkoleniowej nie będzie informacji o miejscu zatrudnienia kierowcy. Zaproponowane zmiany nie przyczynią się do wzmocnienia nadzoru wojewody nad ośrodkami szkolenia kierowców wykonujących transport drogowy.	Projektowany art. 39h ust. 2a ustawy o transporcie drogowym powinien pozytywnie wpłynąć na współpracę wojewody z wojewódzkim inspektorem transportu drogowego w zakresie planowania i prowadzenia kontroli ośrodków szkolenia oraz wykorzystania pozyskanych informacji w wykonywaniu obowiązków nadzorczych wojewody wobec ośrodków szkolenia. Informacja o zatrudniającym osobę szkoloną pracodawcy i jego siedzibie wprawdzie byłaby pożądana, jednakże trudno taką informację uzyskać (ustalić) na etapie szkolenia kierowcy.
119.	Art. 1 pkt 14 projektu ustawy w związku z art. 39h ust. 2a utd	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	W art. 1 pkt 14 projektu - w dodawanym do art. 39h ust. 2a utd rozszerzono w sposób znaczny obowiązki kontrolne wojewódzkich inspektorów transportu drogowego. Przydzielenie tychże obowiązków potwierdzono przyznaniem nowych uprawnień kontrolnych w projektowanym art. 50 pkt 1 lit. 1 utd (art. 1 pkt 20 projektu). Ponownie wskazać należy, że o ile rokrocznie następuje wzrost zadań kontrolnych Inspekcji, o tyle zasób kadrowy wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego pozostaje praktycznie na tym samym poziomie. Nałożenie na wojewódzkich inspektorów transportu drogowego dodatkowych zadań związanych ze zleconą kontrolą w siedzibie przedsiębiorcy może wiązać się z ryzykiem niewykonania planu kontroli dotyczącego oceny stopnia ryzyka występowania naruszeń w zakresie norm czasu prowadzenia pojazdu, obowiązkowych przerw i odpoczynków. Wdrożenie powyższych zmian powinno łączyć się jednocześnie ze zwiększeniem stanu osobowego kontrolującej jednostki, jakim w tym przypadku jest wojewódzki inspektorat transportu drogowego. O ile bezsprzecznie można się zgodzić z uwagą Ministerstwa Infrastruktury, że głównym zadaniem Inspekcji Transportu Drogowego jest kontrola przewozu drogowego, o tyle sama kontrola ośrodków szkolenia i osób ubiegających się o uzyskanie odpowiednich kwalifikacji,	Projektowana współpraca wojewódzkich inspektorów transportu drogowego z wojewodą będzie odbywała się w ramach sporządzanych planów kontroli Inspekcji.

			wcześniej do tych zadań nigdy nie należała. Najlepiej o skali przyszłych kontroli i nowego zadania dla Inspekcji Transportu Drogowego świadczy OSR do projektu ustawy. Samych osób ubiegających się w danym roku o uzyskanie karty kwalifikacji kierowcy szacuje się na liczbę ok. 73000 osób, liczba ta nie uwzględnia kierowców posiadających polskie krajowe prawo jazdy, którzy będą chcieli uzyskać świadectwo kwalifikacji zawodowej oraz kierowców, którzy posiadają odpowiednią kwalifikację, a będą musieli je odnowić. Szacowana liczba ośrodków szkolenia zgodnie z OSR wynosi około 1300. Biorąc pod uwagę obecny stan osobowy w 16 wojewódzkich inspektoratach transportu drogowego, jaki został określony w ramowym planie kontroli na rok 2020, tj. 396 inspektorów, może okazać się on niewystarczający aby rzetelnie wykonać nałożone na Inspekcję nowe obowiązki;	
120.	Art. 1 pkt 14 projektu ustawy w związku z art. 39h ust. 2a utd	Wojewoda Zachodniopomorski	Zmiana brzmienia art. 39h ust. 2a utd na następujące brzmienie: „2a. Planując lub przeprowadzając kontrolę ośrodka szkolenia, wojewoda współpracuje z właściwym wojewódzkim inspektorem transportu drogowego i okręgowym inspektorem pracy. <i>Po przeprowadzeniu kontroli czasu pracy kierowców wybranych przedsiębiorców wojewódzki inspektor transportu drogowego lub okręgowy inspektor pracy przekazuje właściwemu wojewodzie informacje o jej wynikach, w szczególności o ośrodkach szkolenia wpisanych do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia prowadzonego przez tego wojewodę, gdzie stwierdzono przypadki pokrywania się czasu uczestnictwa kierowcy w kursie kwalifikacyjnym lub szkoleniu okresowym oraz czasu pracy, wynikające z ewidencji czasu pracy</i> ”	Uwaga nieuwzględniona. Projektowe brzmienie przepisu wydaje się być optymalne i nie należy go zmieniać w zaproponowany sposób.
121.	W zakresie art. 39h ust. 3 pkt 5 utd (art. 1 pkt 14 projektu ustawy)	Wojewoda Śląski	Przedstawiony do konsultacji projekt ustawy nie uwzględnia sankcji wobec przedsiębiorcy w sytuacji, gdy pomimo zmiany stanu faktycznego stanowiącego podstawę wydania zgody przedsiębiorca prowadzi szkolenie w formie nauczania na odległość lub prowadzi w tej formie szkolenie bez zgody wojewody	Uwaga uwzględniona
122.	W zakresie art. 39h ust. 2 pkt 3 lit. a utd (art. 1 pkt 14 projektu ustawy)	PFSSK, PIGOSK, OIGOSK	Zmiana brzmienia art. 39h ust. 2 pkt 3 lit. a utd na następujące brzmienie: „a) złożył dokumenty, o których mowa w art. 39g ust. 5 oraz oświadczenie, o którym mowa w art. 39g ust. 6 niezgodne ze stanem faktycznym,”	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma podstaw do zmiany brzmienia art. 39h ust. 2 pkt 3 lit. a utd. Obecnie obowiązujący przepis jest jasny i nie budzi wątpliwości.

123.	W zakresie art. 39h ust. 2 pkt 4 utd (art. 1 pkt 14 projektu ustawy)	PFSSK, PIGOSK, OIGOSK	Dodanie w art. 39h ust. 2 utd nowego punktu w brzmieniu: „4) Przed wydaniem decyzji na podstawie pkt. 3 lit. b wojewoda wyznacza termin usunięcia stwierdzonych naruszeń.”	Uwaga nieuwzględniona. Stwierdzenie nieusunięcia naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia w wyznaczonym przez wojewodę terminie powinno generować możliwie szybkie wydanie decyzji o zakazie prowadzenia ośrodka szkolenia i wykreślenie z rejestru działalności regulowanej, a nie przedłużenie działalności ośrodka szkolenia i stwarzania dla niego warunków do dopuszczania się kolejnych naruszeń.
124.	Art. 1 pkt 15 projektu ustawy w zakresie art. 39i ust. 1 i 3 utd	Transport i Logistyka	Projektowane przepisy, jak również delegacja ustawowa i wytyczne w ich zakresie, zawarte w art. 39i ust. 1 i 3 utd, nie zawierają wskazówek, jak należy zachować opisywaną jakość szkoleń i jak należy prowadzić e-learning.	Wysoka jakość szkoleń nastąpi po przeprowadzeniu odpowiednich zajęć zgodnie z programem oraz z warunkami prowadzenia zajęć. Zostaną one, podobnie jak warunki prowadzenia szkolenia na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, określone w odpowiednim akcie wykonawczym.
125.	Art. 1 pkt 15 projektu ustawy w zakresie art. 39i ust. 1 pkt 3 – 5 utd	Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK	Zmiana brzmienia art. 39i ust. 1 pkt 3 – 5 utd na następujące brzmienie: „3) szczegółowe warunki <b>do uzyskania certyfikatu przez oprogramowanie</b> , przy użyciu którego można prowadzić zajęcia w formie <b>stacjonarnej</b> oraz nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu; 4) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia zajęć w formie <b>stacjonarnej i</b> nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu; 5) zakres tematyczny i liczbę godzin zajęć, które można prowadzić w formie <b>stacjonarnej i</b> nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;”	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma potrzeby wprowadzenia dodatkowego certyfikatu dla oprogramowania. Ponadto nie ma również uzupełniania wskazanych przepisów w zaproponowany sposób.
126.	Art. 1 pkt 15 projektu ustawy w zakresie art. 39i ust. 1 pkt 9 utd	Liga Obrony Kraju, Liwona, Górnośląskie Stowarzyszenie OSK	Propozycja zmiany brzmienia projektowanego art. 39i ust. 1 pkt 9 utd na następujące poprzez przedstawienie poniższych dokumentów: - świadectwa kwalifikacji zawodowej, - zgłoszenia do Urzędu Wojewódzkiego informacji o rozpoczęciu prowadzenia zajęć, - zgłoszenia do Urzędu Wojewódzkiego informacji o zakończeniu prowadzenia zajęć.	Uwaga nieuwzględniona. Wzór świadectwa kwalifikacji zawodowej zostanie określony w odrębnym rozporządzeniu wydanym na podstawie projektowanego art. 39i ust. 2 utd. Odnosnie zaś wzorów zgłoszeń, to w ocenie resortu nie ma potrzeby określania ich wzorów, bowiem najważniejsze jest przekazanie określonej informacji, której obowiązek przekazania wynika z przepisów prawa. Wtórne zaś jest to, na jakim wzorze zostanie to uczynione.
127.	Art. 1 pkt 15 projektu ustawy w zakresie art. 39i ust. 1 pkt 10 utd	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	Zmiana brzmienia projektowanego art. 39i ust. 1 pkt 10 ustawy o transporcie drogowym na następujące brzmienie: „a) za wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia (...) zastąpienie wysokości 600	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma podstaw do wprowadzania zaproponowanych zmian. Zaproponowane wysokości opłat są właściwe. Jednocześnie ograniczają automatyczny ich wzrost na przestrzeni czasu.

			<p>zł wskaźnikiem 12% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w IV kwartale roku poprzedniego,</p> <p>b) za wydanie zgody na prowadzenie szkolenia (...) zastąpienie wysokości 600 zł wskaźnikiem 12% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w IV kwartale roku poprzedniego,</p> <p>c) za przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego (...) określoną wysokość zastąpić wskaźnikiem 1,2% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w IV kwartale roku poprzedniego, przy zastrzeżeniu, że obliczone w ten sposób kwoty zaokrągla się do pełnego złotego.”</p>	
128.	Art. 1 pkt 16 lit. a projektu ustawy w zakresie art. 39j ust. 5 utd	Związek Powiatów Polskich	Jakie przyczyny stoją za uchynieniem art. 39j ust. 5?	Uchylenie przepisu wynika m.in. z problemów, jakie występują w wydziałach komunikacji, przy wpisie w prawie jazdy kodu 95 w sytuacji, kiedy badanie lekarskie jest wykonane w terminie późniejszym niż data wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej.
129.	Art. 1 pkt 16 lit. a projektu ustawy w zakresie art. 39j ust. 5 utd	Wojewoda Świętokrzyski	Dot. uchylecia w art. 39j ust. 5 utd. Usunięcie zapisu, dotyczącego konieczności przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych przed wydaniem świadectwa kwalifikacji zawodowej może spowodować, iż osoba która otrzyma świadectwo kwalifikacji zawodowej nie będzie mogła go wykorzystać do wymiany prawa jazdy, gdyż lekarz lub psycholog stwierdzi istnienie przeciwwskazań do wykonywania zawodu kierowcy zawodowego.	Uchylenie art. 39j ust. 5 utd nie znosi obowiązku poddania się odpowiednim badaniom. Wynika ono m.in. z problemów, jakie występują w wydziałach komunikacji przy wpisie w prawie jazdy kodu 95 w sytuacji, kiedy badanie lekarskie jest wykonane w terminie późniejszym niż data wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej.
130.	W zakresie art. art. 39j ust. 4 utd (art. 1 pkt 16 projektu ustawy)	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Zmiany brzmienia art. 39j ust. 4 utd na następujące brzmienie: „4. Badania lekarskie, o których mowa w ust. 1, są przeprowadzane: 1) do czasu ukończenia przez kierowcę 65 lat - co 5 lat; 2) po ukończeniu przez kierowcę 65. roku życia - co 30 miesięcy.”	Uwaga nieuwzględniona. Brak medycznego uzasadnienia dla wprowadzonej zmiany.
131.	Art. 1 pkt 16 projektu ustawy w zakresie art. 39j ust. 5 utd	Transport i Logistyka	Propozycja uchylecia ust. 5 dotyczącego terminów przeprowadzania pierwszych i kolejnych badań lekarskich po ukończeniu przez kierowcę wieku 60 lat nie znajduje uzasadnienia i nie jest wskazana w uzasadnieniu, jako transpozycja dyrektywy (UE) 2018/645.	Projektowana zmiana nie stanowi transpozycji do prawodawstwa polskiego dyrektywy 2018/645. Stanowi jedynie likwidację zbędnych wymogów dla kierowców ubiegających się o uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy w zakresie określonych terminów poddania się pierwszemu i kolejnemu badaniu lekarskiemu stwierdzającemu istnienie lub brak przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy.

132.	Art. 1 pkt 17 projektu ustawy w zakresie art. 39k ust. 4 utd	Wojewoda Świętokrzyski, PFSSK, PIGOSK, OIGOSK, Wojewoda Śląski	W powyższym artykule opiniowanej ustawy (zmieniającej art. 39k ust. 4) wskazano, iż uprawniony lekarz po przeprowadzeniu badania lekarskiego wydaje osobie badanej orzeczenie lekarskie, natomiast w art. 39 k ust. 4 obowiązującej ustawy o transporcie drogowym mowa o badaniu psychologicznym dokonywanym przez uprawnionego psychologa.	Uwaga uwzględniona.
133.	Art. 1 pkt 17 projektu ustawy w zakresie art. 39k ust. 4 utd	osoba fizyczna 3		
134.	W zakresie art. 39k ust. 3 utd (art. 1 pkt 17 projektu ustawy)	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Propozycja zmiany brzmienia w art. 39k ust. 3 na następujące brzmienie: „3. Badania psychologiczne, o których mowa w ust. 1, są przeprowadzane: 1) do czasu ukończenia przez kierowcę 65 lat - co 5 lat; 2) po ukończeniu przez kierowcę 65. roku życia - co 30 miesięcy.”	Uwaga nieuwzględniona. Brak psychologicznego uzasadnienia dla wprowadzonej zmiany.
135.	Art. 1 pkt 18 projektu ustawy w zakresie art. 391 pkt 6 utd	Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego	Odnośnie nowego przepisu art. 391 ust 1 pkt 6, który nakłada na przedsiębiorcę obowiązek stworzenia warunków organizacyjnych umożliwiających kierowcy ukończenie szkolenia okresowego projektodawcy w uzasadnieniu nie podają żadnej argumentacji wskazującej na potrzebę wprowadzania takiej normy.	Projektowany art. 391 ust. 1 pkt 6 ustawy o transporcie drogowym służy temu, by pracodawcy stworzyli warunki dla zatrudnianych kierowców do ukończenia szkoleń okresowych, a kierowcy nie musieli uczestniczyć w szkoleniu w mniejszym wymiarze niż wynika to z przepisów prawa. Chodzi również o to, by kierowcy zawodowo wykonujący przewóz drogowy nie unikali szkoleń okresowych, by zlikwidować handel świadectwami kwalifikacji zawodowej.
136.	Art. 1 pkt 18 projektu ustawy w zakresie art. 391 pkt 6 utd	Transport i Logistyka	Z uwagi na fakt, że proponowane rozwiązanie dotyczy zarówno obowiązków pracodawców (przewoźników), jak i uprawnień pracowników (kierowców), proponujemy, aby przepis je wprowadzający został sformułowany w sposób nie pozostawiający wątpliwości, na czym ma polegać „ <i>stworzenie warunków organizacyjnych umożliwiających kierowcy ukończenie szkolenia okresowego</i> ”. Pozostawienie tego przepisu w proponowanym brzmieniu może spowodować trudności interpretacyjne, bowiem nie jest wskazane czy pracodawca ma udzielić płatnego urlopu na czas szkolenia, czy szkolenie będzie można zaliczyć do czasu pracy, bo pracodawca oddeleguje kierowcę na szkolenie, czy też kierowca czas poświęcony na szkolenie będzie musiał odpracowywać.	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma podstaw do zmiany przepisu w zaproponowany sposób. Przyjęte w projekcie ustawy rozwiązanie jest słuszne i zasadne.
137.	Art. 1 pkt 19 projektu ustawy w zakresie art. 39n utd	Transport i Logistyka	Propozycja uchylecia przepisów dotyczących przyznawania odznaki „Wzorowy kierowca” naszym zdaniem nie znajduje jakichkolwiek racjonalnych podstaw. Odznaka ta może być	Usunięcie art. 39n jest słuszne i zasadne.

			nadawana zawodowym kierowcom wyróżniającym się szczególnymi osiągnięciami w pracy, czy wieloletnią bezwypadkową jazdą, i nie zastąpi jej wskazywane w uzasadnieniu projektu ustawy inne odznaczenie państwowe. Omawiana odznaka jest bardzo szczególnym wyróżnieniem w zakresie związanym z bezpieczeństwem ruchu drogowego i jest ona swego rodzaju nagrodą dedykowaną bezpośrednio tym kierowcom, którzy w swojej codziennej, niełatwej pracy przestrzegają przepisów, wyróżniając się tym samym spośród innych.	
138.	Art. 1 pkt 20	PFSSK, PIGOSK, OIGOSK	Zmiana brzmienia projektowanego art. 50 ustawy o transporcie drogowym na następujące brzmienie: „w art. 50 w pkt. 1 po lit. <b>l</b> średnik zastępuje się przecinkiem i dodaje się lit. <b>m</b> w brzmieniu: „m) dokumentów związanych z obowiązkowymi szkoleniami kierowców;”	Uwaga uwzględniona.
139.	Art. 2 pkt 1 projektu ustawy w zakresie art. 100a-100aq ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (uprd)	Transport i Logistyka	Proponujemy, aby włączyć przewoźników drogowych do grupy podmiotów, które mają dostęp do danych o kierowcach, zawartych w Centralnej Ewidencji Kierowców. Takie rozwiązanie zapewni możliwość sprawdzania na bieżąco aktualnych uprawnień kierowców, ważność badań lekarskich i psychologicznych oraz weryfikację innych danych niezbędnych dla pracodawców. Często mamy bowiem do czynienia z sytuacją, gdy prawo jazdy jest zatrzymane przez Policję lub inny uprawniony organ, a tymczasem kierowca uprzednio wyrobił bezprawnie wtórnik, który okazuje pracodawcy. Na tej podstawie pracodawca dopuszcza do ruchu osobę de facto bez uprawnień. I o ile jest w stanie wybronić się przed odpowiedzialnością karną z tego tytułu, to już nie jest w stanie uzyskać zwolnienia z odpowiedzialności administracyjnej o której mowa w utd. Kwestia ta jest szczególnie istotna, że względu na fakt, że jest to tzw. „najpoważniejsze naruszenie” skutkujące utratą dobrej reputacji i zamknięciem przedsiębiorstwa.	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga wykracza poza zakres przedmiotowy przedłożenia.
140.	W zakresie art. 117 ust. 1 pk 4 uprd (art. 2 pkt 2 projektu ustawy)	Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej	W przypadku wejścia w życie projektowanej ustawy należy wprowadzić zakaz prowadzenia przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego działalności gospodarczej w zakresie organizacji szkoleń okresowych kierowców i kwalifikacji wstępnej. Prowadzenie szkoleń jednocześnie z przeprowadzaniem testów kwalifikacji wstępnej stanowi problem natury etycz-	Uwaga częściowo uwzględniona. Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego nie będą mogły prowadzić kursów kwalifikacyjnych. W dalszym ciągu będą mogły prowadzić szkolenia okresowe.

			nej, dlatego pozostałe ośrodki prowadzące szkolenia w zakresie kwalifikacji wstępnej nie mogą przeprowadzać testów kwalifikacji wstępnej.	
141.	W zakresie art. 117 ust. 3 prd (art. 2 pkt 2 projektu ustawy)	PFSSK, PIGOSK, OI-GOSK	Zmiana brzmienia art. 117 ust. 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym na następujące brzmienie: „3. Ośrodek może wykonywać działalność gospodarczą, której wyniki będą przeznaczane na działalność, o której mowa w ust. 1 i 2 – <b>za wyjątkiem działalności o której mowa w art. 28 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami i art. 39g ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.</b> ”	Uwaga częściowo uwzględniona. Uwaga została uwzględniona w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia. Redakcja dodanej treści została odpowiednio zmodyfikowana. Uwaga nie została uwzględniona w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców, bowiem nie ma ku temu podstaw.
142.	W zakresie art. 6 ust. 1 pkt 6 lit. aa ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (ukp) (art. 3 pkt 2 projektu ustawy)	Związek Pracodawców Ratownictwa Medycznego Samodzielnych Publicznych Zakładów Opieki Zdrowotnej	Określenie projektowanemu art. 6 ust. 1 pkt 6 lit aa ustawy o kierujących pojazdami następującego brzmienia: „aa) pojazdem samochodowym zasilanym paliwami alternatywnymi <b>oraz specjalistycznym pojazdem ratownictwa medycznego</b> o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t oraz nieprzekraczającej 4250 kg, jeżeli przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej 3,5 t wynika z zastosowania paliw alternatywnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, <b>lub jest to specjalistyczny pojazd sanitarny</b> , a informacja o tym jest odnotowana w dowodzie rejestracyjnym,” lub dodanie kolejnej litery w brzmieniu: „ <b>ab) specjalistycznym pojazdem ratownictwa medycznego</b> o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t oraz nieprzekraczającej 4250 kg, jeżeli przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej 3,5 t wynika z zastosowania <b>specjalistycznej zabudowy i wyposażenia pojazdu zgodnie z normą PN-EN 1789 dla specjalnego pojazdu sanitarnego</b> , a informacja o tym jest odnotowana w dowodzie rejestracyjnym,”	Uwaga nieuwzględniona. Przepis będzie obejmował wszystkie pojazdy, w tym ambulansy działające w ramach państwowego ratownictwa medycznego, spełniające określone wymagania. Stąd też nie ma powodów dla wyszczególnienia w tym ww. ambulansów.
143.	W zakresie art. 6 ust. 1 pkt 6 lit. aa ukp (art. 3 pkt 2 projektu ustawy)	Ogólnopolski Związek Zawodowy Ratowników Medycznych, Polska Rada Ratowników Medycznych	Zmiana brzmienia projektowanego art. 6 ust. 1 pkt lit. aa) ustawy o kierujących pojazdami poprzez do wyrazów: „oraz pojazdów uprzywilejowanych Systemu Państwowe Ratownictwo Medyczne(ambulansów) o dopuszczalnej masie całkowitej 4,5 t.”.	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma podstaw do uprawnienia kierowców pojazdów uprzywilejowanych Państwowego Ratownictwa Medycznego do kierowania na podstawie prawa jazdy kat. B pojazdami o dmc nieprzekraczającej 4,5 t.
144.	Art. 3 pkt 9 projektu ustawy w związku z art. 15 ust. 4 ukp	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	Zasadnym wydaje się pozostanie przy jego dotychczasowym brzmieniu, z którego wynika, iż „wpis jest dokonywany, w formie wymiany prawa jazdy, na okres 5 lat, liczony od dnia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej, o którym	Uwaga nieuwzględniona. Wpis potwierdzający uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy (kod 95) będzie na okres 5 lat (kol. 12 prawa jazdy), zaś termin ważności uprawnienia (kol. 11

			mowa w przepisach rozdziału 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, przy czym termin ten nie może być dłuższy niż okres ważności orzeczenia lekarskiego i orzeczenia psychologicznego, o których mowa w przepisach rozdziału 7a tej ustawy”. Niezasadnym jest bowiem dokonywanie wpisu na okres dłuższy niż wynikałoby to z orzeczenia lekarskiego i psychologicznego, które należy dołączyć do wniosku o jego dokonanie (zob. art. 15 ust. 2 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 5 lutego 2011 r. o kierujących pojazdami),	prawa jazdy) będzie wynikał z odpowiednich badań lekarskich i psychologicznych stwierdzających brak przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy.
145.	Art. 3 pkt 9 projektu ustawy w związku z art. 15a ust. 4 ukp	Główny Inspektorat Transportu Drogowego	Miana brzmienia projektowanego przepisu na następujące brzmienie: „ 4. Wpis jest dokonywany, w formie wymiany karty kwalifikacji kierowcy, na okres 5 lat, liczony od dnia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej, przy czym termin ten nie może być dłuższy niż okres ważności orzeczenia lekarskiego i orzeczenia psychologicznego. ” Zasadnym jest bowiem wprowadzenie zastrzeżenia, że karta kwalifikacji kierowcy nie może być wydana na okres dłuższy niż okres ważności orzeczenia lekarskiego i orzeczenia psychologicznego. Niecelowe jest dokonywanie wpisu na okres dłuższy niż wynikałoby to z ww. orzeczeń, które stanowią załącznik do wniosku o jego dokonanie (zob. projektowany art. 15a ust. 2 pkt 2 i 3 ustawy z dnia 5 lutego 2011 r. o kierujących pojazdami);	Uwaga uwzględniona.
146.	Art. 3 pkt 10 projektu ustawy w zakresie art. 15a ukp	Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji	Propozycja określenia, że kartę kwalifikacji kierowcy wydaje starostwa właściwy ze względu na siedzibę przedsiębiorcy/przewoźnika, który zatrudnił kierowcę po raz pierwszy na obszarze Polski.	Uwaga częściowo nieuzasadniona. Kartę kwalifikacji kierowcy będzie wydawał każdy starosta.
147.	Art. 3 pkt 10 projektu ustawy w zakresie art. 15a ust. 1 i 4 ukp	Związek Powiatów Polskich	Czy relacja pomiędzy art. 15a ust. 1 a art. 15a ust. 4 ma polegać na tym, że wpis jest dokonywany jedynie w formie wydania karty kwalifikacji kierowcy?	Ust. 1 określa kto i kiedy wydaje kartę kwalifikacji kierowcy, a ust. 4 na jaki okres i na podstawie jakich dokumentów dokonuje się wpisu w karcie kalifikacji kierowcy..
148.	Art. 3 pkt 11 projektu ustawy w zakresie art. 16a ukp	Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych	Aktualnie toczą się prace legislacyjne w zakresie zmiany art. 16a Ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2019 r., poz. 341,622 i 1287)-Ustawa o zmianie ustawy-Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UD 19). W toku procesu legislacyjnego zostało zatwierdzone inne brzmienie wskazanego przepisu. W ocenie PWPW S.A. planowana zmiana wskazanego przepisu na gruncie projektu ustawy powinna zostać skreślona z projektu przedmiotowego aktu.	Projektowany art. 16a ustawy o kierujących pojazdami zostanie odpowiednio zmodyfikowany. Przy dostosowaniu tego przepisu zostanie wzięty pod uwagę stan prawny, jaki powstał po uchwaleniu ustawy z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1517)



149.	Art. 3 pkt 12 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 20 ust. 1 pkt 3 ukp	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce	ZMPD proponuje dokonanie modyfikacji przepisu art. 20 ust. 1 pkt 3 ustawy o kierujących pod względem obniżenia wysokości górnych granic opłat za wydanie omawianych dokumentów.	Uwaga nieuwzględniona Nie ma podstaw do zmiany obowiązujących przepisów upoważniających ministra właściwego do spraw transportu do określania wysokości opłaty za prawo jazdy. Jednocześnie należy wskazać, że projektowana ustawa upoważnia ministra właściwego do spraw transportu do określania w rozporządzeniu opłaty za wydanie karty kwalifikacji kierowcy. Zastosowana konstrukcja prawna przewiduje, że minister określi opłatę za wydanie karty kwalifikacji kierowcy – przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 200 zł (analogiczna konstrukcja prawa istnieje w odniesieniu do opłaty za prawo jazdy). Szacowana zaś wysokość opłaty za wydanie karty kwalifikacji kierowcy będzie taka jak za opłatą prawo jazdy, tj. 100 zł.
150.	W zakresie art. art. 33 ust. 1 pkt 2 lit. c ukp (art. 3 pkt 12 projektu ustawy)	PFSSK, PIGOSK, OI-GOSK	Zmiana brzmienia art. 33 ust. 1 pkt 2 lit. c ukp na następujące brzmienie: „c) kategorii B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D lub D+E odpowiednio do zakresu prowadzonych zajęć co najmniej przez okres roku oraz co najmniej <b>roczne</b> doświadczenie w prowadzeniu szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii B – dotyczy instruktorów osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami rozszerzających uprawnienia do prowadzenia szkolenia o jedną z wymienionych kategorii,”	Uwaga nieuwzględniona. Zgłoszona uwaga wykracza poza zakres przedłożenia.
151.	W zakresie art. art. 33 ust. 1 pkt 2 lit. c ukp (art. 3 pkt 12 projektu ustawy)	PFSSK, PIGOSK, OI-GOSK	Zmiana brzmienia art. 37 ust. 1 pkt 2 i 3 ukp na następujące brzmienie: „2) co 2 lata uczestniczyć w warsztatach doskonalenia zawodowego, o których mowa w art. 35 ust. 6 - licząc od dnia 31 grudnia roku kalendarzowego, w którym został wpisany po raz pierwszy do ewidencji lub uczestniczył w tych warsztatach; 3) do dnia 7 stycznia przedłożyć staroście zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach, o których mowa w pkt 2;” Uchylenie art. 37 ust. 1a ustawy o kierujących pojazdami Dodanie w art. 37 ustawy o kierujących pojazdami ust. 1b w brzmieniu: „1b. Starosta może, na wniosek instruktora, w uzasadnionych przypadkach, przedłużyć do 6 miesięcy termin przedłożenia	Uwagi nieuwzględnione. Zgłoszone uwagi wykraczają poza zakres przedłożenia.

			zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego.”	
152.	W zakresie art. art. 33 ust. 1 pkt 2 lit. c ukp (art. 3 pkt 12 projektu ustawy)	PFSSK, PIGOSK, OIGOSK	Zmiana brzmienia art. 38 ust. 5 pkt 2 i 3 ukp na następujące brzmienie: „2) co 2 lata uczestniczyć w warsztatach doskonalenia zawodowego, o których mowa w art. 35 ust. 6 - licząc od dnia 31 grudnia roku kalendarzowego, w którym został wpisany po raz pierwszy do ewidencji lub uczestniczył w tych warsztatach; 3) do dnia 7 stycznia przedłożyć staroście zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach, o których mowa w pkt 2;” Dodanie w art. 38 ustawy o kierujących pojazdami ust. 5a w brzmieniu: „5a. Starosta może, na wniosek wykładowcy, w uzasadnionych przypadkach, przedłużyć do 6 miesięcy termin przedłożenia zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego.” Uchylenie w art. 38 ustawy o kierujących pojazdami ust. 6.	Uwagi nieuwzględnione. Zgłoszone uwagi wykraczają poza zakres przedłożenia.
153.	Art. 3 pkt 15 projektu ustawy w zakresie art. 57 ust. 2 ukp	Transport i Logistyka	Bieg 18-miesięcznego terminu, po którym nie będzie obowiązywało wyłączenie egzaminatora względem zdającego egzamin państwowy został uzależniony od zakończenia szkolenia oraz kontroli działalności ośrodka. Są to zdarzenia, które powinny być oznaczone konkretną datą, stąd proponuje się użyć określenia „dnia zakończenia szkolenia” oraz „dnia zakończenia kontroli ośrodka”. Ponadto, należy rozważyć czy zgodnie z obecnymi przepisami ustalenie takich dat będzie możliwe i nie będzie budziło wątpliwości. Warto również zaznaczyć, że zdarzają się przypadki, w których egzamin państwowy zdawany jest wielokrotnie i co w sytuacji, w której ww. termin 18 miesięcy okaże się za krótki.	Uwaga uwzględniona.
154.	Art. 3 pkt 16 a i c projektu ustawy w zakresie art. 57 ust. 1 i ust. 2 pkt 3 ukp	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce	W odniesieniu do projektowanych regulacji dotyczących komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych na teście kwalifikacyjnym, powoływanej przez ministra właściwego do spraw transportu, ZMPD zwraca uwagę na potrzebę ich doregulowania. W pierwszej kolejności, w opinii ZMPD członkowie komisji, o których mowa w art. 57a ust. 2 pkt 3 ustawy o kierujących, powinni być powoływani analogicznie jak ma to miejsce w przypadku komisji społecznej do spraw podziału zezwoleń zagranicznych między przewoźnikami drogowymi. Zapewni	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma podstaw do ograniczania dostępu do składu Komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych. Określenie zaś członków do ww. komisji jako specjalistów w określonym zakresie ani nie ogranicza, oni nie daje ministrowi właściwemu do spraw transportu pozbawionej granic swobody do wyboru odpowiednich osób do składu przedmiotowej Komisji.

			<p>to zgłaszanie do komisji osób z odpowiednią wiedzą i doświadczeniem, uznawanych w branży za ekspertów w swojej dziedzinie, co niewątpliwie wpłynie pozytywnie na poziom prac komisji.</p> <p>Po drugie, w ocenie ZMPD należy doprecyzować projektowany art. 57a ust. 2 pkt 3 ukp, poprzez określenie warunków, jakie musi spełnić specjalista, aby mógł kandydować na członka komisji. W zaproponowanym brzmieniu nie wiadomo jak należy rozumieć określenie „specjalista” (odpowiednie doświadczenie, wykształcenie?) oraz co oznacza „doświadczenie w kierowaniu pojazdem” (należy podkreślić, że nie wskazano jaki okres doświadczenia kwalifikuje do uznania go za doświadczenie w rozumieniu omawianego przepisu; co więcej, warto mieć na uwadze, że fakt posiadania prawa jazdy nie jest równoznaczne z posiadaniem doświadczenia w kierowaniu pojazdem). Dlatego też, zdaniem ZMPD należy doprecyzować projektowany przepis o wskazanie jakim doświadczeniem zawodowym mają się legitymować specjaliści oraz co należy rozumieć przez doświadczenie w kierowaniu pojazdem.</p>	
155.	Art. 3 pkt 16 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 57a ust. 2 pkt 3 ukp	Wojewoda Świętokrzyski Transport i Logistyka	Projektowane zmiany zakładają, iż w skład komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych, powołanej przez ministra właściwego do spraw transportu nie będzie już wchodził lekarz.	W projektowanym art. 57a ust. 2 pkt 3 ustawy – Prawo o ruchu drogowym istnieje sformułowanie „specjaliści co najmniej w zakresie” co oznacza, że oprócz specjalistów wskazanych w tym przepisie, mogą być inni, w tym specjaliści z zakresu medycyny ratunkowej. Skład komisji i specjalistów wchodzących w jej skład zostanie jednak określony w odpowiednim akcie wykonawczym.
156.	Art. 3 pkt 18 lit. c projektu ustawy w zakresie art. 64 ust. 7a pkt 1 ukp	Liga Obrony Kraju	Utajnienie bazy pytań dla kandydatów na prawo jazdy może spowodować dewastację branży szkoleniowej przygotowujących kandydatów na kierowców oraz kierowców zawodowych. Ponownie pojawią się pytania przykładowe o treści „zbliżonej” do pytań egzaminacyjnych. Utajnienie pytań doprowadzi również do braku możliwości sprawdzenia przez szeroką rzeszę specjalistów (instruktorów, wykładowców itd.) czy pytania wykorzystywane na egzaminach państwowych są poprawne i nie krzywdzą zdającego kursanta.	Uwaga nieuwzględniona. Projektowany przepis dotyczy pytań stosowanych podczas egzaminu weryfikacyjnego, który jest przeprowadzany dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami. Zmiana ma charakter porządkujący. Baza pytań nie podlega obecnie udostępnieniu.
157.	W zakresie art. 76 ukp pkt 6 (art. 3 ukp)	Ogólnopolski Związek Zawodowy Ratowników Medycznych, Polska Rada Ratowników Medycznych	Dodanie w art. 76 ukp ust. 6 w brzmieniu: „6. Badanie lekarskie osoby ubiegającej się o przedłużenie po upływie określonego w ustawie czasu.”	Uwaga nieuwzględniona (uwaga niezrozumiała)

158.	Art. 3 pkt 22 projektu ustawy w zakresie art. art. 98a ust. 5 pkt 1 ukp	Związek Powiatów Polskich	Czy art. 98a ust. 5 pkt 1 nie miał odsyłać jedynie do ust. 2 pkt 1 i 2?	Uwaga uwzględniona.
159.	Art. 3 pkt 23 projektu ustawy w zakresie art. 99 ust. 1 i 2 ukp	Związek Powiatów Polskich, osoba fizyczna 7	Przepis w obecnym brzmieniu jest nieczytelny, zawiera niewłaściwe odesłania – wnosimy o zweryfikowanie odesłań przez projektodawców, co umożliwi wypowiedzenie się co do treści przepisu.	Uwaga nieuwzględniona. Przepis jest jasny i wskazuje na odpowiednie obowiązki starosty.
160.	Art. 3 pkt 26 projektu ustawy w zakresie art. 103 ust. 3 ukp	Związek Powiatów Polskich	Sugerujemy umieszczenie w proponowanym brzmieniu art. 103 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami wyłączenia dla uprawnień cofniętych w trybie art. 103 ust. 1 pkt 4 ukp, z uwagi na orzeczony zakaz kierowania pojazdami nieprzekraczający jednego roku.	Uwaga nie uwzględniona.
161.	Art. 3 pkt 28 projektu ustawy w zakresie art. art. 104a ust. 1 pkt 2 ukp	Związek Powiatów Polskich	W przepisie zawarto błędne odesłanie – powinien on odsyłać do art. 7 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw.	Uwaga nieuwzględniona. Przywołana podstawa prawna jest prawidłowa.
162.	W zakresie art. 106 ust. 3 ukp (art. 3 projektu ustawy)	Ogólnopolski Związek Zawodowy Ratowników Medycznych	Dodanie w art. 106 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami na następujących wyrazów: „kierujących pojazdami Systemu Państwowe Ratownictwo Medyczne”	Uwaga nieuwzględniona. Uwaga wykracza poza przedmiotowy zakres projektu.
163.	W zakresie art. 112 ust. 1 pkt 2 lit. 2 ukp (art. 3 projektu ustawy)	PFSSK, PIGOSK, OIGOSK	W art. 112 w ust. 1 w pkt 2 ukp dodać lit. e w brzmieniu: „e) prowadzenia warsztatów doskonalenia zawodowego według programu określonego w przepisach wydanych na podstawie art. 40 ust. ... i zapewnia udział w warsztatach wszystkim zainteresowanym instruktorom techniki jazdy oraz wydaje zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w tych warsztatach.”	Uwaga nieuwzględniona. Zgłoszona uwaga wykracza poza zakres przedłożenia.
164.	W zakresie art. 117 ust. 2a – 2c ukp (art. 3 projektu ustawy)	PFSSK, PIGOSK, OIGOSK	W art. 117 po ust. 2 ukp dodać ust. 2a – 2c w brzmieniu: „2a. Instruktor techniki jazdy jest obowiązany: „1) co 2 lata uczestniczyć w warsztatach doskonalenia zawodowego Instruktorów techniki jazdy, o których mowa w art. 112 ... - licząc od dnia 31 grudnia roku kalendarzowego, w którym został wpisany po raz pierwszy do ewidencji lub uczestniczył w tych warsztatach; 2) do dnia 7 stycznia przedłożyć wojewodzie zaświadczenie potwierdzające uczestnictwo w warsztatach, o których mowa w pkt 1;”, Strona   6	Uwaga nieuwzględniona. Zgłoszona uwaga wykracza poza zakres przedłożenia.

			<p>„2b. Wojewoda może, na wniosek Instruktora techniki jazdy, w uzasadnionych przypadkach, przedłużyć do 6 miesięcy termin przedłożenia zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego.”,</p> <p>„2c. W przypadku Instruktora techniki jazdy posiadającego uprawnienia instruktora obowiązek, o którym mowa w ust. 2a, uznaje się za spełniony także po dostarczeniu wojewodzie, zaświadczenia lub kopii zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w warsztatach, o których mowa w art. 35 ust. 6.”</p>	
165.	W zakresie art. 118 ust. 5 pkt 5 i ust. 7 ukp (art. 3 projektu ustawy)	PFSSK, PIGOSK, OIGOSK	<p>Zmiana projektowanego art. 118 ukp w następujący sposób:</p> <p>a) w ust. 5 po pkt. 4 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt. 5 w brzmieniu:</p> <p>„5) nieprzedłożenia w określonym terminie zaświadczenia potwierdzającego uczestnictwo w warsztatach doskonalenia zawodowego Instruktorów techniki jazdy”</p> <p>b) w ust. 7 wyrazy „pkt 2-4” zastępuje się wyrazami „pkt 2-5”</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Zgłoszona uwaga wykracza poza zakres przedłożenia</p>
166.	Art. 8 ust. 2 projektu ustawy	Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce	<p>Należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zmodyfikować przepis przejściowy w art. 8 ust. 2 projektu ustawy i ograniczyć jego regulację do świadectw kierowcy bez wpisu kodu 95, albowiem w zaproponowanym brzmieniu utrzymanie przepisu przejściowego dla rozwiązania, które nadal ma być utrzymane w przepisach materialnych jest nieracjonalne, albo</li> <li>- zmodyfikować projektowany przepis art. 39f ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie drogowym poprzez wykreślenie lit. c (świadectwo kierowcy w zakresie przewozu drogowego rzeczy), ponieważ dyrektywa wprowadza od dnia 23 maja 2020 r. dwa dokumenty z kodem unijnym 95, które mają być wydawane przez właściwe organy państw członkowskich, utrzymując w mocy świadectwa kierowcy wydane przed dniem 23 maja 2020 r. (bez kodu 95 oraz z kodem 95).</li> </ul>	<p>Uwaga uwzględniona.</p> <p>Zostanie zmodyfikowany art. 8 ust. 2 projektu.</p>
167.	Art. 10 ust. 1 – 3 projektu ustawy	Wojewoda Świętokrzyski	<p>Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia może wystąpić do wojewody z wnioskiem o wydanie zgody na prowadzenie szkolenia w formie nauczania na odległość, po spełnieniu dodatkowych wymogów. Brak zapisów w jakim czasie Wojewoda weryfikuje wniosek (wymogi + programy), wydaje zgodę, przekazuje dane do CEK i dokonuje stosownych zmian w rejestrze.</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia będzie mógł prowadzić kursy kwalifikacyjne i szkolenia okresowe na dotychczasowych zasadach do wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 39i ust. 1 utd</p>

168.	Art. 10 ust. 1 projektu ustawy	PFSSK, PIGOSK, OIGOSK	Zmiana brzmienia projektowanego art. 10 ust. 1 na następujące brzmienie: „ 1. W terminie nieprzekraczającym sześć miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia, które zostanie wydane na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienionej w art. 1, przedsiębiorcy prowadzący ośrodek szkolenia wpisani do właściwych rejestrów przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia przedstawiają właściwemu wojewodzie” zaktualizowane programy kursów kwalifikacyjnych i szkolenia okresowego w zakresie objętym wpisem do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.”	Uwaga częściowo nieuwzględniona. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia będzie mógł prowadzić kursy kwalifikacyjne i szkolenia okresowe na dotychczasowych zasadach do wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 39i ust. 1 utd
169.	Art. 10 ust. 1 projektu ustawy	Transport i Logistyka	Termin 1 miesiąca od dnia wejścia w życie rozporządzenia określającego nowe warunki prowadzenia szkoleń i kursów dla kierowców może okazać się zbyt krótki dla ośrodków szkoleń, a sankcja za niedostosowanie ośrodka do nowych przepisów, tj. wykreślenie z rejestru wojewody jest zbyt restrykcyjna. Proponuje się albo zmianę tej sankcji albo jej pozostawienie, jednakże przy wydłużeniu terminu z obecnie projektowanego 1 miesiąca do 3 miesięcy.	Uwaga uwzględniona. Korekta przepisu zwalnia z konieczności przedkładania aktualnych programów szkolenia okresowego i odpowiednich kwalifikacji
170.	Art. 10 ust. 2 projektu ustawy	Wojewoda Śląski	Analiza programów stanowi przedmiot kontroli prowadzonej przez wojewodę w ośrodku szkolenia. Tym samym w sytuacji stwierdzana ewentualnych nieprawidłowości przedsiębiorca wzywany jest do ich usunięcia w wyznaczonym terminie. Zgodnie z obowiązującymi regulacjami utd dopiero nieusunięcie naruszeń warunków wykonywania działalności gospodarczej - w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia - w wyznaczonym przez wojewodę terminie, skutkuje ewentualnymi sankcjami wobec przedsiębiorcy. Stąd też zaproponowane przez Resort wykreślenie przedsiębiorcy z rejestru prowadzonego przez wojewodę, w sytuacji przedstawienia niepoprawnie zaktualizowanych programów mimo zachowania terminu na ich złożenie, może zostać odebrane przez stronę jako naruszenie zasady dającej prawo do wypowiedzenia się w ramach podejmowanych przez organ czynności.	Uwaga częściowo uwzględniona. Przedsiębiorcy nie będą obowiązani aktualizować programów w związku z wydaniem nowego rozporządzenia na podstawie art. 39i ust. 1 utd. Z dniem jednak życia tego rozporządzenia nowe szkolenia okresowe i kursy kwalifikacyjne będą obowiązani prowadzić zgodnie z nowymi programami. Kursy kwalifikacyjne oraz szkolenia okresowe w formie cyklu zajęć rozpoczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie ww. rozporządzenia będą prowadzone na podstawie dotychczasowych przepisów.
171.	Art. 10 ust. 2 projektu ustawy		Zmiana brzmienia projektowanego art. 10 ust. 2 na następujące brzmienie: W przypadku: 1) nieprzedstawienia wojewodzie w terminie poprawnie zaktualizowanych programów kursów kwalifikacyjnych i szkolenia okresowego w zakresie objętym wpisem do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia,	Uwaga częściowo uwzględniona. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia będzie mógł prowadzić kursy kwalifikacyjne i szkolenia okresowe na dotychczasowych zasadach do wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 39i ust. 1 utd.

			<p>2) przedstawienia wojewodzie niepoprawnie zaktualizowanych programów kursów kwalifikacyjnych i szkolenia okresowego w zakresie objętym wpisem do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia - <b>po wezwaniu przedsiębiorcy do usunięcia błędów w terminie określonym w KPA,</b></p> <p>3) przedstawienia po terminie poprawnie zaktualizowanych programów kursów kwalifikacyjnych i szkolenia okresowego w zakresie objętym wpisem do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia – wojewoda <b>decyzją administracyjną</b> wykreśla przedsiębiorcę z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.</p>	
172.	Art. 10 ust. 2 projektu ustawy	Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców	Sankcja za naruszenie obowiązków wymienionych w art. 10 ust. 2 projektu ustawy w postaci wykreślenia przedsiębiorcy z rejestru do czasu ponownego wpisu do rejestru, wydaje się nieadekwatna i nieproporcjonalna do charakteru tego naruszenia.	Uwaga uwzględniona. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia będzie mógł prowadzić kursy kwalifikacyjne i szkolenia okresowe na dotychczasowych zasadach do wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 39i ust. 1 utd.
173.	Art. 10 ust. 1 projektu ustawy	Wojewoda Śląski	Mając na uwadze konieczność zachowania ciągłości procesu nadawania uprawnień zawodowych kierowcom, konieczne jest określenie sposobu realizacji tych zadań w okresie pomiędzy terminem wynikającym z art. 12 ust. 1 konsultowanego projektu ustawy, a terminami wejścia w życie poszczególnych regulacji, o których mowa w art. 16.	Uwaga uwzględniona.
174.	Art. 15 ust. 1	Wojewoda Świętokrzyski	Stosownie do zapisów ww. artykułu projektu ustawy do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych z wykorzystaniem systemu informatycznego w lokalizacji WORD testy kwalifikacyjne przeprowadza się w formie papierowej. W związku z powyższym nasuwają się pytania: kto, jeśli nie Komisja Egzaminacyjna powołana przez Wojewodę będzie odpowiedzialny za przygotowanie egzaminów/testów kwalifikacyjnych w wersji papierowej?	Docelowym rozwiązaniem jest przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych w postaci elektronicznej, gdzie system będzie automatycznie losował pytania dla osób egzaminowanych. Do czasu zaś wdrożenia testy kwalifikacyjne będą musiały być przeprowadzane w formie papierowej. Sprawę doboru pytań pozostawia się uprawnionym egzaminatorom wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.
175.	Art. 16 projektu ustawy	Wojewoda Podkarpacki	Zmiana projektowanego art. 10 polegająca na wydłużeniu terminu wejścia przepisów zmieniających formułę egzaminu oraz terminu dla ośrodków szkoleń	Uwaga uwzględniona.
176.	Art. 16 projektu ustawy	Liga Obrony Kraju	Należy dodać okres przejściowy dla podmiotów, które już posiadają wpis w Urzędzie Wojewódzkim i szkołą kierowców zawodowych. Nie ma upublicznionych projektów rozporządzeń w odniesieniu do przedsiębiorców, programów szkolenia, warunków szkolenia, pojazdów. Nie powinno	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma potrzeby wprowadzenia przepisu przejściowego dla przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, bowiem wprowadzane zmiany nie wpłyną na ich status prawy. W dalszym ciągu będą one mogły prowadzić szkolenia w zakresie

			być sytuacji, w której z dnia na dzień ośrodki będą musiały dokonywać zmian w szkoleniu i przystosowywać ośrodki do nowych aktów prawnych.	wpisu do rejestru działalności regulowanej. Po wejściu w życie rozporządzenia wydanego na podstawie art. 39i ust., 1 utd przedsiębiorcy będą musieli jedynie dostosować program szkolenia. Odnośnie zaś aktów wykonawczych, to zostaną one zaprezentowane na dalszym etapie ścieżki legislacyjnej. Będzie można również zgłosić do nich uwagi na etapie konsultacji społecznych.
177.	Art. 16 ust. 3 projektu ustawy	Związek Powiatów Polskich	Przepis zawiera błędne wskazanie jednostki, której datę wejścia w życie ma uregulować.	Uwaga uwzględniona.
178.	Art. 16 pkt 3 projektu ustawy	Związek Pracodawców Ratownictwa Medycznego Samodzielnych Publicznych Zakładów Opieki Zdrowotnej	Zmianę terminu wprowadzenia zmian dla ambulansów sanitarnych z 23 maja 2021 roku na pierwotny termin wprowadzenia zmian w dniu 23 maja 2020 roku lub przynajmniej 1 września 2020 r.	Uwaga nieuwzględniona. Nie ma powodów dla wcześniejszego wejścia w życie przepisy dotyczące pojazdów samochodowych zasilanych paliwami alternatywnymi przed 23 maja 2021 r. Określony termin ma termin wejścia w życie tego przepisu, tj. 23 maj 2021 pozwoli na zapoznanie się z przedmiotową regulacją oraz prawidłowym jej stosowaniem.
179.	Art. 16 projektu ustawy	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	„art. 16 – katalogu wyjątków zapisano błędnie dwa pkt 3).”	Uwaga uwzględniona.
180.	Uzasadnienie	Zrzeszenie Międzynarodowe Przewoźników Drogowych w Polsce	Uzupełnienie uzasadnienia projektu ustawy o wskazanie przepisów, do których odnoszą się poszczególne jego akapity/fragmety. W aktualnej wersji, brak określenia jakiego projektowanego przepisu dotyczy dany akapit/fragment uzasadnienia znacznie utrudnia poruszanie się zarówno w projektowanej ustawie, jak i uzasadnieniu, przez co uzasadnienie staje się mało czytelne i znacząco wydłuża czas analizy proponowanych zmian.	Uwaga nie uwzględniona. Uzasadnienie ma logiczno-przedmiotowy charakter, tj. opisuje poszczególne zmieniane zagadnienia, które są regulowane np. w kilku miejscach aktów wykonawczych, a nie w sposób „jednostka redakcyjna po jednostce redakcyjnej”.
181.	OSR – pkt 6	Związek Powiatów Polskich	W tej części Oceny Skutków Regulacji zawarto następujące stwierdzenie: „W związku z zaprzestaniem wymiany prawa jazdy ze względu na zmianę adresu zamieszkania (likwidacja adresu w prawie jazdy) zmniejszyła się liczba wydawanych dokumentów i powstały wolne zasoby kadrowe, które mogą zostać wykorzystane do wydania kart kwalifikacji kierowcy. Stąd też JST nie powinny ponieść dodatkowych kosztów. Oznacza to, że cały przychód JST z tytułu wydawania kart kwalifikacji kierowcy będzie ich dochodem.”  Uważamy, że stwierdzenie to należy zmodyfikować.	Uwaga nieuwzględniona. Likwidacja adresu na prawie jazdy ograniczyła wymianę dokumentów. Wiązało się to z jednej strony z mniejszymi wpływami do starostw z tytułu wymiany praw jazdy, z drugiej zaś strony oznacza mniejszą ilość pracy dla pracowników wydziałów komunikacji przy wymianie dokumentów. Stąd też wskazano, że można wykorzystać to do zaangażowania pracowników przy procesie wydawania karty kwalifikacji kierowcy, tj. dokumentu, który przyniesie wpływy dla starostw. Nie bez znaczenia jest również fakt, że projekt ustawy zakłada, że uprawnieni lekarze i uprawnieni psychologowie będą wprowadzać do profilu kierowcy zawodowego i profilu kandydata na kierowcę dane osoby, która podda się badaniu.



				Stąd też zadanie, które aktualnie wykonują wydziały Komunikacji, zostanie przeniesione na ww. lekarzy i psychologów. Będzie oznaczało to również zmniejszenie ilości pracy dla pracowników wydziałów komunikacja.
--	--	--	--	---

TABELA ZGODNOŚCI

TYTUŁ PROJEKTU		Projekt ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw			
TYTUŁ WDRAŻANEGO AKTU PRAWNEGO/ WDRAŻANYCH AKTÓW PRAWNYCH <sup>1)</sup>		Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/645 z dnia 18 kwietnia 2018 r. zmieniającej dyrektywę 2003/59/WE w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób oraz dyrektywę 2006/126/WE w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. L 112 z 2.05.2018, s. 29)			
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. 1 pkt 1	<p>„Artykuł 1</p> <p><b>Zakres</b></p> <p>Niniejszą dyrektywę stosuje się do działalności związanej z prowadzeniem pojazdów przez:</p> <p>a) obywateli państwa członkowskiego; oraz</p> <p>b) obywateli państw trzecich, którzy są zatrudnieni w przedsiębiorstwie ustanowionym w państwie członkowskim lub wykonują pracę na rzecz takiego przedsiębiorstwa;</p> <p>zwanych dalej »kierowcami«, zaangażowanych w transport drogowy na drogach publicznych w Unii, korzystających z:</p> <p>– pojazdów, dla których wymagane jest prawo jazdy kategorii C1, C1+E, C lub C+E, w rozumieniu dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*), lub prawo</p>	T	<p><b>Rozdział 7a.</b></p> <p><b>Kierowcy wykonujący przewóz drogowy</b></p> <p>ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 2140, z późn. zm.) zwanej dalej „ustawą o transporcie”</p>		

	<p>jazdy uznane za równoważne,</p> <p>– pojazdów, dla których wymagane jest prawo jazdy kategorii D1, D1+E, D lub D+E, w rozumieniu dyrektywy 2006/126/WE, lub prawo jazdy uznane za równoważne.</p> <p>Do celów niniejszej dyrektywy odniesienia do kategorii praw jazdy zawierających znak plus (»+«) odczytuje się zgodnie z tabelą korelacji zawartą w załączniku III.</p> <p>(*) Dyrektywa 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).”;</p>				
<b>Art. 1 pkt 2</b>	<p>„Artykuł 2</p> <p><b>Wyłączenia</b></p> <p>1a. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do kierowców pojazdów:</p> <p>a) pojazdów o maksymalnej dopuszczalnej prędkości nieprzekraczającej 45 km/h;</p>	T	Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, zwanej dalej „projektem ustawy”; projektowany art. 39a ust. 3 pkt 1 ustawy o transporcie	„1) którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h;”	
	<p>b) wykorzystywanych lub kontrolowanych przez siły zbrojne, obronę cywilną, służby przeciwpożarowe, siły odpowiedzialne za utrzymanie porządku publicznego oraz służby ratownictwa medycznego, gdy przewóz wykonywany jest w związku z zadaniami powierzonymi</p>	T	Art. 3 ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie	„Przepisów ustawy nie stosuje się do przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów zespołów ratownictwa medycznego oraz w ramach usług transportu sanitarnego.”	
			Art. 1 pkt 2 lit. c projektu	„2) wykorzystywanego lub kontrolowanego przez siły zbrojne, gdy przewóz jest wykonywany w związku z	

	tym służbom;		ustawy; projektowany art. 39 ust. 3 pkt 2 i 3 ustawy o transporcie	zadaniami powierzonymi siłom zbrojnym; 3) wykorzystywanego lub kontrolowanego przez formację obrony cywilnej, jednostki ochrony przeciwpożarowej lub jednostki odpowiedzialne za utrzymanie bezpieczeństwa lub porządku publicznego, gdy przewóz wykonywany jest w związku z zadaniami powierzonymi tym służbom;”	
	c) poddawanych testom drogowym do celów rozwoju technicznego, naprawy lub konserwacji, bądź kierowców pojazdów nowych lub odremontowanych, które nie zostały jeszcze wprowadzone do użytku;	T	Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy; projektowany art. 39 ust. 3 pkt 4 ustawy o transporcie	„4) poddawanego testom drogowym do celów rozwoju technicznego przez producentów, instytuty badawcze, uczelnie lub Sieć Badawczą Łukasiewicz, oraz testom drogowym do celów naprawy lub konserwacji, lub kierowcy pojazdu nowego albo odremontowanego, który nie został jeszcze wprowadzony do użytku;”	
<b>Art. 1 pkt 2</b>	d) dla których wymagane jest prawo jazdy kategorii D lub D1 i które prowadzone są bez pasażerów przez personel obsługi technicznej do lub z centrum obsługi technicznej znajdującego się w pobliżu najbliższej bazy serwisowej, która użytkowana jest przez przewoźnika, pod warunkiem że prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy;	T	Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy; projektowany art. 39 ust. 3 pkt 5 ustawy o transporcie	„5) do kierowania którym jest wymagane prawo jazdy kategorii D lub D1 i który jest prowadzony bez pasażerów przez personel obsługi technicznej do lub z centrum obsługi technicznej, znajdującego się w pobliżu najbliższej bazy eksploatacyjnej, która użytkowana jest przez przewoźnika pod warunkiem, że prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy;”	
	e) wykorzystywanych w sytuacjach zagrożenia lub przeznaczonych do akcji ratunkowych, w tym pojazdów wykorzystywanych do niehandlowego przewozu pomocy humanitarnej;	T	Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy; projektowany art. 39 ust. 3 pkt 6 ustawy o transporcie	„6) używanego w sytuacjach zagrożenia lub przeznaczonego do akcji ratunkowych, w tym pojazdu przeznaczonego do niehandlowego przewozu pomocy humanitarnej;”	
	f) wykorzystywanych do nauki jazdy oraz egzaminu z jazdy dla osób ubiegających się o prawo jazdy lub świadectwo kwalifikacji zawodowej (zwane dalej »SKZ«), zgodnie z art. 6	T	Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy; projektowany art. 39 ust. 3 pkt	„7) wykorzystywanego do: a) nauki jazdy osób ubiegających się o prawo jazdy lub świadectwo kwalifikacji zawodowej, b) szkolenia osób posiadających prawo jazdy,	

oraz art. 8 ust. 1, pod warunkiem że pojazdy te nie są wykorzystywane do handlowego przewozu rzeczy lub osób;		7 lit. a-c ustawy o transporcie	c) przeprowadzania państwowego egzaminu osób ubiegających się o prawo jazdy – pod warunkiem, że pojazdy te nie są wykorzystywane do handlowego przewozu rzeczy lub osób;”	
g) wykorzystywanych do niehandlowego przewozu osób lub rzeczy;	T	Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy; projektowany art. 39 ust. 3 pkt 8 ustawy o transporcie	„8) wykorzystywanego do niehandlowego przewozu drogowego osób lub rzeczy;”	
h) do przewozu materiałów, urządzeń lub sprzętu niezbędnych kierowcom do ich pracy, pod warunkiem że prowadzenie pojazdu nie jest głównym zajęciem kierowcy.	T	Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy; projektowany art. 39 ust. 3 pkt 9 ustawy o transporcie	„9) wykorzystywanego do przewozu materiałów, urządzeń lub sprzętu niezbędnych kierowcy do jego pracy, pod warunkiem, że prowadzenie pojazdu nie jest jego głównym zajęciem;”	
W odniesieniu do lit. f) niniejszego ustępu, niniejszej dyrektywy nie stosuje się do osób ubiegających się o prawo jazdy lub ŚKZ, zgodnie z art. 6 oraz art. 8 ust. 1, gdy osoby te odbywają dodatkowe praktyczne szkolenie nauki jazdy w miejscu pracy, w przypadku gdy osobom tym towarzyszy inna osoba posiadająca ŚKZ lub instruktor nauki jazdy dla danej kategorii pojazdu wykorzystywanego do celu określonego w tej literze.	T	Art. 1 pkt 2 lit. c projektu (projektowany art. 39 ust. 3 pkt 7 lit. d ustawy o transporcie	„d) dodatkowego praktycznego szkolenia nauki jazdy w miejscu pracy, w przypadku gdy osobom tym towarzyszy inna osoba posiadająca świadectwo kwalifikacji zawodowej lub instruktor nauki jazdy dla danej kategorii pojazdu wykorzystywanego do szkolenia”	
2. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się, w przypadku gdy spełnione są wszystkie poniższe warunki: a) kierowcy użytkują pojazdy na obszarach wiejskich w ramach ich własnej działalności gospodarczej; b) kierowcy nie oferują usług	T	Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy; projektowany art. 39 ust. 3 pkt 10 ustawy o transporcie	„10) wykorzystywanego na obszarach wiejskich w ramach własnej działalności gospodarczej kierowcy, który nie oferuje usług przewozowych, a przewóz ma charakter sporadyczny i nie wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego;”	

	<p>przewozowych; oraz</p> <p>c) państwa członkowskie uznają, że taki przewóz ma charakter sporadyczny i nie wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego.</p>			
	<p>3. Niniejszej dyrektywy nie stosuje się do kierowców pojazdów wykorzystywanych lub wynajmowanych bez kierowcy przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne, gospodarstwa rolne lub rybackie, do przewozu rzeczy w ramach ich własnej działalności gospodarczej, chyba że prowadzenie pojazdu stanowi część głównego zajęcia kierowcy lub kierowanie pojazdem przekracza określoną w prawie krajowym odległość od bazy przedsiębiorstwa, które jest właścicielem pojazdu, wynajmuje go lub użytkuje w ramach leasingu.”;</p>	T	<p>Art. 1 pkt 2 lit. c projektu ustawy; projektowany art. 39 ust. 3 pkt 11 ustawy o transporcie</p>	<p>„11) który jest wykorzystywany lub wynajęty bez kierowcy przez przedsiębiorstwa rolnicze, ogrodnicze, leśne, gospodarstwa rolne lub rybackie, do przewozu rzeczy w ramach własnej działalności gospodarczej kierowcy, chyba że prowadzenie pojazdu stanowi część głównego zajęcia kierowcy lub kierowanie pojazdem nie przekracza odległość 100 km od siedziby przedsiębiorstwa lub gospodarstwa.”</p>
<b>Art. 1 pkt 3</b>	<p><i>Artykuł 7</i></p> <p><b>Szkolenie okresowe</b></p> <p>Szkolenie okresowe polega na szkoleniu mającym umożliwić posiadaczom ŚKZ uaktualnienie wiedzy mającej istotne znaczenie w wykonywanej przez nich pracy, ze szczególnym podkreśleniem bezpieczeństwa drogowego, bezpieczeństwa i higieny pracy oraz zmniejszenia wpływu kierowania pojazdem na środowisko.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 15 projektu ustawy; projektowany art. 39i ust. 1 pkt 2 lit b ustawy o transporcie; (przepis upoważniający do wydania rozporządzenia)</p>	<p>„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia szkolenia okresowego w formie kursu okresowego oraz cyklu zajęć, o których mowa w art. 39d ust. 3;”</p>
	<p>Szkolenie to musi być organizowane przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy, zgodnie z załącznikiem I sekcja 5. Szkolenie musi obejmować naukę stacjonarną, szkolenie praktyczne oraz, w miarę dostępności, szkolenie z wykorzystaniem narzędzi technologii informacyjno-komunikacyjnych lub wysokiej klasy symulatorów. Jeżeli kierowca przedzie</p>	T	<p>Art. 39g ust. 1 ustawy o transporcie</p>	<p>„1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia stanowi działalność regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.”</p>

	do innego przedsiębiorstwa, zalicza się mu już odbyte szkolenie okresowe.		Art. 1 pkt 9 lit. c projektu ustawy; projektowany art. 39d ust. 3a ustawy o transporcie  Art. 1 pkt 15 projektu ustawy; projektowany art. 39i ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy o transporcie	„3a. Szkolenie okresowe może być częściowo prowadzone w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.”  „1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia szkolenia okresowego w formie kursu okresowego oraz cyklu zajęć, o których mowa w art. 39d ust. 3;”	
	Szkolenie okresowe ma na celu rozszerzenie i powtórzenie niektórych tematów, o których mowa w załączniku I sekcja 1. Musi ono dotyczyć różnych kwestii i zawsze musi obejmować co najmniej jeden temat związany z bezpieczeństwem drogowym. Tematy szkolenia muszą uwzględniać zmiany odnośnych przepisów i rozwój technologii oraz w miarę możliwości uwzględniają szczególne potrzeby szkoleniowe danego kierowcy.”;	T	Art. 1 pkt 15 projektu ustawy; projektowany art. 39i ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy o transporcie;	„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia szkolenia okresowego w formie kursu okresowego oraz cyklu zajęć, o których mowa w art. 39d ust. 3;”	
<b>Art. 3 pkt 4</b>	„Kierowcy, o których mowa w art. 1 lit. a) niniejszej dyrektywy, uzyskują kwalifikację wstępną, o której mowa w art. 5, w państwie członkowskim będącym ich miejscem zamieszkania, zgodnie z definicją zawartą w art. 12 dyrektywy 2006/126/WE.”;	T	Art. 39b ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy o transporcie	„1. Do uzyskania kwalifikacji może przystąpić osoba: 1) która na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej: a) przebywa co najmniej 185 dni w roku ze względu na więzi osobiste lub zawodowe, albo b) studiuje od co najmniej sześciu miesięcy i przedstawi zaświadczenie potwierdzające ten fakt, lub”	
<b>Art. 1</b>	„Artykuł 10	T	Art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 5	„1. Starosta dokonuje w prawie jazdy wpisu potwierdzającego odbycie kwalifikacji wstępnej,	

<p><b>pkt 5</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Kod unijny</b></p> <p>1. Na podstawie ŚKZ poświadczającego kwalifikację wstępną oraz ŚKZ poświadczającego okresowe szkolenie właściwe organy państw członkowskich, z uwzględnieniem przepisów art. 5 ust. 2 i 3 niniejszej dyrektywy oraz art. 8 niniejszej dyrektywy, obok kategorii prawa jazdy umieszczają zharmonizowany kod unijny »95« przewidziany w załączniku I do dyrektywy 2006/126/WE:</p> <p>– na prawie jazdy, lub</p>		<p>stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1268, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o kierujących”</p> <p>Art. 1 pkt 11 projektu ustawy; projektowany art. 39f ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o transporcie</p>	<p>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.”</p> <p>„1. Dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 5 i 6 oraz art. 39b<sup>2</sup>, jest wydane w:</p> <p>1) Rzeczypospolitej Polskiej z aktualnym wpisem kodu 95:</p> <p>a) krajowe prawo jazdy albo,”</p>	
	<p>– na karcie kwalifikacji sporządzonej zgodnie ze wzorem zamieszczonym w załączniku II do niniejszej dyrektywy.</p> <p>Jeżeli właściwe organy państwa członkowskiego, w którym uzyskano ŚKZ, nie mogą umieścić kodu unijnego na prawie jazdy, wydają kierowcy kartę kwalifikacji kierowcy.</p>	<p>T</p>	<p>Art. 4 pkt 9 projektu ustawy; projektowany art. 15a ust. 1 ustawy o kierujących</p> <p>Art. 1 pkt 11 projektu ustawy; projektowany art. 39f ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy o</p>	<p>„15a. 1. Każdy starosta wydaje kartę kwalifikacji kierowcy i dokonuje w tej karcie wpisu potwierdzającego uzyskanie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej albo ukończenie szkolenia okresowego, o których mowa w rozdziale 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w przypadku, kiedy osoba posiada ważne zagraniczne krajowe prawo jazdy, ale nie spełnia warunku, do wydania polskiego krajowego prawa jazdy, o którym mowa w art. 11 ust. 1 pkt 5.”</p> <p>„1. Dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 5 i 6 oraz art. 39b<sup>2</sup>, jest wydane w:</p> <p>1) Rzeczypospolitej Polskiej z aktualnym wpisem kodu 95:</p> <p>b) karta kwalifikacji kierowcy;”</p>	



			transporcie		
	Karty kwalifikacji kierowców wydawane przez państwo członkowskie są wzajemnie uznawane. Przy wydawaniu karty właściwe organy sprawdzają ważność prawa jazdy dla danej kategorii pojazdu.	T	Art. 1 pkt 11 lit. a projektu ustawy; projektowany art. 39f ust. 1 pkt 1 lit. b oraz pkt 2 lit. b ustawy o transporcie  Art. 4 pkt 11 projektu ustawy; projektowany art. 20 ust. 2a pkt 2 ustawy o kierujących	„1. Dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 5 i 6 oraz art. 39b <sup>2</sup> , jest wydane w:  1) Rzeczypospolitej Polskiej z aktualnym wpisem kodu 95:  b) karta kwalifikacji kierowcy;  2) wydane w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub w Zjednoczonym królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z aktualnym wpisem kodu 95:  b) karta kwalifikacji kierowcy,”  „2a. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia:  „2) szczegółowe warunki wydawania i unieważniania karty kwalifikacji kierowcy, a także szczegółowe czynności organów i innych jednostek z tym związane oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach;”	
2.	Kierowca, o którym mowa w art. 1 lit. b), który kieruje pojazdami wykorzystywanymi do przewozu drogowego rzeczy, musi również mieć możliwość wykazania posiadania kwalifikacji i szkolenia przewidzianych w niniejszej dyrektywie poprzez okazanie świadectwa kierowcy przewidzianego w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 (*), pod	T	Art. 1 pkt 11 lit. a projektu ustawy; projektowany art. 39f ust. 1 pkt 2 lit. c	„1. Dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 5 i 6 oraz 39b <sup>2</sup> , jest wydane w:  2) innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i	

	<p>warunkiem że zawiera ono wpis kodu unijnego »95«. Do celów niniejszej dyrektywy wydające państwo członkowskie wpisuje kod unijny »95« na świadectwie w wierszu »Uwagi«, jeżeli dany kierowca spełnił wymogi dotyczące kwalifikacji i wymogi dotyczące szkolenia przewidziane w niniejszej dyrektywie.</p>		<p>Art. 9 ust. 1 pkt 2 projektu ustawy</p>	<p>Irlandii Północnej z aktualnym wpisem kodu 95:</p> <p>c) świadectwo kierowcy w zakresie przewozu drogowego rzeczy.”</p> <p>„Art. 9. 1. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wydawane karty kwalifikacji kierowcy, świadectwo kierowcy jest wydawane z aktualnym wpisem kodu 95 na podstawie wniosku, o którym mowa w art. 32b ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2021 r. o transporcie drogowym, do którego dołącza się:</p> <p>1) świadectwo kierowcy jest wydawane z aktualnym wpisem kodu 95 wniosku, o którym mowa w art. 32b ust. 2 ustawy zmienionej, do którego dołącza się:</p> <p>a) kopię licencji wspólnotowej,</p> <p>b) zaświadczenie o zatrudnieniu kierowcy oraz dokumenty potwierdzające spełnienie przez kierowcę wymagań, o których mowa w art. 39a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,</p> <p>c) kopię dokumentu tożsamości,</p> <p>d) kopię prawa jazdy,</p> <p>e) kopię dokumentu potwierdzającego ubezpieczenie społeczne kierowcy.”</p>	
--	--	--	--	--	--

	<p>3. Świadectwa kierowców, które nie zawierają wpisu unijnego kodu »95« i które zostały wydane przed dniem 23 maja 2020 r., zgodnie z art. 5 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, a w szczególności ust. 7 tego artykułu, w celu poświadczenia zgodności z wymogami dotyczącymi szkolenia wynikającymi z niniejszej dyrektywy, są uznawane jako dowód posiadania kwalifikacji do dnia utraty ich ważności.</p> <p>(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72).”;</p>	T	Art. 10 projektu ustawy	<p><b>Art. 10.1.</b> Świadectwo kierowcy wydane w Rzeczypospolitej Polskiej przed dniem 23 maja 2020 r. bez wpisu kodu 95 albo z wpisem kodu 95 oraz od dnia 23 maja 2020 r. z wpisem kodu 95 potwierdza spełnienie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 5 i 6 ustawy zmienionej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, przez okres, na jaki zostało wydane.</p> <p>2. Świadectwo kierowcy wydane w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej przed dniem 23 maja 2020 r. bez wpisu kodu 95 albo z wpisem kodu 95 potwierdza spełnienie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 5 i 6 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, przez okres, na jaki zostało wydane.”</p>	
<p><b>Art. 1 pkt 6</b></p>	<p><i>„Artykuł 10a</i></p> <p><b>Sieć egzekwowania prawa</b></p> <p>1. Państwa członkowskie prowadzą w celach egzekwowania prawa wymianę informacji o wydanych lub cofniętych ŚKZ. W tym celu państwa członkowskie, we współpracy z Komisją, opracowują sieć elektroniczną lub pracują nad rozbudową istniejącej sieci, z uwzględnieniem przeprowadzonej przez Komisję oceny najbardziej efektywnego kosztowo rozwiązania.</p>	T	<p>Art. 1 pkt 8 projektu ustawy; projektowany przepis art. 39c<sup>1</sup> ustawy o transporcie</p>	<p>„39c<sup>1</sup>.1. Organ wydający kartę kwalifikacji kierowcy lub prawo jazdy z wpisem kodu 95 wymienia informacje z właściwym organem państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, o wydanych lub cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej oraz wydanych i unieważnionych kartach kwalifikacji kierowcy.</p> <p>2. Wymiana informacji, o której mowa w ust. 1, w zakresie świadectwa kwalifikacji zawodowej wydanego lub cofniętego oraz wydanej lub unieważnionej karty kwalifikacji kierowcy przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską, państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim</p>	

			Art. 2 pkt 7 projektu ustawy; projektowany art. 100as prawa o ruchu drogowym	Obszarze Gospodarczym lub przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej następuje wyłącznie w drodze teletransmisji przy użyciu elektronicznej sieci. W przypadku gdy użycie elektronicznej sieci nie byłoby możliwe, potwierdzenie danych i wymiana informacji może nastąpić w inny sposób, w szczególności w formie pisemnej w postaci papierowej lub elektronicznej.”  „100as. Dane zgromadzone w ewidencji dotyczące praw jazdy lub kart kwalifikacji kierowcy lub świadectw kwalifikacji zawodowej udostępnia się właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej przy użyciu elektronicznej sieci.”	
2. Sieć może zawierać informacje ujęte w ŚKZ, jak również informacje dotyczące procedur administracyjnych związanych z ŚKZ.	N				
3. Państwa członkowskie zapewniają, aby przetwarzanie danych osobowych odbywało się wyłącznie w celu sprawdzenia zgodności z przepisami niniejszej dyrektywy, w szczególności wymogów dotyczących szkolenia określonych w niniejszej dyrektywie, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 (*).	T	Art. 4 pkt 11 projektu ustawy; projektowany art. 20 ust. 2a pkt 2 ustawy o kierujących	„2a. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia:  2) szczegółowe warunki wydawania i unieważniania karty kwalifikacji kierowcy, a także szczegółowe czynności organów i innych jednostek z tym związane oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach;”		
4. Dostęp do sieci musi być zabezpieczony. Państwa członkowskie mogą udzielić dostępu jedynie właściwym organom odpowiedzialnym za wykonanie i kontrolę wykonania niniejszej dyrektywy.  (* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i	T	Art. 15. ust. 1 ustawy o kierujących	„15.1. Starosta dokonuje w prawie jazdy wpisu potwierdzającego odbycie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej kwalifikacji wstępnej przyspieszonej albo szkolenia okresowego, o których mowa w rozdziale 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r.		

	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.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).”;		Art. 4 pkt 9 projektu ustawy; projektowany art. 15a ust. 1 ustawy o kierujących	o transporcie drogowym.”  „15a. 1. Każdy starosta wydaje kartę kwalifikacji kierowcy i dokonuje w tej karcie wpisu potwierdzającego uzyskanie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej albo ukończenie szkolenia okresowego, o których mowa w rozdziale 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w przypadku, kiedy osoba posiada ważne zagraniczne krajowe prawo jazdy, ale nie spełnia warunku do wydania polskiego krajowego prawa jazdy, o którym mowa w art. 11 ust. 1 pkt 5.”  „1a. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia: 2) szczegółowe warunki wydawania i unieważniania karty kwalifikacji kierowcy, a także szczegółowe czynności organów i innych jednostek z tym związane oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach;”	
<b>Art. 1 pkt 7</b>	w załącznikach I i II wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej dyrektywy.	T	Art. 4 pkt 11 projektu ustawy; projektowany art. 20 ust. 2a pkt 2 ustawy o kierujących	„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 2) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia: a) kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i	

			<p>transporcie; przepis upoważniający wydania rozporządzenia</p>	<p>kwalfikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej,</p> <p>b) szkolenia okresowego w formie kursu okresowego oraz cyklu zajęć, o których mowa wart. 39d ust. 3;</p> <p>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;</p> <p>4) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia zajęć w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;</p> <p>5) zakres tematyczny i liczbę godzin zajęć, które można prowadzić w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;</p> <p>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;</p> <p>7) „szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób organizacji i przeprowadzania testów kwalifikacyjnych;”</p> <p>2. Wydając rozporządzenie, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu uwzględnia odpowiednio:</p> <p>1) przepisy Unii Europejskiej w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, a także potrzebę zapewnienia należytych wymagań organizacyjno-technicznych przeprowadzania kursów i zajęć;</p>	
--	--	--	--	--	--

			<p>2) przepisy Unii Europejskiej w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, oraz konieczność obiektywnego sprawdzenia przygotowania do uzyskania kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej w zakresie transportu drogowego;</p> <p>3) zakres wymagań dla dodatkowych pomocy dydaktycznych niezbędnych do prowadzenia zajęć w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;</p> <p>4) możliwości prowadzenia konkretnych tematów w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;</p> <p>5) zakres merytoryczny szkoleń, które można zaliczyć na poczet kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej i szkolenia okresowego, i ich wymiar godzinowy;</p> <p>6) konieczność zapewnienia ujednoliconych procedur przeprowadzania testów kwalifikacyjnych;</p> <p>7) potrzebę zapewnienia sprawności procedur administracyjnych i należytej ochrony dokumentacji wymaganej w związku z prowadzeniem szkolenia;</p> <p>8) zakres danych niezbędnych do prawidłowego prowadzenia kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej i szkolenia okresowego, dotyczących kandydatów na kierowców i kierowców wykonujących przewóz drogowy, podmiotów uprawnionych do przeprowadzania kursów i zajęć, organów właściwych w sprawach wpisu do rejestru, a także przepisy Unii Europejskiej w zakresie dokumentów związanych z uzyskiwaniem kwalifikacji wstępnej oraz szkoleń okresowych;</p> <p>9) wysokość rzeczywistych kosztów związanych</p>	
--	--	--	---	--

			Art. 4 pkt 11 projektu ustawy; projektowany art. 20 ust. 2a pkt 1 i 2 ustawy o kierujących	z prowadzeniem rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia oraz wysokość kosztów związanych z weryfikacją dokumentów i wydawaniem dokumentów; 10) wysokość rzeczywistych kosztów związanych z przeprowadzaniem testów kwalifikacyjnych.”  „2a. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia: 1) wzór karty kwalifikacji kierowcy; 2) szczegółowe warunki wydawania i unieważniania karty kwalifikacji kierowcy, a także szczegółowe czynności organów i innych jednostek z tym związane oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach;”	
<b>Art. 2 pkt 1 lit. a</b>	(i) „— dolna granica wieku dla kategorii C1 i C1E zostaje ustalona na 18 lat;”;	T	Art. 8 ust. 1 pkt 3 ustawy o kierujących	„1. Wymagany minimalny wiek do kierowania wynosi: 3) 18 lat - dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii A2, B, B+E, C1 i C1+E;”	
	(ii) „— dolna granica wieku dla kategorii C i CE zostaje ustalona na 21 lat;”; (iii) „— dolna granica wieku dla kategorii D1 i D1E zostaje ustalona na 21 lat;”;	T	Art. 8 ust. 1 pkt 6 ustawy o kierujących	„1. Wymagany minimalny wiek do kierowania wynosi: 6) 21 lat - dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii C, C+E, D1 i D1+E, z zastrzeżeniem ust. 2 pkt 1, ust. 3 pkt 2 oraz art. 9;”	
	(iv) „— dolna granica wieku dla kategorii D i DE zostaje ustalona na 24 lata;”;	T	Art. 8 ust. 1 pkt 7 lit. b ustawy o kierujących	„1. Wymagany minimalny wiek do kierowania wynosi: 7) 24 lata – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii: b) D i D+E, z zastrzeżeniem ust. 2 pkt 2, ust. 3 pkt 3 oraz art. 9;”	
<b>Art. 2 pkt 1 lit. b</b>	„7. Na zasadzie odstępstwa od dolnych granic wieku określonych w ust. 4 lit. g), i) oraz k) niniejszego artykułu dolną granicę wieku, od	T	Art. 9 ust. 1 ustawy o kierujących	„Art. 9. 1. Dla osób, które uzyskały kwalifikację wstępną określoną w przepisach rozdziału 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,	



	<p>której wydawane jest, odpowiednio, prawo jazdy kategorii C i CE; D1 i D1E; oraz D i DE, stanowi dolna granica wieku upoważniająca posiadaczy SKZ do prowadzenia takich pojazdów przewidziana, odpowiednio, w art. 5 ust. 2, art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (i) akapit pierwszy, art. 5 ust. 3 lit. a) ppkt (ii) akapit pierwszy lub art. 5 ust. 3 lit. b) dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*).</p> <p>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 2003/59/WE 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.</p> <p>(*) Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).”;</p>		<p>pojazdami</p> <p>Art. 4 pkt 2 projektu ustawy; projektowany art. 9 ust. 2 ustawy o transporcie</p> <p>Art. 1 pkt 2 projektu ustawy; projektowany art. 39a ust. 1 pkt 1 lit. b tiret trzecie i czwarte</p> <p>Art. 39a ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy o transporcie</p>	<p>minimalny wiek do kierowania pojazdami określonymi w prawie jazdy kategorii:</p> <p>1) C i C+E wynosi 18 lat;</p> <p>2) D i D+E wynosi 21 lat.</p> <p>„2. Dla osób, które uzyskały 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.”</p> <p>„– D lub D+E, o ile przewóz wykonywany jest na liniach regularnych, których trasa nie przekracza 50 km i o ile kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną przyspieszoną,”</p> <p>„– D1 lub D1+E, o ile uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną przyspieszoną,”</p> <p>„23 lata – w przypadku kierowcy prowadzącego pojazd samochodowy, dla którego wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii D lub D+E, o ile uzyskał on odpowiednią kwalifikację wstępną przyspieszoną.”</p>	
<p><b>Art. 2 pkt 3</b></p>	<p><i>„Artykuł 15</i></p> <p><b>Wzajemna pomoc</b></p> <p>1. Państwa członkowskie wspierają się wzajemnie w wykonywaniu niniejszej dyrektywy oraz wymieniają informacje na temat praw jazdy przez siebie wydanych,</p>	T	<p>Art. 14 ust. 2c ustawy o kierujących</p>	<p>„2c. Organ wydający prawo jazdy wymienia informacje z właściwym organem państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - strony umowy o Europejskim Obszarze, które wydało prawo jazdy, o rozpoczęciu procedury wymiany, przedłużenia tego</p>	

	wymienionych, zastąpionych, przedłużonych lub cofniętych. Korzystają z ustanowionej w tym celu Europejskiej Sieci Praw Jazdy, po jej uruchomieniu.			prawa jazdy lub zgłoszenia jego zatrzymania lub utraty.”	
	2. Sieć ta może również służyć do wymiany informacji do celów kontroli przewidzianych w innych przepisach unijnych.	N	<p>Art. 3 pkt 7 projektu ustawy; projektowany art. 100as ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o ruchu drogowym”</p> <p>Art. 3 pkt 9 projektu ustawy; projektowany art. 129 ust. 2 pkt 2<sup>3</sup> ustawy o ruchu drogowym</p>	<p>„100as. Dane zgromadzone w ewidencji dotyczące praw jazdy lub kart kwalifikacji kierowcy lub świadectw kwalifikacji kierowcy udostępnia się właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej przy użyciu elektronicznej sieci.”;</p> <p>„2<sup>3</sup>) weryfikacji danych o kierującym pojazdem, którego prawo jazdy lub karta kwalifikacji kierowcy zostały wydane przez inne niż Rzeczpospolita Polska, państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską, państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronę umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, w drodze teletransmisji przy użyciu elektronicznej sieci;”;</p>	
	3. Państwa członkowskie zapewniają, aby przetwarzanie danych osobowych, o których mowa w niniejszej dyrektywie, było prowadzone wyłącznie w celu wykonania niniejszej dyrektywy oraz dyrektywy 2003/59/WE i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 (*). Przetwarzanie danych osobowych prowadzone w ramach	T	Art. 4 pkt 11 projektu ustawy; projektowany art. 20 ust. 2a pkt 2 ustawy o kierujących	<p>„2a. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>2) szczegółowe warunki wydawania i unieważniania karty kwalifikacji kierowcy, a także szczegółowe czynności organów i innych jednostek z tym związane oraz wzory dokumentów stosowanych w tych</p>	

	<p>niniejszej dyrektywy musi być zgodne z rozporządzeniami (UE) 2016/679 (**) oraz (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady (***)).</p>		<p>Art. 20 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami</p>	<p>sprawach;”</p> <p>„Art. 20. 1. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>2) szczegółowe warunki wydawania i zatrzymywania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, cofania i przywracania uprawnień do kierowania pojazdami, a także szczegółowe czynności organów i innych jednostek z tym związane oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach;”</p>	
	<p>4. Dostęp do sieci musi być zabezpieczony. Państwa członkowskie mogą udzielić dostępu jedynie właściwym organom odpowiedzialnym za wykonanie i kontrolę wykonania niniejszej dyrektywy oraz dyrektywy 2003/59/WE i dyrektywy (UE) 2015/413.</p> <p>(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/413 z dnia 11 marca 2015 r. w sprawie ułatwień w zakresie transgranicznej wymiany informacji dotyczących przestępstw lub wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu ruchu drogowego (Dz.U. L 68 z 13.3.2015, s. 9).</p> <p>(**) Rozporządzenie 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.U. L 119 z 4.5.2016, s. 1).</p> <p>(***) Rozporządzenie (WE) nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych</p>	<p>T</p>	<p>Art. 15. ust. 1 ustawy o kierujących</p> <p>Art. 4 pkt 9 projektu ustawy; projektowany art. 15a ust. 1 ustawy o kierujących</p> <p>Art. 4 pkt 11 projektu ustawy; projektowany art. 20 ust. 2a</p>	<p>„15.1. Starosta dokonuje w prawie jazdy wpisu potwierdzającego odbycie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej kwalifikacji wstępnej przyspieszonej albo szkolenia okresowego, o których mowa w rozdziale 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.”</p> <p>„15a. 1. Każdy starosta wydaje karę kwalifikacji kierowcy i dokonuje w tej karcie wpisu potwierdzającego uzyskanie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej albo ukończenie szkolenia okresowego, o których mowa w rozdziale 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w przypadku, kiedy osoba posiada ważne zagraniczne krajowe prawo jazdy, ale nie spełnia warunku do wydania polskiego krajowego prawa jazdy, o którym mowa w art. 11 ust. 1 pkt 5.”</p>	

	przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych (Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1).”.		pkt 2 ustawy o kierujących  Art. 20 ust. 1 ustawy o kierujących		
<b>Art. 3</b>	<p>1. Państwa członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy do dnia 23 maja 2020 r., z wyjątkiem przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych niezbędnych do wykonania art. 1 pkt 6 niniejszej dyrektywy, które muszą zostać wprowadzone w życie do dnia 23 maja 2021 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.</p> <p>Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Sposób dokonywania takiego odniesienia określany jest przez państwa członkowskie.</p> <p>2. Państwa członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.</p>	T	Art. 32 projektu ustawy	<p>„<b>Art. 32.</b> Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:</p> <p>1) art. 23, który wchodzi w życie po upływie 2 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;</p> <p>2) art. 1 pkt 4 lit. a, pkt 5 lit. c–f, h oraz lit. i, oraz pkt 6, 7 – w zakresie art. 39c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, pkt 8, 9 lit. a, pkt 10 lit. d – w zakresie art. 39e ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, oraz pkt 11, art. 2 pkt 1, 2, 9 i 10, art. 4 pkt 8 i 36, art. 22, art. 24, art. 25, art. 27, art. 29 i art. 30, które wchodzi w życie po upływie 4 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;</p> <p>3) art. 2 pkt 5, 6 i 8, art. 26 ust. 1 i 2 oraz art. 28, które wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;</p> <p>4) art. 4 pkt 18 lit. c, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.;</p> <p>5) art. 1 pkt 7 – w zakresie art. 39c ust. 2–5 ustawy zmienianej w art. 1, pkt 10 lit. a–c i d – w zakresie art. 39e ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, pkt 13 – w zakresie art. 39 gb ust. 3 pkt 1 – w zakresie opłaty ewidencyjnej i pkt 2, oraz ust. 6 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1, art. 4 pkt 31 – w zakresie art. 103a ust. 2 ustawy zmienianej w art. 4, oraz art. 6, które wchodzi w życie z dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 20;</p> <p>6) art. 1 pkt 16 lit. b i pkt 17 lit. b ustawy zmienianej w art. 1 oraz art. 4 pkt 21 lit. a, pkt 22, 24 i 25, które wchodzi w życie z dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 21;</p> <p>7) art. 4 pkt 26 – w zakresie art. 98a ust. 2 pkt 2,</p>	

				ust. 3 i 5 pkt 1 i ust. 6 ustawy zmienianej w art. 4 oraz pkt 29 lit. b, których wejście w życie wynika z komunikatu, o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 7.”	
<b>Art. 4</b>	Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w <i>Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej</i> .	N			
<b>Art. 5</b>	Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.	N			
<b>Załącznik Pkt 1 lit. a</b>	(i) akapit drugi otrzymuje brzmienie: „Minimalny poziom kwalifikacji musi być porównywalny co najmniej z poziomem 2 europejskich ram kwalifikacji określonych w załączniku II do zalecenia Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2008 r. (*)  (*):Zalecenie Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2008 r. w sprawie ustanowienia europejskich ram kwalifikacji dla uczenia się przez całe życie (Dz.U. C 111 z 6.5.2008, s. 1).”;	T		Przepis o charakterze ogólnym. Program kwalifikacji oceniony przez Ministra Edukacji Narodowej, realizowanej w ramach zawodu <i>Kierowca mechaniczny</i> oraz <i>Technik transportu drogowego</i> , i sklasyfikowany na trzecim poziomie.	
	(ii) ppkt 1.2 otrzymuje brzmienie: „1.2. Cel: znajomość charakterystyki technicznej i zasad działania elementów bezpieczeństwa pozwalająca na panowanie nad pojazdem, utrzymanie stopnia zużycia na możliwie niskim poziomie i zapobieganie wadliwemu działaniu: granice zastosowania układów hamulcowych i zwalniczy, mieszane stosowanie układu hamulcowego i zwalnicza, lepsze wykorzystanie relacji między prędkością a przełożeniem skrzyni biegów, wykorzystanie nośności pojazdu, zastosowanie układów	T	Art. 1 pkt 15 projektu ustawy; projektowany art. 39i ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie  Art. 39i ust. 1 ustawy o transporcie i wydane na podstawie tego przepisu rozporządzenie	„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 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;”	

	<p>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.”;</p>		<p>Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. z 2017 r. poz. 151), zwane dalej „rozporządzeniem”)</p>		
	<p>iii) ppkt 1.3 otrzymuje brzmienie:          „1.3. Cel: umiejętność optymalizacji zużycia paliwa: optymalizacja zużycia paliwa z zastosowaniem <i>know-how</i> w zakresie ppkt 1.1 i 1.2, znaczenie przewidywania zachowania uczestników w ruchu drogowym, zachowanie odpowiedniej odległości od innych pojazdów i wykorzystanie dynamiki pojazdu, stała prędkość, płynna jazda i odpowiednie ciśnienie w oponach, a także znajomość inteligentnych systemów transportu, które poprawiają efektywność prowadzenia pojazdu oraz umożliwiają lepsze planowanie trasy.”;</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 15 projektu ustawy; projektowany art. 39i ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie          Art. 39i ust. 1 ustawy o transporcie i wydane na podstawie tego przepisu rozporządzenie</p>	<p>„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:          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;”</p>	
	<p>(iv) przed nagłówkiem „Prawa jazdy C, C + E, C1, C1 + E” dodaje się podpunkt w brzmieniu:          „1.3a. Cel: umiejętność przewidywania i oceny zagrożeń w ruchu oraz dostosowania się do nich: świadomość różnych warunków na drodze, w ruchu i warunków pogodowych oraz dostosowanie się do nich; umiejętność przygotowania i</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 15 projektu ustawy; projektowany art. 39i ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie</p>	<p>„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:          2) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia:          a) kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej,</p>	

	<p>planowania podróży podczas anomalii pogodowych, wiedza na temat użytkowania powiązanego wyposażenia bezpieczeństwa, a także rozeznanie, kiedy daną podróż należy przełożyć lub odwołać ze względu na ekstremalne warunki pogodowe; 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.); 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; 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, oraz dobór i zastosowanie działań, które zwiększają margines bezpieczeństwa w taki sposób, że można jeszcze uniknąć zderzenia, w przypadku gdy wystąpią potencjalne zagrożenia.”;</p>		<p>Art. 39i ust. 1 ustawy o transporcie i wydane na podstawie tego przepisu rozporządzenie</p>	<p>b) szkolenia okresowego w formie kursu okresowego oraz cyklu zajęć, o których mowa w art. 39d ust. 3;”</p>	
	<p>(v) ppkt 1.4 otrzymuje brzmienie:          „1.4. Cel: umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa załadunku poprzez właściwe wykorzystanie pojazdu i uwzględnienie przepisów bezpieczeństwa: siły działające na pojazd podczas jazdy, zastosowanie przełożenia skrzyni biegów odpowiadającego obciążeniu pojazdu oraz profilowi jezdni, wykorzystanie automatycznych skrzyń</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 15 projektu ustawy; projektowany art. 39i ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie</p>	<p>„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:          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</p>	

	<p>biegów, obliczenie obciążenia użytkowego pojazdu lub zastawu pojazdu, obliczenie objętości użytkowej, rozłożenie ładunku, skutki oddziaływania przekraczającego nośność ładunku na oś, stabilność pojazdu i środek ciężkości, rodzaje opakowań i palet; podstawowe kategorie towarów, które wymagają zabezpieczenia ładunku, techniki mocowania, również za pomocą lin i łańcuchów, zastosowanie taśm mocujących, sprawdzenie urządzeń mocujących, zastosowanie urządzeń transportu bliskiego, zakładanie plandeki i jej zdejmowanie.”;</p>		<p>Art. 39i ust. 1 ustawy o transporcie i wydane na podstawie tego przepisu rozporządzenie</p>	<p>oraz cyklu zajęć, o których mowa w art. 39d ust. 3;”</p>	
	<p>(vi) ppkt 1.5 otrzymuje brzmienie:          „1.5. Cel: umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa oraz komfortu pasażerów: prawidłowa ocena wzdłużnych i poprzecznych ruchów pojazdu, kulturalna jazda, położenie na jezdni, łagodne zakończenie hamowania, uwzględnianie zwisów, wykorzystanie właściwej infrastruktury (obszary ogólnodostępne, drogi komunikacyjne zastrzeżone dla konkretnych uczestników ruchu), właściwa ocena priorytetów pod względem bezpiecznego kierowania pojazdem oraz spełnienia innych zadań nałożonych na kierującego, zachowanie wobec pasażerów, specyfika pewnych grup pasażerów (osoby niepełnosprawne, dzieci).”;</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 15 projektu ustawy; projektowany art. 39i ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie</p> <p>Art. 39i ust. 1 ustawy o transporcie i wydane na podstawie tego przepisu rozporządzenie</p>	<p>„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:          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;”</p>	
	<p>(vii) ppkt 1.6 otrzymuje brzmienie:          „1.6. Cel: umiejętność zapewnienia bezpieczeństwa załadunku poprzez właściwe wykorzystanie pojazdu i uwzględnienie przepisów</p>	<p>T</p>	<p>Art. 1 pkt 15 projektu ustawy; projektowany art. 39i ust. 1 pkt 2 ustawy o</p>	<p>„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:          2) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia:          a) kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej</p>	



	<p>bezpieczeństwa: siły działające na pojazd podczas jazdy, zastosowanie przełożenia skrzyni biegów odpowiadającego obciążeniu pojazdu i profilowi jezdni, wykorzystanie automatycznych skrzyń biegów, obliczenie obciążenia użytkowego pojazdu lub zespołów pojazdów, rozłożenie ładunku, skutki oddziaływania przekraczającego nośność ładunku na oś, stabilność pojazdu i środek ciężkości.”;</p>		<p>transportie</p> <p>Art. 39i ust. 1 ustawy o transportie i wydane na podstawie tego przepisu rozporządzenie</p>	<p>przyśpieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyśpieszonej,</p> <p>b) szkolenia okresowego w formie kursu okresowego oraz cyklu zajęć, o których mowa w art. 39d ust. 3;”</p>	
	<p>(viii) ppkt 2.1 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„2.1. Cel: znajomość otoczenia społecznego transportu drogowego i odnośnych przepisów: maksymalny okres pracy właściwy dla branży transportowej; zasady, stosowanie i konsekwencje rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady (*) i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 (**); kary za nieużywanie tachografu, jego nieprawidłowe używanie i manipulowanie nim; znajomość środowiska społecznego transportu drogowego: prawa i obowiązki kierowców w zakresie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia.</p> <p>*) Rozporządzenie (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 zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).</p>	<p>T</p>	<p>Art. 39i ust. 1 ustawy o transportie i wydane na podstawie tego przepisu rozporządzenie</p>		

<p>(**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).”;</p>				
<p>(ix) ppkt 2.2 otrzymuje brzmienie:          „2.2. Cel: znajomość przepisów regulujących przewóz rzeczy: pozwolenia na działalność przewozową, wymagane dokumenty w pojeździe, zakaz jazdy po niektórych drogach, opłaty za korzystanie z dróg, obowiązki wynikające ze standardowych umów na przewóz rzeczy, sporządzanie dokumentów składających się na umowę przewozową, zezwolenia na transport międzynarodowy, obowiązki wynikające z Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów, sporządzanie międzynarodowego listu przewozowego, przekraczanie granic, spedytorzy, specjalne dokumenty towarzyszące towarom.”;</p>	T	<p>Art. 1 pkt 15 projektu ustawy; projektowany art. 39i ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie</p> <p>Art. 39i ust. 1 ustawy o transporcie i wydane na podstawie tego przepisu rozporządzenie</p>	<p>„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>2) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia:</p> <p>a) kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej,</p> <p>b) szkolenia okresowego w formie kursu okresowego oraz cyklu zajęć, o których mowa w art. 39d ust. 3;”</p>	
<p>(x) ppkt 3.7 otrzymuje brzmienie:          „3.7. Cel: znajomość otoczenia gospodarczego drogowego transportu towarów i organizacji rynku: transport drogowy w stosunku do innych rodzajów transportu (konkurencja, spedytorzy), inne rodzaje działalności w zakresie transportu</p>	T	<p>Art. 1 pkt 15 projektu ustawy; projektowany art. 39i ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie</p>	<p>„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>2) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia:</p> <p>a) kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i</p>	

	drogowego (transport najemny lub za wynagrodzeniem, na własny rachunek, pomocnicza działalność przewozowa), organizacja podstawowych rodzajów firm przewozowych i pomocniczej działalności przewozowej, różne specjalizacje w zakresie transportu (cysterna, kontrolowana temperatura, towary niebezpieczne, transport zwierząt itd.), zmiany w branży (zróżnicowanie świadczonych usług, transport kolejowo-drogowy, podzlecanie itd.);”;		Art. 39i ust. 1 ustawy o transporcie i wydane na podstawie tego przepisu rozporządzenie	kwalfikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej, b) szkolenia okresowego w formie kursu okresowego oraz cyklu zajęć, o których mowa wart. 39d ust. 3;”	
	(xi) ppkt 3.8 otrzymuje brzmienie: „3.8. Cel: znajomość otoczenia gospodarczego przewozu drogowego osób i organizacji rynku: przewóz drogowy osób w stosunku do innych rodzajów transportu osobowego (kolej, samochody prywatne), inne rodzaje działalności związanej z przewozem drogowym osób, uwrażliwianie na problemy niepełnosprawności, przekraczanie granic (transport międzynarodowy), organizacja podstawowych rodzajów firm zajmujących się przewozem drogowym osób.”;	T	Art. 1 pkt 15 projektu ustawy; projektowany art. 39i ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie  Art. 39i ust. 1 ustawy o transporcie i wydane na podstawie tego przepisu rozporządzenie	„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia: 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 wart. 39d ust. 3;”	
<b>Załącznik Pkt 1 lit. b</b>	(i) ppkt 2.1 otrzymuje brzmienie: „2.1. Opcja połączenia uczestnictwa w kursie i teście Kwalifikacja wstępna musi obejmować nauczanie w zakresie wszystkich tematów wymienionych w sekcji 1. Ta kwalifikacja wstępna musi trwać 280 godzin. Każdy kandydat na kierowcę musi odbyć przynajmniej 20	T	Art. 39g ustawy o transporcie  Art. 1 pkt 3	„art. 39g 1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia stanowi działalność regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.”	

<p>godzin indywidualnej jazdy pojazdem z danej kategorii, spełniającym przynajmniej wymogi dotyczące pojazdów egzaminacyjnych, jak określono w dyrektywie 2006/126/WE. Podczas jazdy indywidualnej kandydatowi na kierowcę musi towarzyszyć instruktor zatrudniony przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy. Każdy kandydat na kierowcę, przez maksymalnie osiem z 20 godzin jazdy, może kierować pojazdem po szczególnym terenie lub na wysokiej klasy symulatorze, celem oceny jego wyszkolenia w zakresie racjonalnego kierowania pojazdem w oparciu o przepisy bezpieczeństwa, w szczególności w zakresie panowania nad pojazdem w różnych warunkach drogowych i w przypadku ich zmiany związanej ze zmianą warunków pogodowych, w zależności od pory dnia lub nocy, oraz w zakresie umiejętności optymalizacji zużycia paliwa. Państwa członkowskie mogą zezwolić, aby część szkolenia była realizowana przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy za pomocą narzędzi technologii informacyjno-komunikacyjnych, takich jak e-learning, przy jednoczesnym zapewnieniu utrzymania wysokiej jakości i skuteczności szkolenia oraz poprzez wybór tematów, w przypadku których narzędzia technologii informacyjno-komunikacyjnych można wykorzystywać najskuteczniej. Państwa członkowskie wymagają w szczególności rzetelnej identyfikacji użytkowników i odpowiednich środków kontroli. Państwa członkowskie mogą zaliczyć specjalistyczne szkolenie wymagane</p>		<p>projektu ustawy; projektowany art. 39aa ust. 4 ustawy o transporcie</p> <p>Art. 1 pkt 5 projektu ustawy; projektowany art. 39b<sup>1</sup> ust. 1a</p> <p>Art. 39i ust. 1 ustawy o transporcie i wydane na podstawie tego przepisu rozporządzenie</p> <p>Art. 1 pkt 15 projektu ustawy; projektowany art. 39i ust. 1 pkt 1 -9 ustawy o transporcie</p>	<p>„4. Szkolenie w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu jest prowadzone wyłącznie przez przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia posiadającego zgodę wojewody na prowadzenie szkoleń w tej formie, uzyskaną na zasadach i w trybie określonych w art. 39gb.”</p> <p>„1a Zajęcia w zakresie kwalifikacji mogą być częściowo prowadzone w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.”</p> <p>„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 39g, w zakresie infrastruktury technicznej, warunków lokalowych, wyposażenia dydaktycznego oraz pojazdów używanych w trakcie szkolenia;</li> <li>2) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej</li> </ol> </li> </ol>	
---	--	---	--	--

<p>zgodnie z innymi przepisami unijnymi jako część szkolenia. Obejmuje to między innymi szkolenie wymagane na podstawie dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (*) w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych, szkolenie dotyczące uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 (**), a także szkolenie dotyczące transportu zwierząt na podstawie rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2005 (***)). W przypadku kierowców, o których mowa w art. 5 ust. 5, kwalifikacja wstępna musi obejmować 70 godzin, w tym pięć godzin jazdy indywidualnej. Na zakończenie szkolenia właściwe organy państw członkowskich poddają kierowcę testowi pisemnemu lub ustnemu. Test musi zawierać przynajmniej jedno pytanie z zakresu każdego celu wymienionego w wykazie tematów w sekcji 1.</p> <p>(*) Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13).</p> <p>(**) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 1).</p> <p>(***) Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2005 z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie ochrony zwierząt podczas transportu i związanych z tym działań oraz zmieniające dyrektywy</p>			<p>uzupełniającej i kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej,</p> <p>b) szkolenia okresowego w formie kursu okresowego oraz cyklu zajęć, o których mowa w art. 39d ust. 3;</p> <p>3) szczegółowe wymagania dla oprogramowania, przy użyciu którego można prowadzić zajęcia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu oraz warunki jego utrzymania;</p> <p>4) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia zajęć w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;</p> <p>5) zakres tematyczny i liczbę godzin zajęć, które można prowadzić w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;</p> <p>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;</p> <p>7) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób organizacji i przeprowadzania testów kwalifikacyjnych;</p> <p>8) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób:</p> <p>a) postępowania z dokumentacją związaną z prowadzeniem kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej i szkolenia</p>	
---	--	--	--	--

	64/432/EWG i 93/119/WE oraz rozporządzenie (WE) nr 1255/97 (Dz.U. L 3 z 5.1.2005, s. 1).”;			okresowego, b) prowadzenia dokumentacji przez ośrodki szkolenia; 9) wzory dokumentów związanych z prowadzeniem szkolenia;	
	(ii) w ppkt 2.2 lit. b) akapit drugi otrzymuje brzmienie: „Pojazd używany do celów egzaminu praktycznego musi spełniać przynajmniej wymogi dotyczące pojazdów egzaminacyjnych określone w dyrektywie 2006/126/WE.”;	N			
<b>Załącznik</b> <b>Pkt 1 lit. c</b>	„Sekcja 3: Przyspieszona kwalifikacja wstępna przewidziana w art. 3 ust. 2 Przyspieszona kwalifikacja wstępna musi obejmować nauczanie w zakresie wszystkich tematów wymienionych w sekcji 1. Musi ona trwać 140 godzin. Każdy kandydat na kierowcę musi odbyć przynajmniej 10 godzin indywidualnej jazdy pojazdem z danej kategorii, spełniającym przynajmniej wymogi dotyczące pojazdów egzaminacyjnych, jak określono w dyrektywie 2006/126/WE. Podczas jazdy indywidualnej kandydatowi na kierowcę musi towarzyszyć instruktor zatrudniony przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy. Każdy kandydat na kierowcę może kierować pojazdem po szczególnym terenie lub na wysokiej klasy symulatorze przez maksymalnie cztery z 10 godzin jazdy indywidualnej, tak aby można było ocenić jego wyszkolenie w zakresie racjonalnego kierowania pojazdem w oparciu o przepisy bezpieczeństwa, w szczególności w zakresie panowania nad pojazdem w różnych warunkach drogowych i w przypadku zmiany tych	T	Art. 39g ust. 1 ustawy o transporcie  Art. 1 pkt 3 projektu ustawy; projektowany art. 39aa ust. 4 ustawy o transporcie  Art. 1 pkt 5 projektu ustawy; projektowany art. 39b <sup>1</sup> ust. 1a  Art. 39i ust. 1 ustawy o	„art. 39g 1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia stanowi działalność regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.”  „4. Szkolenie w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu jest prowadzone wyłącznie przez przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia posiadającego zgodę wojewody na prowadzenie szkoleń w tej formie, uzyskaną na zasadach i w trybie określonych w art. 39gb.”  „1a Zajęcia w zakresie kwalifikacji mogą być częściowo prowadzone, w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.”;	

<p>warunków drogowych związanej ze zmianą warunków pogodowych, w zależności od pory dnia lub nocy, oraz w zakresie umiejętności optymalizacji zużycia paliwa.</p> <p>Do przyspieszonej kwalifikacji wstępnej stosuje się również przepisy ppkt 2.1 akapit czwarty.</p> <p>W przypadku kierowców, o których mowa w art. 5 ust. 5, czas trwania przyspieszonej kwalifikacji wstępnej musi wynosić 35 godzin, w tym dwie i pół godziny jazdy indywidualnej.</p> <p>Na zakończenie szkolenia właściwe organy państw członkowskich poddają kierowcę testowi pisemnemu lub ustnemu. Test musi zawierać przynajmniej jedno pytanie z zakresu każdego celu wymienionego w wykazie tematów w sekcji 1.</p>		<p>transporcie i wydane na podstawie tego przepisu rozporządzenie</p> <p>Art. 1 pkt 15 projektu ustawy; projektowany art. 39i ust. 1 pkt 1 – 9 ustawy o transporcie</p>	<p>„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 39g, w zakresie infrastruktury technicznej, warunków lokalowych, wyposażenia dydaktycznego oraz pojazdów używanych w trakcie szkolenia;</li> <li>2) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej,</li> <li>b) szkolenia okresowego w formie kursu okresowego oraz cyklu zajęć, o których mowa w art. 39d ust. 3;</li> </ol> </li> <li>3) szczegółowe wymagania dla oprogramowania, przy użyciu którego można prowadzić zajęcia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu oraz warunki jego utrzymania;</li> <li>4) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia zajęć w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;</li> <li>5) zakres tematyczny i liczbę godzin zajęć, które można prowadzić w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;</li> <li>6) rodzaje szkoleń, które można zaliczyć na</li> </ol>	
---	--	---	---	--

			<p>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;</p> <p>7) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób organizacji i przeprowadzania testów kwalifikacyjnych;</p> <p>8) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób:</p> <p>a) postępowania z dokumentacją związaną z prowadzeniem kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej i szkolenia okresowego,</p> <p>b) prowadzenia dokumentacji przez ośrodki szkolenia;</p> <p>9) wzory dokumentów związanych z prowadzeniem szkolenia;"</p>	
<p>Sekcja 4: Obowiązkowe szkolenie okresowe przewidziane w art. 3 ust. 1 lit. b)</p> <p>Obowiązkowe szkolenie okresowe musi zostać zorganizowane przez zatwierdzony ośrodek szkoleniowy. Jego czas trwania wynosi 35 godzin w ciągu pięciu lat, w cyklach trwających przynajmniej siedem godzin, które można podzielić na dwa następujące po sobie dni. W przypadku e-learningu zatwierdzony ośrodek szkoleniowy zapewnia utrzymanie właściwej jakości szkolenia, w tym poprzez wybór tematów, w przypadku których narzędzia technologii informacyjno-komunikacyjnych można wykorzystywać najskuteczniej. Państwa członkowskie wymagają w szczególności</p>	T	<p>Art. 39g ust. 1 ustawy o transporcie</p> <p>Art. 1 pkt 9 lit. b projektu ustawy; projektowany art. 39d ust. 3a ustawy o transporcie</p>	<p>„art. 39g 1. Działalność gospodarcza w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia stanowi działalność regulowaną w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. – Prawo przedsiębiorców i wymaga uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.”</p> <p>„3a. Szkolenie okresowe może być częściowo prowadzone w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu.”</p>	



<p>rzetelnej identyfikacji użytkowników i odpowiednich środków kontroli. Maksymalny okres szkolenia w trybie e-learningu nie może przekroczyć 12 godzin. Co najmniej jeden cykl szkolenia obejmuje tematy związane z bezpieczeństwem drogowym. Treść szkolenia uwzględnia specyficzne potrzeby szkoleniowe w zakresie transportu wykonywanego przez kierowcę oraz istotne zmiany prawne i technologiczne, a także należy w niej w miarę możliwości uwzględnić konkretne potrzeby szkoleniowe kierowcy. W ciągu 35 godzin należy omówić szereg różnych tematów, w tym powtórzyć szkolenie w przypadkach, w których zostanie wykazane, że kierowca wymaga ponownego specjalnego przeszkolenia w pewnym zakresie szkolenia.</p> <p>Państwa członkowskie mogą rozważyć zaliczenie ukończonego specjalistycznego szkolenia wymaganego zgodnie z innymi przepisami unijnymi w wymiarze nieprzekraczającym jednego z przewidzianych cykli siedmiogodzinnych. Obejmuje to między innymi szkolenia wymagane na podstawie dyrektywy 2008/68/WE w odniesieniu do transportu towarów niebezpiecznych, szkolenia dotyczące transportu zwierząt na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1/2005 oraz w odniesieniu do przewozu osób – szkolenia dotyczące uwrażliwiania na problemy niepełnosprawności na podstawie rozporządzenia (UE) nr 181/2011. Jednakże państwa członkowskie mogą postanowić, że ukończone specjalistyczne szkolenie wymagane na podstawie dyrektywy 2008/68/WE do transportu towarów niebezpiecznych uznaje się za dwa z tych siedmiogodzinnych cykli, z zastrzeżeniem że jest to jedyne inne szkolenie brane pod uwagę w szkoleniu okresowym.”;</p>		<p>Art. 39i ust. 1 ustawy o transporcie i wydane na podstawie tego przepisu rozporządzenie</p> <p>Art. 1 pkt 15 projektu ustawy; projektowany nowy art. 39i ust. 1 ustawy o transporcie</p>	<p>„1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 39g, w zakresie infrastruktury technicznej, warunków lokalowych, wyposażenia dydaktycznego oraz pojazdów używanych w trakcie szkolenia;</li> <li>2) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej,</li> <li>b) szkolenia okresowego w formie kursu okresowego oraz cyklu zajęć, o których mowa w art. 39d ust. 3;</li> </ol> </li> <li>3) szczegółowe wymagania dla oprogramowania, przy użyciu którego można prowadzić zajęcia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu oraz warunki jego utrzymania;</li> <li>4) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób prowadzenia zajęć w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;</li> <li>5) zakres tematyczny i liczbę godzin zajęć, które</li> </ol>	
--	--	---	--	--

				<p>można prowadzić w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;</p> <p>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;</p> <p>7) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób organizacji i przeprowadzania testów kwalifikacyjnych;</p> <p>8) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób:</p> <p>a) postępowania z dokumentacją związaną z prowadzeniem kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej i szkolenia okresowego,</p> <p>b) prowadzenia dokumentacji przez ośrodki szkolenia;</p> <p>9) wzory dokumentów związanych z prowadzeniem szkolenia;"</p>	
<b>Załącznik</b> <b>Pkt 2</b> <b>lit. a</b>	„UZGODNIENIA DOTYCZĄCE WZORU UNII EUROPEJSKIEJ DLA KARTY KWALIFIKACJI KIEROWCY”;	T	Art. 4 pkt 11 projektu ustawy; projektowany art. 20 ust. 2a pkt 1 ustawy o kierujących	„2a. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia:	
<b>Załącznik</b> <b>Pkt 2</b>	(i) w odniesieniu do pierwszej strony karty kwalifikacji kierowcy: — w lit. d) pkt 9 otrzymuje brzmienie:	T	Art. 4 pkt 11 projektu ustawy; projektowany	„2a. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji oraz ministrem właściwym do spraw	
				1) wzór karty kwalifikacji kierowcy oraz jej opis;"	

<b>lit. b</b>	„9. kategorie pojazdów, w odniesieniu do których kierowca spełnia wymogi w zakresie kwalifikacji wstępnej i okresowego szkolenia;”; — w lit. e) zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie: „tytuł »Wzór Unii Europejskiej«, w języku lub językach państwa członkowskiego wydającego kartę i nagłówek »karta kwalifikacji kierowcy« w innych językach urzędowych Unii, wydrukowane niebieską czcionką i stanowiące tło karty.”;		art. 20 ust. 2a pkt 1 ustawy o kierujących	wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia: 1) wzór karty kwalifikacji kierowcy oraz jej opis;”	
	(ii) w odniesieniu do drugiej strony karty kwalifikacji kierowcy, w lit. a) pkt 9 i 10 otrzymują brzmienie: „9. kategorie pojazdów, w odniesieniu do których kierowca spełnia wymogi w zakresie kwalifikacji wstępnej i okresowego szkolenia; 10. zharmonizowany unijny kod »95« przewidziany w załączniku I do dyrektywy 2006/126/WE;”;	T	Art. 4 pkt 11 projektu ustawy; projektowany art. 20 ust. 2a pkt 1 ustawy o kierujących	„2a. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia: 1) wzór karty kwalifikacji kierowcy oraz jej opis;”	
<b>Załącznik Pkt 2 lit. c</b>	(i) nagłówek otrzymuje brzmienie: „WZÓR UNII EUROPEJSKIEJ DLA KARTY KWALIFIKACJI KIEROWCY”.	T	Art. 4 pkt 11 projektu ustawy; projektowany art. 20 ust. 2a pkt 1 ustawy o kierujących	„2a. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia: 1) wzór karty kwalifikacji kierowcy oraz jej opis;”	
	(ii) na stronie drugiej wzoru, pod numerem 10 słowa „Kod wspólnotowy” zastępuje się słowami „Kod unijny”;	T	Art. 4 pkt 11 projektu ustawy; projektowany art. 20 ust. 2a pkt 1 ustawy o kierujących	„2a. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia: 1) wzór karty kwalifikacji kierowcy oraz jej opis;”	
<b>Załącznik</b>	„5. Przepisy przejściowe Karty kwalifikacji	T	Art. 1 pkt 11 lit.	„1. Dokumentem potwierdzającym spełnienie	

<b>nik</b> <b>Pkt 2</b> <b>lit. d</b>	kierowcy wydane przed dniem 23 maja 2020 r. zachowują ważność do dnia ich wygaśnięcia.”;		a projektu ustawy; projektowany art. 39f ust. 1 pkt 2 lit. c	wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 5 i 6 oraz art. 39b <sup>2</sup> , jest wydane w: 2) innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z aktualnym wpisem kodu 95: b) karta kwalifikacji kierowcy,”	
<b>Załącznik</b> <b>Pkt 3</b>	<p style="text-align: center;"><i>„ZAŁĄCZNIK III</i></p> <p style="text-align: center;"><b>TABELA KORELACJI DLA ODNIESIEŃ DO NIEKTÓRYCH KATEGORII PRAW JAZDY</b></p>	<p style="text-align: center;">N</p>			

## ODWRÓCONA TABELA ZGODNOŚCI

POZOSTAŁE PRZEPISY PROJEKTU			
Lp.	Jednostka redakcyjna	Treść przepisu projektu krajowego	Uzasadnienie wprowadzenia przepisu
1.	Art. 1 pkt 1	„2) zaświadczenie o zatrudnieniu kierowcy oraz kopię: a) karty kwalifikacji kierowcy wydanej w państwie członkowskim Unii Europejskiej z aktualnym wpisem kodu 95 oraz posiadanego prawa jazdy lub, b) prawa jazdy wydanego w państwie członkowskim Unii Europejskiej z aktualnym wpisem kodu 95;”	Zastąpienie obowiązującego „zaświadczenia przedsiębiorcy o spełnieniu przez kierowcę wymagań, o których mowa w art. 39a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym” kopiami dokumentów jest konsekwencją wprowadzenia w Polsce nowego dokumentu w postaci karty kwalifikacji kierowcy. Wiąże się z tym, że świadectwo kierowcy nie będzie już potwierdzać uprawnień kierowców z państw trzecich do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy (w dalszym jednak ciągu będzie potwierdzać legalne zatrudnienie w Polsce). Służy podniesieniu jakości przedkładanych dokumentów będących podstawą do wydania świadectwa kierowcy.
2.	Art. 1 pkt 2 lit. a	– pkt 2 otrzymuje brzmienie: „2) posiada odpowiednie uprawnienie do kierowania pojazdem samochodowym, określone w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami;”	W związku z wątpliwościami odnośnie do wieku, w którym można wykonywać przewóz drogowy osób, w celu usunięcia tych wątpliwości oraz pełnego wdrożenia dyrektywy 2003/59/WE, w art. 39a ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym dokonano dwóch zmian. Jedną z nich polega na zmianie tiret trzecie w taki sposób, że od 21 roku życia przewóz drogowy osób pojazdami właściwymi dla prawa jazdy kategorii D lub D+E będzie mogła wykonywać osoba, o ile kierowca uzyskał odpowiednią kwalifikację wstępną przyśpieszoną i o ile przewóz wykonywany jest na liniach regularnych, których trasa nie przekracza 50 km (aktualnie przepis umożliwia wykonywanie przewozu drogowego na takich warunkach pojazdami właściwymi dla prawa jazdy kategorii D1 lub D1+E). Drugą zmianą jest dodanie tiret czwarte i służy temu, żeby od 21 roku życia umożliwić wykonywanie przewozu drogowego osób pojazdami właściwymi dla prawa jazdy kategorii D1 lub D1+E po uzyskaniu kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej (usunięto ograniczenie w postaci warunku wykonywania przewozu drogowego na liniach regularnych, których trasa nie przekracza 50 km). Jednocześnie skreślono w art. 39a ustawy z dnia z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ust. 1a, który ograniczał wykonywanie przewozu drogowego osób pojazdami właściwymi dla prawa jazdy kategorii D i D+E do 23 roku, bez względu na rodzaj uzyskanej kwalifikacji (wstępnej czy wstępnej przyśpieszonej), jedynie do regularnych linii komunikacyjnych na trasie nieprzekraczającej 50 km. Ww. trzy zmiany w pełni wdrożą dyrektywę 2003/59/WE, uporządkują przepisy w przedmiotowym zakresie oraz umożliwią wykonywanie przewozu drogowego osób pojazdami właściwymi dla prawa jazdy D i D+E na podstawie uzyskanej kwalifikacji wstępnej, a w zakresie prawa jazdy kategorii D1 lub D1+E – na podstawie kwalifikacji wstępnej przyśpieszonej – już od 21 lat.
3.	Art. 1 pkt 2 lit. b	b) uchyla się ust. 1a;	j/w
4.	Art. 1 pkt 2 lit. d	„4. Wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 5 i 6, nie stosuje się do kierowcy pojazdu do kierowania którego jest	Przedmiotowy przepis został uzupełniony (względem obowiązującego art. 39a ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym) o kategorii prawa jazdy AM, A2, co jest konsekwencją

		wymagane prawo jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B lub B+E.”	dokonanych zmian w zakresie rodzajów kategorii prawa jazdy. Ponadto w dalszym ciągu, jak dotychczas, wskazana grupa kierowców będzie poddawać się badaniom lekarskim i psychologicznym stwierdzającym istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy.
5.	Art. 1 pkt 3	<p>„Art. 39aa. 1. Szkolenie osób zamierzających wykonywać przewóz drogowy lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy jest prowadzone przez:</p> <p>1) ośrodek szkolenia– w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej oraz szkolenia okresowego w zakresie bloku programowego określonego odpowiednio do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E,;</p> <p>2) szkołę ponadpodstawową, prowadzącą kształcenie w zawodzie, dla którego podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2021 r. poz. 1082) przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E;</p> <p>3) szkołę, o której mowa w pkt 2, albo placówkę lub centrum, o których mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, prowadzące kwalifikacyjny kurs zawodowy w zakresie kwalifikacji wyodrębnionej w zawodzie, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E;</p> <p>4) szkołę, o której mowa w pkt 2, albo placówkę lub centrum, o których mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, prowadzące kurs umiejęt-</p>	<p>W związku z brakiem jednoznacznej i pełnej informacji w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym o rodzajach podmiotów prowadzących szkolenia dla osób zamierzających lub wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy i zakresu tych szkoleń, określono, że szkolenia te są prowadzone przez ośrodki szkolenia oraz szkołę ponadpodstawową lub placówkę, o której mowa w art. 2 pkt 4 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe - prowadzące odpowiednio kształcenie w zawodzie, dla którego podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy lub kwalifikacyjne kursy zawodowe w zakresie kwalifikacji wyodrębnionej w zawodzie przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy lub kurs umiejętności zawodowych w zakresie tej części efektów kształcenia wyodrębnionej w ramach kwalifikacji, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy.. Ośrodek szkolenia prowadzi kursy kwalifikacyjne i szkolenia okresowe w zakresie bloku programowego określonego odpowiednio dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E. Natomiast szkoły ponadpodstawowe i placówki prowadzą kwalifikacje wstępną w zakresie w zakresie bloku programowego określonego odpowiednio dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E.</p>

		<p>ności zawodowych w zakresie tej części efektów kształcenia wyodrębnionej w ramach kwalifikacji, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 tej ustawy, przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy – w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E.”</p>	
		<p>„2. Szkolenie osób wykonujących przewóz drogowy na stanowisku kierowcy może być prowadzone przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego w ramach szkolenia okresowego w zakresie bloku programowego określonego odpowiednio do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E.”</p>	<p>Ponadto w celu uniknięcia konfliktu interesów, polegającego na prowadzeniu kursów kwalifikacyjnych (aktualnie wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego mogą prowadzić te kursy), które kończą się testem kwalifikacyjnym, i przeprowadzaniu testu kwalifikacyjnego przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, co jest nowym zadaniem ośrodków, określono, że ośrodki będą mogły prowadzić jedynie szkolenia okresowe w zakresie bloku programowego określonego odpowiednio dla prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E.</p>
		<p>„3. Podmiot, o którym mowa w ust. 1:</p> <p>1) w pkt 1 – prowadzi szkolenia w formie stacjonarnej lub w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu;</p> <p>2) w pkt 2 – 4 – prowadzi szkolenia w formie dziennej lub stacjonarnej, o których mowa odpowiednio w art. 4 pkt 29a i 29b ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe.”</p>	<p>Projektowany przepis określa, że ośrodki szkolenia, szkoły ponadpodstawowe oraz placówki prowadzący zajęcia w formie stacjonarnej. Tymczasem ośrodki szkolenia (spełniające dodatkowe wymagania oraz posiadające odpowiednią zgodę wojewody) będą mogły prowadzić szkolenia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu. Szkoły i placówki mogą prowadzić zajęcia również w formie dziennej.</p>
		<p>„4. Szkolenie w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu jest prowadzone wyłącznie przez przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia posiadającego zgodę wojewody na prowadzenie szkoleń w tej formie, uzyskaną na zasadach i w trybie określonych w art. 39gb.”</p>	<p>W celu zapewnienia wysokiej jakości szkolenia i wykluczenia nieprawidłowości prowadzeniu zajęć w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu szkolenia w tej formie będą mogły prowadzić jedynie takie ośrodki, które uzyskają zgodę wojewody. Zgoda będzie wydawana po spełnieniu dodatkowych wymagań.</p>
		<p>„5. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia nie może zlecić prowadzenia szkolenia ośrodkowi szkolenia nienależącemu do innego przedsiębiorcy.”</p>	<p>W celu przeciwdziałania zleceniu przeprowadzenia zajęć innemu ośrodkowi (by np. nie powstawały ośrodki szkolenia specjalizujące się jedynie w prowadzeniu szkolenia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu) przedsiębiorca prowadzący kurs kwalifikacyjny lub szkolenie okresowe nie może zlecić prowadzenia zajęć innemu ośrodkowi nienależącemu do tego przedsiębiorcy. Zlecenie bowiem przeprowadzenia części szkolenia innemu podmiotowi może mieć</p>

			wpływ na jakość szkolenia oraz rozmywa odpowiedzialność za przeprowadzone szkolenie.
6.	Art. 1 pkt 4 lit. a	<p>„1. Do uzyskania kwalifikacji może przystąpić osoba posiadająca profil kierowcy zawodowego, niemająca przeciwskażeń zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, która:</p> <p>1) zapoznała się z programem odpowiedniej kwalifikacji;</p> <p>2) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:</p> <p>a) przebywa co najmniej 185 dni w roku ze względu na więzi osobiste lub zawodowe albo</p> <p>b) studiuje od co najmniej sześciu miesięcy i przedstawi zaświadczenie potwierdzające ten fakt, lub</p> <p>3) nie jest obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej, mająca zamiar wykonywać przewozy na rzecz podmiotu mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.”</p>	<p>Mając na względzie potrzebę podniesienia świadomości osób przystępujących do kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego, przed rozpoczęciem ww. kursu i szkolenia ośrodek szkolenia będzie obowiązany dodatkowo zapoznać osobę z programem tego kursu i szkolenia. Rozwiązanie służy stworzeniu warunków sprzyjających do przeprowadzenia kursu kwalifikacyjnego i szkolenia zgodnie z określonym programem.</p> <p>Ponadto w celu wykluczenia nieprawidłowości podczas procesu szkolenia kierowcy zamierzającego wykonywać lub wykonującego przewóz drogowy na stanowisku kierowcy pojazdu ciężarowego lub autobusu wprowadzono profil kierowcy zawodowego. Profil ten należy rozumieć jako zestaw danych identyfikujących i opisujących osobę ubiegającą się o wpis w prawie jazdy kodu 95, wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej i karty kwalifikacji kierowcy, wykonanie badań lekarskich i psychologicznych utworzony, udostępniany, aktualizowany i archiwizowany w systemie teleinformatycznym. Będzie on utworzony w systemie teleinformatycznym wykorzystywanym przez organy uprawnione do wydawania uprawnień komunikacyjnych. Profil kierowcy zawodowego będzie zakładany przez starostę albo prezydenta miasta na prawach powiatu na wniosek zainteresowanej osoby. Starosta wprowadzi do niego informacje w zakresie przedłożonego odpowiedniego orzeczenia lekarskiego i psychologicznego. Następnie na wniosek zainteresowanej osoby profil zostanie udostępniony wybranemu przez tę osobę ośrodkowi szkolenia, prowadzącemu kurs kwalifikacyjny lub szkolenie okresowe, w celu jego wypełnienia, tj. wpisania danych dotyczących przeprowadzonego kursu i szkolenia. W przypadku osoby, która uczestniczyła w kursie kwalifikacyjnym, profil zostanie udostępniony wybranemu przez tę osobę wojewódzkiemu ośrodkowi ruchu drogowego, który przeprowadzi test kwalifikacyjny i odpowiednio zaktualizuje profil, tj. uzupełni go o wymagane dane po przeprowadzeniu przedmiotowego testu. Po zakończeniu szkolenia okresowego w przypadku osób, które w nim uczestniczyły, lub po uzyskaniu pozytywnego wyniku z testu kwalifikacyjnego w przypadku osób, które uczestniczyły w kursie kwalifikacyjnym, profil kierowcy zawodowego wraz z wpisanymi w nim danymi zostanie wykorzystany do wydania przez starostę albo prezydenta miasta na prawach powiatu odpowiedniego dokumentu z kodem 95.</p> <p>Zaletą rozwiązania dla kierowców będzie możliwość przechodzenia do kolejnych etapów uzyskania uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy bez konieczności okazywania dokumentów potwierdzających zakończenie szkolenia czy uzyskanie pozytywnego wyniku z testu kwalifikacyjnego. Profil przyspieszy również proces; dane po uzyskaniu pozytywnego wyniku z testu kwalifikacyjnego trafią do starosty albo prezydenta miasta na prawach powiatu, który zleci wydanie odpowiedniego dokumentu. Przekazywanie danych i informacji w zakresie określonym w ustawie będzie bezkosztowe dla podmiotów przekazujących te dane i informacje.</p> <p>Rozwiązanie służy stworzeniu warunków sprzyjających do przeprowadzenia kursu kwalifikacyjnego i szkolenia zgodnie z określonym programem.</p> <p>Modyfikacja całego ust. 1 służy poprawieniu jego czytelności.</p>
7.	Art. 1 pkt 4 lit. b	w ust. 1a skreśla się wyrazy „(Dz. U. z 2019 r. poz. 1078,	Zmiana doprecyzowująca, która służy prawidłowej interpretacji i stosowaniu przepisu. Wykreślenie



		1148, 1287, 1680, 1681 i 1818)” oraz wyrazy „dla których” zastępuje się wyrazami „dla którego”,	metryki ma zaś charakter porządkujący.
8.	Art. 1 pkt 4 lit. c	w ust. 1b wyrazy „dla których” zastępuje się wyrazami „dla której”	Zmiana doprecyzowująca, która służy prawidłowej interpretacji i stosowaniu przepisu.
9.	Art. 1 pkt 5 lit. a	„1) zajęć szkolnych dla uczniów albo zajęć realizowanych w ramach kwalifikacyjnego kursu zawodowego lub kursu umiejętności zawodowych – w szkole albo placówce lub centrum, o których mowa w art. 39aa w ust. 1 w pkt 2–4, jeżeli w programie nauczania jest przewidziane przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, albo”	Przepis służy rozszerzeniu podmiotów przygotowujących do kwalifikacji wstępnej o placówki i centra oraz form zajęć prowadzonych przez szkoły, placówki i centra o kursy kwalifikacji zawodowej oraz kursy umiejętności zawodowej. Otworzenie nowych dróg uzyskania uprawnień do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy zawodowego pozytywnie wpłynie na zainteresowanie tymi uprawnieniami oraz wzrost liczby kierowców posiadających uprawnienie do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy zawodowego.
10.	Art. 1 pkt 5 lit. b	„1b. Ośrodek szkolenia prowadzący kwalifikację w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu jest obowiązany przeprowadzić pozostałe zajęcia w formie stacjonarnej przy wykorzystaniu posiadanej infrastruktury, zgłoszonej do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.  1c. Ośrodek szkolenia prowadzący kwalifikację w formie stacjonarnej jest obowiązany przeprowadzić wszystkie zajęcia przewidziane w programie szkolenia przy wykorzystaniu posiadanej infrastruktury, zgłoszonej do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.”	W celu przeciwdziałania zleceniu przeprowadzenia zajęć innemu ośrodkowi (przedsiębiorca prowadzący kurs kwalifikacyjny przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia (ze zgodę i bez zgody) przeprowadza zajęcia przy wykorzystaniu posiadanej infrastruktury, zgłoszonej do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia. Zlecenie bowiem przeprowadzenia części szkolenia innemu podmiotowi może mieć wpływ na jakość szkolenia oraz rozmywa odpowiedzialność za przeprowadzone szkolenie.
11.	Art. 1 pkt 5 lit. c	„3. Testy kwalifikacyjne, o których mowa w art. 39b ust. 3, są przeprowadzane w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego po zakończeniu odpowiednio zajęć szkolnych dla uczniów i kursu kwalifikacyjnego, z zastrzeżeniem ust. 3a.”	W celu poprawienia i uczynienia transparentnymi zasad przeprowadzenia testu kwalifikacyjnego określono, że będą one przeprowadzane przez egzaminatorów w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego (aktualnie przeprowadza je na wniosek kierownika ośrodka szkolenia komisja powołana przez wojewodę w ośrodku szkolenia, w którym co do zasady osoba szkolona ukończyła kurs kwalifikacyjny). Będzie to nowe zadanie ośrodka. Wyjątkiem od ww. zasady będą uczniowie kształcący się w ramach kwalifikacji, którzy do pierwszego testu kwalifikacyjnego przystąpią przed okręgową komisją egzaminacyjną, a w razie potrzeby, do każdego następnego testu – w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego. Rozwiązanie wprowadzi możliwość ponownego przystępowania do testu kwalifikacyjnego po uzyskaniu negatywnego wyniku z tego testu według potrzeb i możliwości zdającego (obecnie test kwalifikacyjny organizowany jest przez ośrodek szkolenia i termin lub kolejne terminy testu kwalifikacyjnego są uzależnione w dużej mierze od ośrodka szkolenia). Ponadto testy te będą przeprowadzane przez niezależnych egzaminatorów (aktualnie test kwalifikacyjny przeprowadzają w ośrodkach szkolenia przedstawiciele wojewody, którzy nierzadko w ramach obowiązków służbowych nadzorują te ośrodki) za ustaloną opłatą uiszczaną przez osoby zdające (aktualnie ośrodek szkolenia pokrywa koszty pracy komisji egzaminacyjnej w

			wysokości 1000 zł i przekazuje środki finansowe członkom komisji w sposób zwyczajowo przyjęty przez daną komisję, np. po zakończonym teście kwalifikacyjnym). W ocenie projektodawcy przyjęte rozwiązanie zostanie pozytywnie odebrane, zarówno przez ośrodki szkolenia, jak również przez osoby szkolone. Poza tym wykluczy kontakt osób kontrolujących ośrodki z tymi podmiotami podczas testów kwalifikacyjnych. Skutkiem zaś wprowadzenia transparentnych zasad przeprowadzenia testu kwalifikacyjnego będzie rzeczywiste sprawdzenie wiedzy osób szkolonych i niedopuszczenie do wykonywania przewozu drogowego na stanowisku kierowcy przez takie osoby, które nie spełniają określonych przepisami wymagań.
12.	Art. 1 pkt 5 lit. d	<p>„3a. Testy kwalifikacyjne, o których mowa w art. 39b ust. 3, są przeprowadzane przez okręgową komisję egzaminacyjną, o której mowa w ustawie z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2020 r. poz. 1327 oraz z 2021 r. poz. 4 i 1237), zwaną dalej „okręgową komisją egzaminacyjną”, w ramach egzaminu potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie albo egzaminu zawodowego dla uczniów szkół, o których mowa w art. 39aa ust. 1 pkt 2 oraz słuchaczy kwalifikacyjnych kursów zawodowych, o których mowa w art. 39aa ust. 1 pkt 3, przystępujących po raz pierwszy bezpośrednio po zakończeniu zajęć szkolnych albo zakończeniu zajęć realizowanych w ramach kwalifikacyjnego kursu zawodowego odpowiednio do egzaminu potwierdzającego kwalifikacje w zawodzie albo egzaminu zawodowego.</p> <p>3b. Testy kwalifikacyjne, o których mowa w art. 39b ust. 3, przeprowadza się:</p> <p>1) w formie testów jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą techniki informatycznej;</p> <p>2) z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, o którym mowa w art. 51 ust. 2a pkt 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.</p> <p>3c. Testy kwalifikacyjne, o których mowa w art. 39b ust. 3, przeprowadzane przez okręgową komisję egzaminacyjną przeprowadza się w formie pisemnej w postaci papierowej lub z wykorzystaniem elektronicznego systemu przeprowadzania egzaminu zawodowego, o którym mowa w art. 44zzzd ust. 3 ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie</p>	<p>W celu ograniczenia kosztów po stronie ucznia i słuchacza pierwszy test kwalifikacyjny po zakończeniu zajęć przeprowadza okręgową komisja egzaminacyjna.</p> <p>Przewiduje się, że docelowo testy kwalifikacyjne będą przeprowadzone elektronicznie. Do czasu jednak wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych z wykorzystaniem systemu informatycznego wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego testy kwalifikacyjne będą przeprowadzane w postaci papierowej. Testy kwalifikacyjne organizowane przez okręgowe komisje egzaminacyjne będą przeprowadzane w formie pisemnej w postaci papierowej.</p>

		oświaty.”	
13.	Art. 1 pkt 5 lit. e	uchyla się ust. 4 i 5	Skreślenie przepisów określających skład komisji wojewody przeprowadzającej testy kwalifikacyjne oraz wymagania dla członków tej komisji wynika z tego, że ww. testy będą przeprowadzane przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Dalsze istnienie tych przepisów jest bezprzedmiotowe.
14.	Art. 1 pkt 5 lit. f	„6. Testy kwalifikacyjne, o których mowa w art. 39b ust. 3, przeprowadzane w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego przeprowadza egzaminator, o którym mowa w art. 58 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, na podstawie pytań pochodzących z katalogu pytań testowych zatwierdzonego przez ministra właściwego do spraw transportu.”	Przepis doprecyzowuje, że testy kwalifikacyjne przeprowadza egzaminator z wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego na podstawie pochodzących z katalogu pytań testowych zatwierdzonego przez ministra właściwego do spraw transportu.
15.	Art. 1 pkt 5 lit. g	„6a. Pytania, o których mowa w ust. 6, nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej.”	Przepis stanowi materialno-prawną podstawę do przeprowadzania pierwszego testu kwalifikacyjnego dla uczniów przez okręgową komisję egzaminacyjną.  W celu zapewnienia odpowiednio wysokiego poziomu trudności testu kwalifikacyjnego jak również w celu usunięcia ewentualnych wątpliwości odnośnie do braku jawności bazy pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym dodano w art. 39b <sup>1</sup> ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym przepis, w którym stwierdzono, że pytania stosowane na teście kwalifikacyjnym nie stanowią jak dotychczas informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej.
16.	Art. 1 pkt 5 lit. h	„7. Katalog pytań testowych obejmuje zagadnienia, o których mowa w ust. 2, i zawiera nie więcej niż 1500 pytań.  8. Za przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego przeprowadzonego w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego pobiera się opłatę, która stanowi dochód wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.”	Określono, że katalog pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym powinien zawierać niezbędną liczbę pytań (nie więcej niż 1500 pytań), która obejmie cały materiał przekazywany podczas kursu kwalifikacyjnego. Z jednej strony określenie maksymalnej liczby pytań będzie stanowiło informację dla osoby przystępującej do testu kwalifikacyjnego, z jakiej puli pytań może otrzymać pytanie na teście, z drugiej zaś strony pozwoli na efektywne zarządzanie katalogiem przez Komisję do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych.  Przepis określa, że opłata za przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego stanowi dochód wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, tj. podmiotu, który ten test przeprowadza.
17.	Art. 1 pkt 5 lit. i	uchyla się ust. 9	Skreślenie przepisu wskazującego podmiot, umożliwiający przeprowadzenie przez komisję wojewody testu kwalifikacyjnego, wynika z tego, że testy te będą przeprowadzane przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Dalsze istnienie tego przepisu jest bezprzedmiotowe.
18.	Art. 1 pkt 6	„2. Do uzyskania kwalifikacji uzupełniającej lub kwalifikacji uzupełniającej przyspieszonej może przystąpić osoba	j/w (patrz pkt 6)

		posiadająca profil kierowcy zawodowego.”;	
19.	Art. 1 pkt 7	<p>„1. Dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego albo upoważniony przez niego pracownik wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, albo dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej wydaje osobie, która złożyła test kwalifikacyjny z wynikiem pozytywnym, świadectwo kwalifikacji zawodowej potwierdzające uzyskanie odpowiedniej kwalifikacji.</p> <p>2. Dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego albo upoważniony przez niego pracownik wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, albo dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, informacje dotyczące złożenia z wynikiem pozytywnym lub negatywnym testu kwalifikacyjnego oraz wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej.</p> <p>3. Wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej następuje poprzez wprowadzenie informacji o wydaniu do centralnej ewidencji kierowców niezwłocznie po złożeniu testu kwalifikacyjnego z wynikiem pozytywnym.</p> <p>4. Wojewoda niezwłocznie po stwierdzeniu wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej na podstawie szkolenia w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej oraz szkolenia okresowego przeprowadzonego:</p> <p>1) w mniejszym wymiarze godzin niż wynika to z przepisów wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 pkt 2 lub</p> <p>2) przez przedsiębiorcę nieposiadającego wpisu w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia lub skreślonego z tego rejestru</p> <p>– cofa świadectwo i przekazuje do centralnej ewidencji kierowców informację o cofnięciu oraz dacie cofnięcia.</p> <p>5. Dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej niezwłocznie po otrzymaniu zawiadomienia o stwierdzeniu przez organ sprawujący nadzór pedagogiczny, o którym mowa w</p>	<p>Przepisy określają, że kierownicy podmiotów, które przeprowadzają testy kwalifikacyjne, wydają również świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzające uzyskanie odpowiedniej kwalifikacji, tj. ukończenie kursu kwalifikacyjnego oraz złożeniu z wynikiem pozytywnym testu kwalifikacyjnego. Dodatkowo przepisy stanowią, że ww. kierownicy podmiotów przekazują odpowiednie dane osób, którym wydano świadectwa kwalifikacji zawodowej.</p> <p>Projektowane przepisy określają, że świadectwo kwalifikacji zawodowej będzie wydawane jedynie w wersji cyfrowej. Ponadto wojewoda i dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej po stwierdzeniu przeprowadzenia szkolenia w mniejszym wymiarze godzin niż to przewidują przepisy lub przeprowadzenia szkolenia przez nieuprawniony podmiot będzie cofał świadectwo kwalifikacji zawodowej i przekazywał informację o jego cofnięciu uje do centralnej ewidencji kierowców . Wojewoda będzie dokonywał ww. stwierdzenia w ramach nadzoru sprawowanego nad ośrodkami szkolenia, zaś dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej na podstawie informacji uzyskanej z właściwego kuratorium, które nadzoruje szkoły.</p>

		<p>ustawie z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, że:</p> <p>1) kształcenie w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E było prowadzone przez szkołę, placówkę lub centrum, o których mowa w art. 39aa ust. 1 pkt 2-4, w mniejszym wymiarze godzin niż wynika to przepisów wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 pkt 2 lub</p> <p>2) kształcenie w ramach kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego określonego do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E było prowadzone przez szkołę prowadzącą kształcenie zawodowe, o której mowa w art. 4 pkt 28a lit. a ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe oraz placówkę lub centrum, o których mowa w art. 2 pkt 4 tej ustawy, nieuprawnione do prowadzenia tego kształcenia</p> <p>– cofa świadectwo kwalifikacji zawodowej i przekazuje do centralnej ewidencji kierowców informację o cofnięciu oraz dacie cofnięcia.”</p>	
20.	Art. 1 pkt 8	3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się włącznie w zakresie danych aktualnie dostępnych w sieci elektronicznej.”	Przepisy mają techniczny charakter związany w międzynarodową wymianą informacji o wydanych i cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej.
21.	Art. 1 pkt 9 lit. a	<p>„1. Do szkolenia okresowego może przystąpić osoba posiadająca profil kierowcy zawodowego, która:</p> <p>1) zapoznała się z programem szkolenia okresowego;</p> <p>2) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:</p> <p>a) przebywa co najmniej 185 dni w roku ze względu na więzi osobiste lub zawodowe albo</p> <p>b) studiuje od co najmniej sześciu miesięcy i przedstawi zaświadczenie potwierdzające ten fakt, albo</p> <p>3) pracuje na rzecz podmiotu mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i wykonującego przewóz drogowy.”</p>	<p>Zmiana w zakresie warunków przystąpienia do szkolenia okresowego służy temu, by wprowadzić alternatywę rozłączną w warunkach określonych w pkt 2 i 3. Polega ona na urealnieniu warunku, jaki należy spełnić, żeby przystąpić do szkolenia okresowego. Jest to o tyle istotne, że aktualnie obowiązujący warunek przystąpienia do szkolenia okresowego jest trudny do spełnienia dla osób, które nie mają miejsca zamieszkania w Polsce. Docelowo zaś starosta albo prezydent miasta na prawach powiatu będzie weryfikował warunki przystąpienia do szkolenia okresowego (aktualnie weryfikuje warunki przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia).</p> <p>Dodanie warunku zapoznania się z programem szkolenia okresowego służy podniesieniu świadomości osób przystępujących do szkolenia okresowego. Przed rozpoczęciem ww. szkolenia ośrodek szkolenia będzie obowiązany dodatkowo zapoznać osobę z programem tego szkolenia. Rozwiązanie służy stworzeniu warunków sprzyjających do przeprowadzenia i szkolenia zgodnie z określonym programem.</p> <p>W zakresie wprowadzenia profilu kierowcy zawodowego patrz pkt 9.</p>
22.	Art. 1 pkt 9 lit. b	„3b. Ośrodek szkolenia prowadzący szkolenie okresowe w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu jest obowiązany przeprowadzić	j/w (patrz pkt 10)

		<p>pozostałe zajęcia w formie stacjonarnej przy wykorzystaniu posiadanej infrastruktury zgłoszonej do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.</p> <p>3c. Ośrodek szkolenia prowadzący szkolenie okresowe w formie stacjonarnej jest obowiązany przeprowadzić wszystkie zajęcia przewidziane w programie szkolenia przy wykorzystaniu posiadanej infrastruktury, zgłoszonej do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia”</p>	
23.	Art. 1 pkt 9 lit. c	<p>„6. Kierowca zamierzający ponownie wykonywać przewóz drogowy lub wykonujący przewóz drogowy różnymi pojazdami, dla których jest wymagane posiadanie prawa jazdy co najmniej dwóch kategorii, o których mowa w ust. 4, może ukończyć szkolenie okresowe z zakresu jednego bloku programowego.”</p>	<p>Ponadto określono, że również kierowca zamierzający wykonywać (a nie tylko wykonujący jak jest aktualnie) przewóz drogowy różnymi pojazdami, dla których wymagane jest posiadanie prawa jazdy co najmniej dwóch kategorii, tj. C1, C1+E, C lub C+E oraz D1, D1+E, D lub D+E, może ukończyć szkolenie okresowe z zakresu jednego bloku programowego. Aktualnie przepis dotyczy jedynie kierowcy wykonującego (nie dotyczy kierowcy zamierzającego wykonywać) przewozy różnymi pojazdami (np. właściwymi dla prawa jazdy kategorii C i D) i skutkuje tym, że kierowca posiadający prawo jazdy kategorii C i D i wykonujący przewóz drogowy rzeczy i osób może wykorzystać jedno świadectwo kwalifikacji zawodowej potwierdzające ukończenie szkolenia okresowego do wpisu w prawie jazdy przy kategorii C i D wymaganego kodu 95. Nie dotyczy to kierowcy posiadającego prawo jazdy kategorii C i D, i wykonującego przewóz drogowy rzeczy oraz zamierzającego wykonywać przewóz drogowy osób. Taki kierowca jest obowiązany ukończyć jedno szkolenie okresowe w zakresie bloku programowego C1, C1+E, C i C+E do uzyskania wpisu w prawie jazdy kodu 95 przy kategorii C, oraz drugiego szkolenia okresowego w zakresie bloku programowego D1, D1+E, D i D+E do uzyskania wpisu w prawie jazdy przy kategorii D. Zmiana ograniczy liczbę wymaganych szkoleń dla kierowców wykonujących przewóz drogowy oraz czas i środki finansowe tych kierowców poświęcane na te szkolenia.</p>
24.	Art. 1 pkt 10 lit. a	<p>„1a. Wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej następuje poprzez wprowadzenie informacji o wydaniu tego świadectwa do centralnej ewidencji kierowców niezwłocznie po ukończeniu przez osobę wymaganych zajęć w ramach szkolenia okresowego.”</p>	<p>Przepis określa wydawanie świadectwa kwalifikacji zawodowej jedynie w postaci elektronicznej.</p>
25.	Art. 1 pkt 10 lit. b	<p>„1) przesłać wojewodzie przez przekazanie do centralnej ewidencji kierowców, informację o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia pierwszych zajęć w ramach kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego lub informację o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia modułu szkolenia okresowego, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogo-</p>	<p>W celu zmniejszenia obowiązków nałożonych aktualnie na przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia w zakresie podwójnego przekazywania informacji do wojewodów i centralnej ewidencji kierowców, określono, że dane, które aktualnie przekazuje się bezpośrednio do wojewodów najpóźniej w następnym dniu roboczym po dniu rozpoczęcia zajęć oraz dane osób, które przekazuje się w terminie 14 dni od dnia zakończenia szkolenia okresowego i wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego jego ukończenie, nie będą już więcej przesyłane do wojewodów. W zamian przedmiotowe dane docelowo będą przekazywane do centralnej ewidencji kierowców, jednakże do wydania komunika-</p>

		wym,;” „3) przesłać wojewodzie przez przekazanie do centralnej ewidencji kierowców, dane dotyczące osób, które ukończyły kurs kwalifikacyjny, szkolenie okresowe lub moduł szkolenia okresowego, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.”	tu, o którym mowa o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 975), będą wprowadzane i gromadzone w profilu kierowcy zawodowego. Profil ten będzie zaś odpowiednio i we właściwym czasie wypełniany przez upoważnioną do wykonania tej czynności osobę z ośrodka szkolenia, która przeprowadzi szkolenie.  Ponadto w celu ograniczenia przekazywanych danych, które są zbędne, zrezygnowano z konieczności przekazywania do centralnej ewidencji kierowców przez ośrodki szkolenia przed rozpoczęciem zajęć informacji o miejscu zamieszkania osoby szkolonej. Jednocześnie w celu podniesienia efektywności szkoleń dla kierowców zamierzających lub wykonujących przewóz drogowy, w szczególności wykluczenia lub zminimalizowania absencji tych kierowców na szkoleniach mimo stwierdzenia w dokumentacji szkoleniowej ich obecności na zajęciach, projektowana ustawa określa, że po zakończonych zajęciach przekazuje się dodatkowe dane. Wprowadza się mianowicie do profilu kierowcy zawodowego w momencie wydania zakończenia szkolenia okresowego i wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego jego ukończenie, zakończenia modułu szkolenia okresowego i wydania zaświadczenia potwierdzającego jego ukończenie oraz ukończenia kursu kwalifikacyjnego dodatkowe dane dotyczące szkolenia ukończonego przez osobę szkoloną. Przekazywanie danych i informacji w zakresie określonym w ustawie będzie bezkosztowe dla podmiotów przekazujących te dane i informacje.
26.	Art. 1 pkt 10 lit. c	„2a. W momencie wykonywania czynności, o której mowa w ust. 2 pkt 1, następuje automatyczne wygenerowanie numeru kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego w systemie teleinformatycznym obsługującym centralną ewidencję kierowców.”	W związku z wprowadzeniem danych o rozpoczętych i zakończonych szkoleniach do systemu, system ten będzie generował numer kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego. Przeciwdziałać to będzie mogącym wystąpić nieprawidłowościom w prowadzonych szkoleniach i kursach.
27.	Art. 1 pkt 10 lit. d	uchyla się ust. 3 i 4	W związku z wprowadzeniem przez ośrodek szkolenia odpowiednich danych przed rozpoczęciem i po zakończeniu szkolenia i kursu, nie ma potrzeby utrzymania przepisu o przekazywaniu przez ośrodek szkolenia danych do centralnej ewidencji kierowców oraz umożliwieniu tym ośrodkom przez wojewodę przekazywania odpowiednich danych w postaci elektronicznej.
28.	Art. 1 pkt 11	„2. Karta kwalifikacji kierowcy oraz prawo jazdy z wpisem kodu 95 wydane w Rzeczypospolitej Polskiej potwierdzają ponadto spełnienie warunków określonych w art. 39a ust. 1 pkt 3 i 4 w okresie ważności wpisu.  3.Kierowca zamierzający wykonywać lub wykonujący przewóz drogowy jest obowiązany uzyskać wpis potwierdzający spełnienie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 3 i 4 oraz odpowiednio pkt 5 i 6 oraz art. 39b <sup>2</sup> ust. 1, w:  1) polskim krajowym prawie jazdy albo	Projektowany ust. 2 określa, że w Polsce prawo jazdy i karta kwalifikacji kierowcy dodatkowo potwierdza brak przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy. Jest to z jednej strony utrzymanie obecnych rozwiązań, z drugiej zaś rozciągnięcie ich na nowy dokument w postaci karty kwalifikacji kierowcy.  Projektowany ust. 3 służy wskazaniu, że kierowca, który zamierza wykonywać lub wykonujący przewóz drogowy, jest obowiązany uzyskać wpis (kodu 95) w prawie jazdy, albo w karcie kwalifikacji kierowcy, jeżeli mu nie można wydać prawa jazdy. W ust. 4 zaś określono, jaki przepis szczegółowo ureguluje zasady dokonywania ww. wpisu.

		<p>2) karcie kwalifikacji kierowcy, jeżeli nie jest możliwe wydanie krajowego prawa jazdy z wpisem potwierdzającym brak przeciwwskazań zdrowotnych i psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy oraz uzyskanie odpowiedniej kwalifikacji albo ukończenie odpowiedniego szkolenia okresowego.</p> <p>4. Zasady dokonywania wpisu, o którym mowa w art. 1, określa art. 15 i 15a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.”</p>	
29.	Art. 1 pkt 12 lit. a	<p>„b) osoby posiadające odpowiednie do prowadzonego szkolenia uprawnienia instruktora, o którym mowa w art. 33 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami – w zakresie zajęć praktycznych,</p> <p>c) osoby posiadające odpowiednie do prowadzonego szkolenia uprawnienia instruktora techniki jazdy, o którym mowa w art. 117 ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami – podczas zajęć z jazdy w warunkach specjalnych prowadzonych w oparciu o infrastrukturę, o której mowa w ust. 2 pkt 3, i urządzenie, o którym mowa w ust. 11 pkt 2;</p>	Zmiana przepisów służy doprowadzeniu do zgodności z obowiązującym stanem prawnym. Powołaną w art. 39g ust. 2 pkt 2 lit. b i c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zastępuje się ustawą z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.
30.	Art. 1 pkt 12 lit. b	„2) kopie dokumentów potwierdzających wiedzę i kwalifikacje instruktorów, instruktorów techniki jazdy oraz wykładowców;”	Zmiana służy uzupełnieniu w art. 39g w ust. 5 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym danych o kopie dokumentów potwierdzających wiedzę i kwalifikacje instruktorów, które są załączone do wniosku wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.
31.	Art. 1 pkt 12 lit. c	„2) posiada urządzenie techniczne do symulowania jazdy w warunkach specjalnych, spełniające wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 12, posiadające ważny certyfikat wydany przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji, który potwierdza spełnienie tych wymagań przez to urządzenie.”	W związku z wątpliwościami dotyczącymi certyfikatu potwierdzającego spełnienie przez urządzenie do symulowania jazdy w warunkach specjalnych odpowiednich wymagań, doprecyzowano art. 39g ust. 11 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w taki sposób, że przedsiębiorca będzie obowiązany posiadać ważny certyfikat (aktualnie odpowiedni certyfikat) wydany przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji, który potwierdza spełnienie odpowiednich wymagań przez urządzenie techniczne do jazdy w warunkach specjalnych. Usunie to niejasności oraz przyczyni się do ujednolicenia praktyki stosowanej przez organy rejestrowe.
32.	Art. 1 pkt 13	„Art. 39gb. 1. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia może wystąpić do wojewody, o którym mowa w art. 39g ust. 3, z wnioskiem o wydanie zgody na prowadzenie szkolenia w ramach kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego w formie nauczania na odległość z wykorzy-	W celu ograniczenia ewentualnych nieprawidłowości w szkoleniu prowadzonym w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu będzie można ją stosować w ramach kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego po uzyskaniu zgody. Będzie ona udzielana na wniosek przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia po spełnieniu przez ośrodek szkolenia dodatkowych warunków. Zgoda ta będzie cofana w przypadku zaprzestania spełnienia przez ośrodek szkolenia tych



	<p>staniem technik komputerowych i Internetu w zakresie bloków programowych określonych odpowiednio do kategorii prawa jazdy C1, C1+E, C i C+E lub D1, D1+E, D i D+E, jeżeli:</p> <p>1) prowadzi działalność gospodarczą w zakresie prowadzenia ośrodka szkolenia nieprzerwanie od co najmniej 3 lat w zakresie bloku programowego, którego dotyczy wniosek;</p> <p>2) posiada pojazdy samochodowe, odpowiednie dla zakresu bloków programowych, w ramach których prowadzi kursy kwalifikacyjne i szkolenia okresowe, właściwe dla prawa jazdy kategorii C i C+E lub D i D+E, przy czym:</p> <p>a) co najmniej jeden pojazd samochodowy dla zakresu danego bloku programowego, który jest odrębną własnością tego przedsiębiorcy albo stanowi składnik jego małżeńskiej wspólności majątkowej albo jest przedmiotem umowy leasingu, kredytu lub spółki cywilnej,</p> <p>b) pojazd samochodowy w zakresie prawa jazdy kategorii C ma nie więcej niż 10 lat, a w zakresie prawa jazdy kategorii D ma nie więcej niż 15 lat;</p> <p>3) zatrudnia na podstawie umowy o pracę wykwalifikowaną kadrę dydaktyczną, w tym:</p> <p>a) jednego wykładowcę posiadającego wiedzę, umiejętności i wykształcenie niezbędne do zapewnienia prawidłowego przebiegu szkolenia lub sam jest takim wykładowcą,</p> <p>b) jednego instruktora, o którym mowa w art. 33 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, posiadającego uprawnienia do prowadzenia szkolenia w zakresie prawa jazdy wszystkich kategorii właściwych dla bloku programowego, w ramach którego jest przeprowadzany kurs kwalifikacyjny i szkolenie okresowe, lub sam jest takim instruktorem.</p> <p>2. Do wniosku przedsiębiorca załącza kopie dokumentów potwierdzających spełnienie przez ośrodek szkolenia wymagań, o których mowa w ust. 1.</p> <p>3. Po sprawdzeniu spełnienia przez ośrodek szkolenia wymagań, o których mowa w ust. 1, wojewoda, o którym</p>	<p>warunków. Zgodę będzie mógł otrzymać przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia, który posiada odpowiednio długi staż w zakresie prowadzenia ośrodka, odpowiednie pojazdy oraz zatrudnia odpowiednią kadrę. Zgodę będzie wydawał wojewoda, za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej, po sprawdzeniu wymagań w drodze decyzji administracyjnej. Wysokość ww. opłaty zostanie określona w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 39i ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zaś opłata ewidencyjna zostanie określona w nowym rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 80d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu.</p> <p>Wprowadzenie dodatkowych wymagań ma służyć umożliwieniu korzystania z e-learningu jedynie sprawdzonym ośrodkom szkolenia, które są zorientowane na długoterminowe prowadzenie przedmiotowej działalności, i które poprzez nieprzerwaną kilkuletnią działalność będą dawać rękojmię na prowadzenie szkolenia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu w sposób uczciwy, rzetelny i zgodny z prawem.</p>
--	--	--

mowa w art. 39g ust. 3:

- 1) wydaje, w drodze decyzji administracyjnej, zgodę za opłatą oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej;
- 2) przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, informację o wydanej zgodzie.
4. Wojewoda umieszcza informację o wydanej zgodzie i jej zakresie w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.
5. Przedsiębiorca jest obowiązany:
  - 1) do zaprzestania prowadzenia szkolenia objętego zgodą z dniem, w którym ośrodek szkolenia przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 1;
  - 2) w terminie 14 dni od dnia, w którym ośrodek szkolenia przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 1, powiadomić o tym fakcie wojewodę, chyba że w tym okresie zaczął ponownie spełniać wszystkie wymagania do uzyskania zgody.
6. Jeśli ośrodek szkolenia przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 1, wojewoda:
  - 1) cofa w drodze decyzji administracyjnej zgodę;
  - 2) przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, informację o niespełnieniu przez ośrodek szkolenia dodatkowych wymagań.
6. Jeżeli ośrodek szkolenia przestał spełniać wymagania, o których mowa w ust. 1, wojewoda:
  - 1) cofa w drodze decyzji administracyjnej zgodę;
  - 2) przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, informację o niespełnieniu przez ośrodek szkolenia dodatkowych wymagań.

		7. Opłata, o której mowa w ust. 3, z wyjątkiem opłaty ewidencyjnej, stanowi dochód budżetu państwa.”	
33.	Art. 1 pkt 14 lit. a	„2a. Wojewoda, planując lub przeprowadzając kontrolę ośrodka szkolenia, współpracuje z właściwym wojewódzkim inspektorem transportu drogowego i okręgowym inspektorem pracy, a w razie potrzeby uzgadnia przeprowadzenie kontroli czasu pracy kierowców wybranych przedsiębiorców, których pracownicy uczestniczyli w kursach kwalifikacyjnych lub szkoleniach okresowych w ośrodku szkolenia wpisanym do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia prowadzonego przez tego wojewodę. Po przeprowadzeniu kontroli właściwy wojewódzki inspektor transportu drogowego lub okręgowy inspektor pracy przekazują wojewodzie informację o jej wynikach, w szczególności o przypadkach pokrywania się czasu uczestnictwa kierowcy w szkoleniu oraz czasu pracy wynikającej z ewidencji czasu pracy.”	W celu podniesienia skuteczności nadzoru nad ośrodkami szkolenia w projekcie ustawy określono, że wojewoda współpracuje w tym zakresie z właściwym wojewódzkim inspektorem transportu drogowego i okręgowym inspektorem pracy, a w razie potrzeby uzgadnia przeprowadzenie kontroli czasu pracy kierowców wybranych przedsiębiorców, których pracownicy uczestniczyli w kursach kwalifikacyjnych lub szkoleniach okresowych w ośrodku szkolenia wpisanym do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia prowadzonego przez tego wojewodę. Ponadto do zadań wojewódzkiego inspektora transportu drogowego dodano przeprowadzenie kontroli dokumentów związanych z również obowiązkowymi szkoleniami kierowców i wykonywaniem przez nich pracy na stanowisku kierowcy. Powyższe zmiany mają uskutecznić działania wojewody w zakresie wykazania nieobecności kierowców na zajęciach mimo stwierdzania w dokumentacji szkoleniowej ich obecności na zajęciach poprzez porównywanie dokumentacji szkoleniowej z odczytem karty do tachografu kierowcy (aktualnie niejednokrotnie w dokumentacji szkoleniowej jest odnotowana obecność kierowcy mimo tego, że w czasie szkolenia kieruje pojazdem i wykonuje przewóz drogowy, co dokumentuje jego karta do tachografu).
34.	Art. 1 pkt 14 lit. b	„5) wielokrotne prowadzenie szkolenia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu bez zgody, o której mowa w art. 39gb ust. 1, lub bez spełnienia wymagań, o których mowa w art. 39gb ust. 1.”;	Przepis stanowi podstawę do wymierzania sankcji administracyjnej w postaci decyzji o zakazie prowadzenia ośrodka szkolenia i wykreślenie z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia dla ośrodka, który prowadzi szkolenie w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu i nie posiada odpowiedniej zgody wojewody lub nie spełnia wymagań do uzyskania takiej zgody.
35.	Art. 1 pkt 16 lit. a	Uchyła się ust. 5	Uchylenie przepisu stanowi usunięcie ograniczenia polegającego na konieczności poddawania się badaniom lekarskim stwierdzającym istnienie albo brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy w terminie właściwym dla szkolenia okresowego, jednak nie później niż do dnia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej. Ograniczenie to niepotrzebnie krępuje kierowców i generuje problemy przy wpisie do prawa jazdy kodu 95 potwierdzającego ukończenie odpowiedniego szkolenia w przypadku, kiedy kierowca poddał się badaniom po wydaniu tego świadectwa. Usunięcie tych ograniczeń spowoduje, że wpis do prawa jazdy przedmiotowego kodu będzie następował na podstawie odpowiedniego każdego ważnego orzeczenia lekarskiego.
36.	Art. 1 pkt 16 lit. b	„7. Lekarz uprawniony, o którym mowa w ust. 6, po przeprowadzeniu badania lekarskiego, o którym mowa w ust. 1, wydaje osobie badanej orzeczenie lekarskie i przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dane osoby, której wydał to	W celu uczynienia procesu uzyskania uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy pojazdu ciężarowego lub autobusu w pełni cyfrowym procesem, określono, że lekarz uprawniony do wykonywania badań lekarskich w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do pracy na stanowisku kierowcy, tj. posiadający uprawnienia do przeprowadzania badań stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy oraz posiadający uprawnienie do przeprowadzenia badań w zakresie medycyny pracy, po przeprowadzeniu badania, docelowo będzie przekazywał odpowiednie dane do centralnej ewidencji kierowców. Dane te będą wprowadzane do pro-

		orzeczenie.”	filu kierowcy zawodowego. Do wydania jednak komunikatu, o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2018 r. poz. 975), ww. dane będą gromadzone w profilu kierowcy zawodowego.
37.	Art. 1 pkt 17 lit. a	Uchyła się ust. 4.	Uchylenie przepisu stanowi usunięcie ograniczenia polegającego na konieczności poddawania się badaniom psychologicznym stwierdzającym istnienie albo brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy w terminie właściwym dla szkolenia okresowego, jednak nie później niż do dnia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej. Ograniczenie to niepotrzebnie krępuje kierowców i generuje problemy przy wpisie do prawa jazdy kodu 95 potwierdzającego ukończenie odpowiedniego szkolenia w przypadku, kiedy kierowca poddał się badaniom po wydaniu tego świadectwa. Usunięcie tych ograniczeń spowoduje, że wpis do prawa jazdy przedmiotowego kodu będzie następował na podstawie odpowiedniego każdego ważnego orzeczenia psychologicznego.
38.	Art. 1 pkt 17 lit. b	5. Uprawniony psycholog, o którym mowa w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, po przeprowadzeniu badania psychologicznego, o którym mowa w ust. 1, wydaje osobie badanej orzeczenie psychologiczne i przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dane osoby, której wydał to orzeczenie.”	W celu uczynienia procesu uzyskania uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy pojazdu ciężarowego lub autobusu w pełni cyfrowym procesem, określono, że psycholog uprawniony do wykonywania badań lekarskich w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy po przeprowadzeniu badania, docelowo będzie przekazywał odpowiednie dane do centralnej ewidencji kierowców. Dane te będą wprowadzane do profilu kierowcy zawodowego. Do wydania jednak komunikatu, o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw ww. dane będą gromadzone w profilu kierowcy zawodowego.
39.	Art. 1 pkt 18 lit. a	„3)przechowywania przez cały okres zatrudnienia kierowcy: a)danych o wydanych świadectwach kwalifikacji zawodowej albo kopii świadectw kwalifikacji zawodowej, jeżeli zostały wydane w postaci papierowej; b)kopii orzeczeń lekarskich i psychologicznych;”	W związku z wydawaniem świadectw kwalifikacji zawodowej jedyne w postaci cyfrowej, przedsiębiorcy wykonujący przewóz drogowy będą gromadzić jedynie informacje o wydanych świadectwach kwalifikacji zawodowej lub świadectwa kwalifikacji zawodowej, jeżeli zostały wydane.
40.	Art. 1 pkt 18 lit. b	„6) stworzenia warunków organizacyjnych, umożliwiających kierowcy ukończenie szkolenia okresowego.”	Przepis służy stworzeniu warunków sprzyjających do uczestnictwa kierowców w szkoleniu okresowym. Nałożono na przedsiębiorców wykonujących przewóz drogowy obowiązek stworzenia warunków organizacyjnych, umożliwiających kierowcy ukończenie szkolenia okresowego. Przedmiotowe rozwiązanie ma prowadzić do wykształcenia pozytywnych wzorców w zakresie kierowania kierowców na ww. szkolenia.
41.	Art. 1 pkt 19	Uchyła się art. 39n	Przepis uchylający art. 39n ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, tj. przepis ustanawiający odznakę „Wzorowy kierowca”, jak również delegację do wydania aktu wykonawczego w tej sprawie, z uwagi na niejasne kryteria stosowane przy nadawaniu odznaki „Wzorowy kierowca”, przy jednoczesnym braku możliwości weryfikowania tych kryteriów w Ministerstwie Infrastruktury. Delegacja nie została do tej pory zrealizowana z uwagi na uznanie tego aktu jako niecelowy, generujący niepo-

			<p>trzebne koszty i nieprzynoszący żadnych pozytywnych skutków. Zgodnie z art. 39n ust. 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym przedmiotowa odznaka może być nadawana zawodowym kierowcom wyróżniającym się szczególnymi osiągnięciami w pracy i wieloletnią bezwypadkową jazdą. Przepisy ww. ustawy nie określają jednak, co należy rozumieć pod tymi pojęciami. Kryteria ustawowe nadawania odznaki są niejednoznaczne i budzą wątpliwości, a także nie są możliwe do weryfikacji w resorcie transportu. „Szczególne osiągnięcia w pracy” są kryterium ujętym już przy funkcjonującej obecnie odznace honorowej „Zasłużony dla transportu Rzeczypospolitej Polskiej”, która jest zaszczytnym, honorowym wyróżnieniem i może być nadawana pracownikom transportu, także kierowcom, którzy szczególnie przyczynili się do osiągnięć i rozwoju tej dziedziny gospodarki narodowej. Sformułowanie „wieloletnia bezwypadkowa jazda” obejmuje każde zdarzenie, do którego doszło w wyniku chociażby nieumyślnego naruszenia zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym i odnosi się do każdego uczestnika tego zdarzenia, zarówno sprawcy, jak i pokrzywdzonego. Powyższa przesłanka nie uwzględnia elementu winy. Wątpliwości budzi także samo nieprecyzyjne określenie „wieloletnia”. Brakuje także podstawy prawnej umożliwiającej sprawdzanie powyższych informacji w jakichkolwiek ewidencjach czy bazach danych. Mając powyższe na uwadze, przy jednoczesnym funkcjonowaniu odznaki „Zasłużony dla transportu RP” oraz innych wyróżnień dla kierowców, nadawanych przez organizacje skupiające przedsiębiorców transportu drogowego, celowe jest uchylenie art. 39n ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.</p>
42.	Art. 1 pkt 20	„m) dokumentów potwierdzających uzyskanie kwalifikacji, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 5 i art. 39b <sup>2</sup> oraz ukończenie szkolenia, o którym mowa w art. 39a ust. 1 pkt 6;”	<p>Przepisem dodaje się do zadań wojewódzkiego inspektora transportu drogowego przeprowadzenie kontroli dokumentów związanych z również obowiązkowymi szkoleniami kierowców i wykonywaniem przez nich pracy na stanowisku kierowcy. Zmiana ma uskutecznić działania wojewody, z którym ma współpracować inspektor, w zakresie wykazania nieobecności kierowców na zajęciach mimo stwierdzenia w dokumentacji szkoleniowej ich obecności na zajęciach poprzez porównywanie dokumentacji szkoleniowej z odczytem karty do tachografu kierowcy (aktualnie niejednokrotnie w dokumentacji szkoleniowej jest odnotowana obecność kierowcy mimo tego, że w czasie szkolenia kieruje pojazdem i wykonuje przewóz drogowy, co dokumentuje jego karta do tachografu).</p>
43.	Art. 1 pkt 21	„1.16 1.16. Wykonywanie przewozu drogowego pojazdem, o którym mowa w art. 16c - 5000,,”	<p>Przepis wprowadza zmiany do załącznika 3 do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, mające charakter porządkujący. Nie są to zmiany merytoryczne, ponieważ określone w tych przepisach sankcje zostały już wprowadzone do systemu prawnego poprzez art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 24 listopada 2017 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (w zakresie pkt 1.16.) oraz art. 5 ustawy z dnia 20 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o odpadach oraz niektórych innych ustaw (w zakresie pkt 4.7.-4.13.). Uporządkowanie ww. załącznika 3 jest niezbędne z uwagi na fakt, że załącznik 3 otrzymał w ustawie z dnia 5 lipca 2018 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw zupełnie nowe brzmienie, które nie uwzględniło zmian w ww. ustawach.</p>
44.	Art. 2 pkt 1	„4c) kartę kwalifikacji kierowcy, o ile jest wymagana;”	<p>W art. 38 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym dodano kartę kwalifikacji kierowcy jako dokument, który kierujący pojazdem jest obowiązany mieć przy sobie (o ile jest wymagany) i okazywać na żądanie uprawnionego organu wymagane dla danego rodzaju pojazdu lub kierującego.</p>

45.	Art. 2 pkt 2 lit. a	<p>„4) opłata ewidencyjna pobierana na podstawie, o której mowa w:</p> <p>a) art. 10 ust. 1, art. 13 ust. 6, art. 14 ust. 1, art. 15 ust. 5, art. 15a ust. 8, art. 16 ust. 1 i 5, art. 18 ust. 2, art. 28 ust. 8 i 9, art. 31 ust. 3, art. 33 ust. 2 pkt 1, art. 38 ust. 2 pkt 1, art. 58 ust. 2 pkt 1, art. 77 ust. 2 pkt 1, art. 85 ust. 8, art. 87 ust. 3 pkt 1, art. 97 ust. 3, art. 101 ust. 1 pkt 2 oraz ust. 2 pkt 2, art. 102 ust. 2, art. 103 ust. 3 i 3a, art. 109 ust. 1, 3 i 4, art. 110, art. 115 ust. 6, art. 117 ust. 3 pkt 1 i art. 124 ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami,</p> <p>b) art. 39g ust. 9 pkt 2 i 39gb ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;”</p>	<p>Zmiana art. 80 d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowy służy wskazaniu nowych źródeł przychodu Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców w postaci opłat za wydanie zgody na prowadzenie szkolenia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu oraz za wydanie karty kwalifikacji kierowcy.</p>
46.	Art. 2 pkt 2 lit. b	<p>„6. Wysokość każdej opłaty ewidencyjnej, o której mowa w art. 75 ust. 2, art. 77 ust. 3 i 3a, art. 80t ust. 2, art. 81b ust. 3, art. 83 ust. 1 i art. 150 ust. 1 ustawy oraz w art. 10 ust. 1, art. 13 ust. 6, art. 14 ust. 1, art. 15 ust. 5, art. 15a ust. 8, art. 16 ust. 1 i 5, art. 18 ust. 2, art. 28 ust. 8 i 9, art. 31 ust. 3, art. 33 ust. 2 pkt 1, art. 38 ust. 2 pkt 1, art. 58 ust. 2 pkt 1, art. 77 ust. 2 pkt 1, art. 85 ust. 8, art. 87 ust. 3 pkt 1, art. 97 ust. 3, art. 101 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2, art. 102 ust. 2, art. 103 ust. 3 i 3a, art. 109 ust. 1, 3 i 4, art. 110, art. 115 ust. 6, art. 117 ust. 3 pkt 1 oraz art. 124 ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, a także w art. 39g ust. 9 pkt 2 i 39gb ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym i w art. 25 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, nie może przekroczyć równowartości w złotych 2 euro, a w przypadku opłaty, o której mowa w art. 8 ust. 4 i 5 ustawy, równowartości w złotych 50 eurocentów, ustalonej przy zastosowaniu kursu średniego ustalonego przez Narodowy Bank Polski w dniu ogłoszenia rozporządzenia, o którym mowa w ust. 7.”</p>	<p>Zmiana przepisu 80 d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowy służy dodaniu do ust. 6, który określa maksymalną wysokość opłat ewidencyjnych, art. 15a ust. 8 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami oraz 39gb ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, dotyczących odpowiednio opłaty za wydanie zgody na prowadzenie szkolenia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu oraz za wydanie karty kwalifikacji kierowcy.</p>
47.	Art. 2 pkt 2 lit. c	<p>„7) wysokość opłaty ewidencyjnej, o której mowa w art. 8 ust. 4 i 5, art. 75 ust. 2, art. 77 ust. 3 i 3a, art. 80t ust. 2, art. 81b ust. 3, art. 83 ust. 1 i art. 150 ust. 1 ustawy oraz w art. 10 ust. 1, art. 13 ust. 6, art. 14 ust. 1, art. 15 ust. 8, art. 15a ust. 5, art. 16 ust. 1 i 5, art. 18 ust. 2, art. 28 ust. 8 i 9, art. 31 ust. 3, art. 33 ust. 2 pkt 1, art. 38 ust. 2 pkt 1, art. 58 ust.</p>	<p>Zmiana przepisu 80 d ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowy służy upoważnieniu ministra do spraw informatyzacji do wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 80d ust. 7 tej ustawy obejmującego opłatę za wydanie zgody na prowadzenie szkolenia w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu oraz za wydanie karty kwalifikacji kierowcy.</p>

		2 pkt 1, art. 77 ust. 2 pkt 1, art. 85 ust. 8, art. 87 ust. 3 pkt 1, art. 97 ust. 3, art. 101 ust. 1 pkt 3 oraz ust. 2 pkt 3, art. 102 ust. 2, art. 103 ust. 3 i 3a, art. 109 ust. 1, 3 i 4, art. 110, art. 115 ust. 6, art. 117 ust. 3 pkt 1 i art. 124 ust. 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, a także w art. 39g ust. 9 pkt 2 i 39gb ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym i w art. 25 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych, oraz sposób jej wnoszenia;”	
48.	Art. 2 pkt 3 lit. a	<p>„1a) osobach posiadających lub którym unieważniono kartę kwalifikacji kierowcy;”</p> <p>„4a) osobach ubiegających się o wydanie karty kwalifikacji kierowcy;”</p> <p>„7) lekarzach uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami, w tym również posiadających prawo do wykonywania badań profilaktycznych, o których mowa w ustawie z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2020 poz. 1320 oraz z 2021 r. poz. 1162);”</p>	<p>W związku wprowadzeniem nowego dokumentu w postaci karty kwalifikacji kierowcy w centralnej ewidencji kierowców będą gromadzone informacje o osobach ubiegających się i posiadających ww. kartę.</p> <p>Ponadto, dokonuje się zmiany w zakresie danych gromadzonych w centralnej ewidencji kierowców poszerzając je o dane o lekarzach wykonujących badania dla osób ubiegających się o uprawnienie do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy pojazdu ciężarowego lub autobusu, tj. lekarzach posiadających uprawnienie do przeprowadzenia badań stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań do kierowania pojazdami oraz dodatkowo posiadających uprawnienie do przeprowadzania badań w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy.</p>
49.	Art. 2 pkt 3 lit. b	<p>„15) o wydanych i cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej potwierdzających uzyskanie odpowiednich kwalifikacji lub ukończenie szkolenia okresowego, oraz o zaświadczeniach, potwierdzających ukończenie modułów szkolenia okresowego, o którym mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;”</p> <p>„17) o instruktorze, wykładowcy, instruktorze techniki jazdy, którzy prowadzili szkolenie, a także o ośrodku szkolenia kierowców i innej jednostce, ośrodku doskonalenia techniki jazdy oraz ośrodku szkolenia w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowej, w których było prowadzone szkolenie;”</p> <p>„23) o wydanych i unieważnionych kartach kwalifikacji kierowcy;</p> <p>24) o skierowaniach na badania lekarskie stwierdzające istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do kiero-</p>	<p>W związku z koniecznością gromadzenia i przekazywania informacji o cofniętych świadectwach kwalifikacji kierowcy, przedmiotowa dana będzie gromadzona w centralnej ewidencji kierowców w stosunku do osób posiadających lub którym cofnięto uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi, tramwajami lub motorowerami, osób nieposiadających uprawnień, które kierując pojazdem popełniły naruszenie określone w przepisach wydanych na podstawie art. 105 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami oraz osób nieposiadających uprawnień, w stosunku do których orzeczono zakaz prowadzenia pojazdów. Ponadto w stosunku do ww. osób w celach administracyjno-nadzorczych w ewidencji będą gromadzone informacje o zaświadczeniach potwierdzających ukończenie jednego modułu szkolenia okresowego o wydanych i unieważnionych kartach kwalifikacji kierowcy, skierowania na badania lekarskie i psychologiczne dla kierowców oraz informacji o obowiązku ukończenia odpowiedniego kursu reedukacyjnego i jego ukończenia oraz odbycia badań i ich przeprowadzeniu. W celach administracyjno-nadzorczych w ewidencji będą gromadzone w stosunku do ww. osób informacje o ośrodku szkolenia w zakresie świadectw kwalifikacji kierowcy.</p>

		<p>wania pojazdami;</p> <p>25) o skierowaniach na badania psychologiczne stwierdzające istnienie lub brak przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdami;</p> <p>26) o obowiązku ukończenia odpowiedniego kursu reedukacyjnego i jego ukończeniu oraz obowiązku odbycia badań lekarskich i psychologicznych i ich przeprowadzeniu.”</p>	
50.	Art. 2 pkt 3 lit. c	<p>„5. W stosunku do osób, o których mowa w ust. 1 pkt 4 i 4a, gromadzi się następujące dane:”</p> <p>„2) datę utworzenia profilu kandydata na kierowcę lub profilu kierowcy zawodowego;</p> <p>3) unikalny numer identyfikujący profil kandydata na kierowcę oraz profil kierowcy zawodowego;”</p> <p>„15) wskazanie, jakiej kategorii prawa jazdy dotyczy profil kandydata na kierowcę;”</p> <p>„15a) wskazanie czy profil kierowcy zawodowego dotyczy:</p> <p>a) prawa jazdy kategorii w zakresie bloku programowego:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– C1, C1+E, C i C+E czy</li> <li>– D1, D1+E, D i D+E,</li> </ul> <p>b) kwalifikacji wstępnej,</p> <p>b) kwalifikacji wstępnej przyspieszonej,</p> <p>c) kwalifikacji wstępnej uzupełniającej,</p> <p>d) kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej,</p> <p>f) szkolenia okresowego;”</p> <p>„16a) o orzeczeniach stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy i o orzeczeniach stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy;”</p> <p>„f) wydania karty kwalifikacji kierowcy;”</p> <p>„20) dotyczące kursu kwalifikacyjnego, szkolenia okresowego;</p>	<p>W celach administracyjno-nadzorczych w stosunku do osób ubiegających się o kartę kwalifikacji kierowcy (oprócz osób ubiegających się o prawo jazdy) będą gromadzone dane związane z datą utworzenia profilu kierowcy zawodowego, jego unikalnym numerem, rozróżnieniem profilu kandydata na kierowcę i profilu kierowcy zawodowego, wskazaniem zakresu i rodzaju szkolenia. Ponadto w stosunku do ww. osób w takich samych celach będą gromadzone dane o orzeczeniach lekarskich i psychologicznych dla kierowców zawodowych, kartach kwalifikacji kierowcy, o szkoleniach kierowców zawodowych oraz o wydanych i cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej i zaświadczeniach o ukończeniu jednego modułu szkolenia okresowego.</p>



		wego oraz modów szkolenia okresowego, o którym mowa w art. 39d ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;”,  „24) o wydanych i cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej potwierdzających uzyskanie odpowiednich kwalifikacji lub ukończenie szkolenia okresowego, oraz o zaświadczeniach, potwierdzających ukończenie modułów szkolenia okresowego, o którym mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;”	
51.	Art. 2 pkt 3 lit. d	„W odniesieniu do podmiotów, o których mowa w ust. 1 pkt 11-13, gromadzi się następujące dane:”	Z przepisu skreślono punkt dotyczący ośrodków szkolenia w zakresie świadectw kwalifikacji kierowcy ze względu na inny zakres gromadzonych danych niż w przypadku ośrodków szkoleni kierowców i innych jednostek prowadzących szkolenie (pkt 11), pracowniach psychologicznych wykonujących badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu (pkt 12) i ośrodkach doskonalenia techniki jazdy (pkt 13).
52.	Art. 2 pkt 3 lit. e	„7b. W odniesieniu do podmiotów, o których mowa w ust. 1 pkt 15, gromadzi się następujące dane:  1) nazwę;  2) numer ewidencyjny albo numer w rejestrze;  3) numer identyfikacji podatkowej NIP oraz numer identyfikacyjny REGON, o ile taki posiada;  4) dotyczące prowadzonej działalności objętej wpisem;  5) dotyczące wydanych i cofniętych zgód, o których mowa w art. 39gb ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;  6) o wpisach i skreśleniach.”	Dodanie przepisu służy ustanowieniu zakresu danych gromadzonych w centralnej ewidencji kierowców, który jest właściwy dla ośrodków szkolenia w zakresie świadectw kwalifikacji kierowcy.
53.	Art. 2 pkt 3 lit. f	„8. Minister właściwy do spraw informatyzacji określi, w drodze rozporządzenia, szczegółowy katalog gromadzonych w ewidencji danych, o których mowa w ust. 4 pkt 7-12 i 14-26, ust. 5 pkt 13, 14, 16, 16a i 18-24, ust. 6 pkt 5, ust. 7 pkt 4 i 5, ust. 7a pkt 5 oraz ust. 7b pkt 4-6, przekazywanych przez podmioty, o których mowa w art. 100ac ust. 1, oraz uzupełnianych automatycznie przez system teleinformatyczny obsługujący ewidencję, mając na względzie użyteczność oraz proporcjonalność zakresu i rodzaju prze-	Przepis służy uzupełnieniu kategorii danych, o których mowa powyżej, których szczegóły katalog zostanie określony w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw informatyzacji.

		tworzonych danych, a także konieczność zapewnienia prawidłowego funkcjonowania ewidencji oraz bezpieczeństwo gromadzonych w niej danych.”	
54.	Art. 2 pkt 4	<p>„Dane, o których mowa w art. 100ac ust. 2–7b, przekazują do ewidencji:”</p> <p>„1) organ właściwy w sprawach wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdami - w zakresie danych, o których mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 1-5, pkt 7-10 i pkt 23-26 oraz ust. 5 pkt 1-5, pkt 7-15a, pkt 17, 19, 21 i 22”;</p> <p>„6) wojewoda i dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej - w zakresie danych, o których mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 15 i ust. 5 pkt 24;</p> <p>„7) kierownik ośrodka szkolenia w zakresie uzyskiwania kwalifikacji zawodowej, o którym mowa w art. 39e ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym - w zakresie danych, o których mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 15 oraz ust. 5 pkt 20, 20a i 24;”;</p> <p>„b) art. 100aa ust. 7 w stosunku do podmiotów, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 13,”;</p> <p>„c) art. 100aa ust. 7b w stosunku do podmiotu, o którym mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 15.”;</p> <p>– pkt 13 otrzymuje brzmienie:</p> <p>„13) dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego – w zakresie danych, o których mowa w:</p> <p>a) art. 100aa ust. 4 pkt 15 – w stosunku do osób, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 1 – 3,</p> <p>b) art. 100aa ust. 5 pkt 23 i 24 – w stosunku do osób, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 4 o 4a,</p> <p>„14) lekarz uprawniony, o którym mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 7 – w zakresie danych, o których mowa w:</p> <p>a) ust. 4 pkt 20 i 20a – w stosunku do osób, o których mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 1 – 3,</p> <p>b) ust. 5 pkt 16 i 16a w zakresie orzeczeń lekarskich w</p>	Przepisy służą dostosowaniu danych przekazywanych do centralnej ewidencji kierowców przez poszczególne podmioty. Ponadto określają nowe podmioty w postaci uprawnionych lekarzy i psychologów zasilających ewidencje w dane osób, dla których zostało przeprowadzone badanie lekarskie lub badanie psychologiczne.

		<p>stosunku do osób, o których mowa w art. 100aa ust. 4 i 4a;</p> <p>15) psycholog uprawniony, o którym mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 8 – w zakresie danych, o których mowa w:</p> <p>a) w zakresie ust. 4 pkt 21 i 22 – w stosunku do osób, o których mowa w art. 100aa ust. 4 pkt 1 – 3,</p> <p>b) w zakresie ust. 5 pkt 16 i 16a w zakresie orzeczeń psychologicznych w stosunku do osób, o których mowa w art. 100aa ust. 4 i 4a.”</p>	
55.	Art. 2 pkt 5	„26) wojewodzie.”	Przepis służy dodaniu wojewody jako organu uprawnionemu do otrzymywania z centralnej ewidencji kierowców danych niezbędnych do realizacji jego zadań.
56.	Art. 2 pkt 6	uchyla się ust. 2	Uchylenie przepisu następuje ze względu na fakt, że uwzględnia on niepełny zakres danych zgromadzonych w centralnej ewidencji kierowców udostępnianych właściwemu państwu członkowskiemu Unii Europejskiej przy wykorzystaniu Europejskiej Sieci Praw Jazdy.
57.	Art. 2 pkt 8	„3b) organizowanie testów kwalifikacyjnych;” „4) prowadzenie szkoleń okresowych;	Projektowane przepisy służą określeniu nowego zadania wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego w postaci organizowania testów kwalifikacyjnych oraz zredukowania zadania w zakresie szkolenia kierowców zawodowych do szkolenia okresowego (bez możliwości przeprowadzenia kursu kwalifikacyjnego).
58.	Art. 2 pkt 10	„Art. 135c. Policjant zatrzyma kartę kwalifikacji kierowcy za pokwitowaniem w razie jej unieważnienia.”	Przepis służy uprawnieniu Policji do zatrzymania karty kwalifikacji kierowcy w przypadku, kiedy została ona unieważniona.
59.	Art. 2 pkt 11	„5. W przypadku, o którym mowa w art. 135c, zatrzymaną kartę kwalifikacji kierowcy Policja przekazuje niezwłocznie, jednak nie później niż w ciągu 7 dni od dnia zatrzymania tej karty, staroście, który ją wydał.”	Przepis służy określeniu trybu postępowania z zatrzymaną kartą kwalifikacji kierowcy.
60.	Art. 2 pkt 12	w art. 139 w ust. 4 wyrazy „art. 136 ust. 1 i 2” zastępuje się wyrazami „art. 135c, art. 136 ust. 1, 2 i 5”	Zmiana wynikowa, która polega na dodaniu w ust. 4 przepisów art. 135c i 136 ust. 5 prd (uprawnienie inspekcji transportu drogowego do zatrzymania karty kwalifikacji kierowcy, którą wydano na podstawie cofniętego świadectwa kwalifikacji zawodowej oraz wskazanie trybu postępowania z zatrzymaną kartą).
61.	Art. 3	„5. Na wniosek lekarza właściwy wojewódzki ośrodek medycyny pracy wydaje potwierdzenie posiadania przez tego lekarza prawa do przeprowadzenia badań profilaktycznych, o których mowa w przepisach Kodeksu pracy. 6. W przypadku wydania potwierdzenia, o którym mowa w ust. 5, wojewódzki ośrodek medycyny pracy jest zobowiązany	W celu zapewnienia dopływu do marszałka województwa informacji o posiadaniu przez lekarza uprawnionego do przeprowadzenia badań stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań do kierowania pojazdami dodatkowo informacji o posiadaniu przez tego lekarza uprawnień do przeprowadzenia badań profilaktycznych dla kierowców, na wniosek zainteresowanego właściwy wojewódzki ośrodek medycyny pracy będzie wydawał potwierdzenie posiadania przez lekarza uprawnień do przeprowadzenia badań profilaktycznych kierowców. W przypadku zaś wydania ww. potwierdzenia, wojewódzki ośrodek me-

		zany niezwłocznie przekazać właściwemu marszałkowi województwa za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej informację o zawieszeniu albo utracie przez lekarza prawa do wykonywania badań profilaktycznych.”	dycyny pracy będzie zobowiązany niezwłocznie przekazać właściwemu marszałkowi województwa za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej informację o zawieszeniu albo utracie przez lekarza uprawnień do wykonywania badań profilaktycznych kierowców.
62.	Art. 4 pkt 1	„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, wykonanie badań lekarskich i psychologicznych, utworzony, udostępniany, aktualizowany i archiwizowany w systemie teleinformatycznym.”	Przepis służy zdefiniowaniu profilu kierowcy zawodowego, który będzie wykorzystywany w procesie uzyskania uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy pojazdu ciężarowego lub autobusu.
63.	Art. 4 pkt 2	„2. Dla osób, które uzyskały kwalifikację wstępną przyśpieszoną, określoną w przepisach rozdziału 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, minimalny wiek do kierowania pojazdami określonymi w prawie jazdy kategorii D i D+E wynosi 21 lat. ”	W celu utransparentnienia przepisów w zakresie transportu drogowego i dążenia do zawarcia tych przepisów w odpowiednim akcie prawnym, tj. w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, określono w art. 9 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami nowe brzmienie ust. 2. Zgodnie z projektowanym przepisem dla osób, które uzyskały kwalifikację wstępną przyśpieszoną, określoną w przepisach rozdziału 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, minimalny wiek do kierowania pojazdami określonymi w prawie jazdy kategorii D i D+E wynosi 21 lat. Aktualnie brzmienie przepisu określa ten wiek na 23 lata lub 21, z tym że taka osoba może kierować wyłącznie pojazdami wykonującymi regularne przewozy osób na liniach komunikacyjnych na trasie nieprzekraczającej 50 km. Potrzeba zmiany wynika z tego, że przepis art. 9 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami określa minimalny wiek do uzyskania prawa jazdy kategorii C i C+E oraz D i D+E przez osoby, które uzyskały odpowiednią kwalifikację, albo kwalifikację wstępną przyśpieszoną. Nie powinien on regulować kwestii z zakresu transportu drogowego, bowiem są już one określone w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym i nie należy ich powtarzać.
64.	Art. 4 pkt 3	„2. Międzynarodowe prawo jazdy jest wydawane przez każdego starostę, na wniosek osoby zainteresowanej, za opłatą, na podstawie krajowego prawa jazdy. Międzynarodowe prawo jazdy zgodne ze wzorem określonym w:  1) Konwencji o ruchu drogowym, podpisanej w Genewie dnia 19 września 1949 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 321 i 324) jest wydawane na okres roku, nie dłużej jednak niż na okres ważności krajowego prawa jazdy;  2) Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. poz. 40 i 41) jest wydawane na okres 3 lat, nie dłużej jednak niż na okres ważności krajowego prawa jazdy.”	Zgodnie z przepisami konwencji o ruchu drogowym z 1949 r. międzynarodowe prawo jazdy jest wydawane na rok, ale nie dłużej niż na okres ważności prawa jazdy. Przepisy ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami wskazują jednak, że to prawo jazdy powinno być wydane na okres 3 lat. Mając na względzie przedmiotową niezgodność przepisów należy dokonać zmiany przepisów art. 10 ust. 2 ww. ustawy w zaproponowanym kształcie.

65.	Art. 4 pkt 4	w art. 11 uchyla się ust. 5	W celu zapobieżenia wydawania w wieku pomiędzy 21 a 23 rokiem życia prawa jazdy kategorii D lub D+E z ograniczeniem do wykonywania regularnych przewozów osób na liniach komunikacyjnych na trasie nieprzekraczającej 50 km dla osób, które uzyskały odpowiednią kwalifikację wstępną przyspieszoną i ograniczeniem, ewentualnych niepotrzebnych kosztów po stronie kierowcy, zasadne jest skreślenie w art. 11 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami ust. 5. Wpisanie bowiem odpowiedniego ograniczenia wiązałoby się z koniecznością uzyskania nowego dokumentu po upływie ważności tego ograniczenia. To zaś generowałoby niepotrzebne koszty po stronie kierowcy. Ograniczenie to jest bowiem określone w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (dotyczy bowiem przewozu drogowego, a nie uzyskania prawa jazdy kategorii D i D+E) i na przedsiębiorcy zatrudniającym kierowcę spoczywa obowiązek skontrolowania czy kierowca może wykonywać przewóz drogowy w pełnym zakresie, czy tylko na liniach regularnych na trasie nieprzekraczającej 50 km.
66.	Art. 4 pkt 5	3) w stosunku do której wydano decyzję o zatrzymaniu prawa jazdy – w okresie i zakresie obowiązywania tej decyzji;” „5) która uzyskała za granicą prawo jazdy, a to prawo jazdy zostało zatrzymane – w okresie obowiązywania zatrzymania prawa jazdy;”	W obecnym brzmieniu art. 12 w przypadku literalnego podejścia do stosowania przedmiotowego przepisu, osoba która kiedykolwiek miała cofnięte uprawnienia do kierowania pojazdami nie mogłaby w przyszłości ponownie uzyskać tego dokumentu. Takiej interpretacji zaprzeczają przepisy art. 103 przedmiotowej ustawy, wskazujące procedurę odzyskania cofniętych uprawnień. Mając na względzie powyższe oraz biorąc pod uwagę dotychczasowe problemy interpretacyjne przedmiotowego przepisu, należy dokonać zmiany przepisów art. 12 poprzez usunięcie przepisu, który zakazuje w ogóle wydania prawa jazdy osobie, która kiedykolwiek miała je cofnięte.
67.	Art. 4 pkt 6	„2e. Wymianie nie podlega zagraniczne prawo jazdy w przypadku: a) braku możliwości potwierdzenia danych w nim zawartych; b) uzyskania informacji, że uprawnienia w nim wskazane zostały cofnięte. 2f. W przypadku, o którym mowa w ust. 2e, lub w przypadku jeżeli osoba zgłosi informację, że cofnięto jej uprawnienia do kierowania pojazdami poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, po stwierdzeniu, że cofnięte za granicą uprawnienia do kierowania pojazdami były wydane na podstawie wymiany polskiego prawa jazdy, a osoba posiada w aktach kierowcy potwierdzenie uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, do osoby występującej o wymianę prawa jazdy lub wydanie polskiego prawa jazdy stosuje się przepisy dotyczące przywrócenia cofniętych uprawnień do kierowania pojazdami.”	W obecnym brzmieniu art. 12 w przypadku literalnego podejścia do stosowania przedmiotowego przepisu, osoba która kiedykolwiek miała cofnięte uprawnienia do kierowania pojazdami nie mogłaby w przyszłości ponownie uzyskać tego dokumentu. Takiej interpretacji zaprzeczają przepisy art. 103 przedmiotowej ustawy, wskazujące procedurę odzyskania cofniętych uprawnień. Mając na względzie powyższe oraz biorąc pod uwagę dotychczasowe problemy interpretacyjne przedmiotowego przepisu, należy dokonać zmiany przepisów art. 12 poprzez usunięcie przepisu, który zakazuje w ogóle wydania prawa jazdy osobie, która kiedykolwiek miała je cofnięte. Aktualnie procedura wymiany zagranicznego prawa jazdy na polskie krajowe prawo jazdy nie obejmuje występującej w praktyce sytuacji, w której: 1) nie ma możliwości potwierdzenia ważności wydanego dokumentu w państwie jego wydania, a osoba występująca o wymianę miała wcześniej wydane polskie krajowe prawo jazdy, albo 2) wymienione z polskiego prawa jazdy zagraniczne prawo jazdy zostało cofnięte. Przepisy nie przewidują trybu postępowania w ww. sytuacjach. Stąd też osoba, której cofnięto uprawnienie do kierowania pojazdami za granicą i która wróciła na stałe do Polski, powinna mieć możliwość odzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami. Zgodnie z projektowanym rozwiązaniem, taka osoba będzie traktowana na równi z osobami, którym cofnięto polskie uprawnienie do kierowania pojazdami, i będzie musiała spełnić te same warunki, żeby je odzyskać.

68.	Art. 4 pkt 7	„14b. Starosta unieważnia polskie krajowe prawo jazdy otrzymane od zagranicznego organu, który wymienił to prawo jazdy na prawo jazdy zagraniczne i przekazuje informację o unieważnieniu do centralnej ewidencji kierowców.”	Przepis służy określeniu sposobu postępowania z polskimi prawami jazdy wymienionymi na zagraniczne dokumenty. Przepis wskazuje, że przesłane druki należy unieważnić.
69.	Art. 4 pkt 8 lit. a	<p>„2. Wpis jest dokonywany na pisemny wniosek kierowcy, na podstawie informacji zawartej w profilu kierowcy zawodowego albo przedłożonych:</p> <p>1) kopii świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego ukończenie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej, szkolenia okresowego lub na podstawie ważnej karty kwalifikacji kierowcy wydanej w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, zgodnie z ustawą z dnia 6 września 2001 r. o transporcie ,</p> <p>2) kopii orzeczenia lekarskiego stwierdzającego brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy,</p> <p>3) kopii orzeczenia psychologicznego stwierdzającego brak przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy</p> <p>– określonych w przepisach ustawy, o której mowa w ust. 1.”</p>	W związku z cyfryzacją obiegu dokumentów podczas szkolenia kierowców zawodowych, wydanie prawa jazdy w wpisie kodu 95 będzie następować na podstawie informacji zawartej w profilu albo przedłożonych kopii dokumentów. Ponadto przepis uwzględnia normy umowy o handlu i współpracy zawartej między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej w zakresie brytyjskiej wymiany karty kwalifikacji kierowcy na polskie prawo jazdy z wpisem kodu 95.
70.	Art. 4 pkt 8 lit. b	„2a. W celu wymiany karty kwalifikacji kierowcy, która została wydana w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej, państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, na prawo jazdy z wpisem, o którym mowa w ust. 1, właściwy organ wydający prawo jazdy zwraca się do właściwego organu	Ust. 2a służy określeniu możliwości wymiany obcej karty kwalifikacji kierowcy na polskie krajowe prawo jazdy z wpisem kodu 95 (potwierdzającym uzyskanie odpowiedniego kursu kwalifikacyjnego lub ukończenie szkolenia okresowego. Ust. 2b służy określeniu trybu potwierdzania danych, a ust. 2c zakresu danych, do których potwierdzenie może być zastosowane.

		<p>tego państwa o potwierdzenie danych zamieszczonych w oryginale dokumentu.</p> <p>2b. Potwierdzenie danych, o którym mowa w ust. 2a, w zakresie karty kwalifikacji kierowcy wydanej przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską, państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej następuje wyłącznie w drodze teletransmisji przy użyciu elektronicznej sieci. W przypadku użycie elektronicznej sieci nie byłoby możliwe, potwierdzenie danych i wymiana informacji może nastąpić w inny sposób, w szczególności w formie pisemnej w postaci papierowej lub elektronicznej.</p> <p>2c. Przepisy ust. 2a i 2b stosuje się wyłącznie w zakresie danych aktualnie dostępnych w sieci elektronicznej.”</p>	
71.	Art. 4 pkt 9	<p>„2. Wpis jest dokonywany na pisemny wniosek kierowcy, na podstawie informacji zawartej w profilu kierowcy zawodowego albo przedłożonych:</p> <p>1) kopii świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego uzyskanie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej, ukończenie szkolenia okresowego lub na podstawie ważnej karty kwalifikacji kierowcy wydanej w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej zgodnie z ustawą z dnia 6 września 2001 r. o transporcie ,</p> <p>2) kopii orzeczenia lekarskiego stwierdzającego brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy</p> <p>3) kopii orzeczenia psychologicznego stwierdzającego brak przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy</p>	<p>Ust. 2 służy określeniu warunków uzyskania karty kwalifikacji kierowcy. Ust. 3 służy określeniu możliwości wymiany obcej karty kwalifikacji kierowcy na polską kartę kwalifikacji kierowcy Ust. 4 służy określeniu trybu potwierdzania danych, a ust. 5 zakresu danych, do których potwierdzenie może być zastosowane. Ust. 6 służy określeniu karty kwalifikacji kierowcy z wpisem kodu przy posiadanych kategoriach z bloku „C” i „D” na podstawie jednego świadectwa kwalifikacji zawodowej. Ust. 7 służy określeniu opłat za kartę. Ponadto przepis uwzględnia normy umowy o handlu i współpracy zawartej między Unią Europejską i Europejską Wspólnotą Energii Atomowej w zakresie wymiany brytyjskiej karty kwalifikacji kierowcy na polską kartę kwalifikacji kierowcy.</p>

– określonych w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

3. W celu wymiany karty kwalifikacji kierowcy, która została wydana w innym niż Rzeczpospolita Polska państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej, państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, na polską kartę kwalifikacji kierowcy, właściwy organ wydający kartę kwalifikacji kierowcy zwraca się do właściwego organu tego państwa o potwierdzenie danych zamieszczonych w oryginale dokumentu.

4. Potwierdzenie danych, o którym mowa w ust. 3, w zakresie karty kwalifikacji kierowcy wydanej przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską, państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub przez Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej następuje wyłącznie w drodze teletransmisji przy użyciu elektronicznej sieci. W przypadku gdy użycie elektronicznej sieci nie byłoby możliwe, potwierdzenie danych i wymiana informacji może nastąpić w inny sposób, w szczególności w formie pisemnej w postaci papierowej lub elektronicznej.

5. Przepisy ust. 3 i 4 stosuje się włącznie w zakresie danych aktualnie dostępnych w sieci elektronicznej.

6. Świadectwo kwalifikacji zawodowej, potwierdzające ukończenie szkolenia okresowego w zakresie jednego z bloków programowych, wydane osobie, o której mowa w art. 39d ust. 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, stanowi podstawę do uzyskania wpisu, o którym mowa w ust. 1, w zakresie posiadanych kategorii prawa jazdy spośród kategorii C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D i D+E.

7. Wpis jest dokonywany na okres 5 lat liczony od dnia wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej, o którym mowa w przepisach rozdziału 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, przy czym termin ten nie



		<p>może być dłuższy niż okres ważności orzeczenia lekarskiego i orzeczenia psychologicznego, o których mowa w przepisach rozdziału 7a tej ustawy.</p> <p>8. Za wydanie karty kwalifikacji kierowcy pobiera się opłatę oraz opłatę ewidencyjną.</p> <p>9. Opłata, o której mowa w ust. 8, z wyjątkiem opłaty ewidencyjnej, stanowi dochód powiatu.”</p>	
72.	Art. 4 pkt 10 lit. a	<p>„1. Wytwórca praw jazdy, kart kwalifikacji kierowcy i pozwoleń na kierowanie tramwajem zapewnia system teleinformatyczny umożliwiający realizację zadań organów właściwych do wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, o których mowa w art. 122 ust. 1, w tym w zakresie procesu wytwarzania, personalizacji i dystrybucji dokumentów związanych z realizacją tych zadań.”</p>	Zmiana służy uzupełnieniu przepisu o kartę kwalifikacji kierowcy.
73.	Art. 4 pkt 10 lit. b	<p>„Minister właściwy do spraw informatyzacji zawiera z wytwórcą praw jazdy, kart kwalifikacji kierowcy i pozwoleń na kierowanie tramwajem umowę regulującą.”</p>	Zmiana służy uzupełnieniu przepisu o kartę kwalifikacji kierowcy.
74.	Art. 4 pkt 11	<p>„2a. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw informatyzacji oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) wzór karty kwalifikacji kierowcy oraz jej opis;</p> <p>2) szczegółowe warunki wydawania i unieważniania karty kwalifikacji kierowcy, a także szczegółowe czynności organów i innych jednostek z tym związane oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach;</p> <p>3) opłatę za wydanie karty kwalifikacji kierowcy – przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 200 zł.</p> <p>2b. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 2a, uwzględnia się odpowiednio:</p> <p>1) obowiązujące w tym zakresie przepisy Unii Europejskiej;</p> <p>2) konieczność prawidłowego zabezpieczenia dokumentów</p>	Ust. 2a służy upoważnieniu ministra właściwego ds. transportu do wydania rozporządzenia upoważniającego do określania wzoru karty kwalifikacji kierowcy, warunków jej wydawania i unieważniania oraz opłaty za nią. Ust. 2b służy określeniu wytycznych do wydania ww. rozporządzenia.

		<p>przed podrobieniem lub przerobieniem;</p> <p>3) konieczność zapewnienia sprawności procedur administracyjnych, w tym prowadzenia spraw w formie elektronicznej;</p> <p>4) koszty produkcji i dystrybucji dokumentów oraz koszty rzeczowe i osobowe związane z ich wydaniem.”</p>	
75.	Art. 4 pkt 12	<p>„1a. Wymóg, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. c, uznaje się za spełniony, jeżeli:</p> <p>a) kandydat na instruktora kategorii C lub C+E posiada co najmniej 10-letnie udokumentowane doświadczenie w wykonywaniu międzynarodowego przewozu drogowego rzeczy na stanowisku kierowcy pojazdu, dla którego jest wymagane posiadanie prawa jazdy C i C+E,</p> <p>b) kandydat na instruktora kategorii D lub D+E posiada co najmniej 10-letnie udokumentowane doświadczenie w wykonywaniu międzynarodowego transportu drogowego osób albo transportu osób w komunikacji miejskiej na stanowisku kierowcy pojazdu, dla którego jest wymagane posiadanie prawa jazdy D i D+E.”</p>	<p>W związku z zapotrzebowaniem na instruktorów (nauki jazdy) posiadających uprawnienia do szkolenia osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii C i C+E oraz D i D+E, jak również czasochłonnym procesem uzyskania tych uprawnień w wskazanym zakresie (aktualnie warunkiem uzyskania uprawnienia instruktora (nauki jazdy) w zakresie prawa jazdy kategorii C i C+E oraz D i D+E jest posiadanie prawa jazdy odpowiednio kategorii C lub C+E oraz D i D+E co najmniej przez okres roku oraz co najmniej 3-letnie okres doświadczenia w prowadzeniu szkolenia osób ubiegających się o uprawnienie do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii B), projektuje się alternatywą drogę uzyskania uprawnień instruktora (nauki jazdy) w ww. zakresie. Warunkiem uzyskania uprawnienia instruktora (nauki jazdy) w zakresie prawa jazdy kategorii C lub C+E będzie posiadanie udokumentowanego co najmniej 10-letniego doświadczenia w wykonywaniu międzynarodowego przewozu drogowego pojazdami, dla których wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii C i C+E. W odniesieniu do kandydata na instruktora kategorii D lub D+E warunkiem uzyskania uprawnienia instruktora (nauki jazdy) w tym zakresie będzie posiadanie co najmniej 10-letniego udokumentowanego doświadczenia w wykonywaniu międzynarodowego transportu drogowego osób albo transportu osób w komunikacji miejskiej na stanowisku kierowcy pojazdu, dla którego wymagane jest posiadania prawa jazdy D i D+E.”;</p> <p>Z jednej strony projektowana alternatywna droga uzyskania uprawnień instruktora (nauki jazdy) w zakresie prawa jazdy kategorii C lub C+E oraz D i D+E zapewni dopływ nowej kadry szkoleniowej, z drugiej zaś strony spełnienie projektowanych warunków przez przyszłych instruktorów (nauki jazdy) w zakresie wymaganego doświadczenia pozytywnie wpłynie na merytoryczną jakość prowadzonych szkoleń.</p>
76.	Art. 4 pkt 13	„7a. Katalog pytań zawiera nie więcej niż 1500 pytań.”	Przepis służy określeniu, że katalog pytań stosowanych na egzaminie państwowym dla kandydatów na instruktorów i instruktorów powinien zawierać niezbędną liczbę pytań (nie więcej niż 1500 pytań), która obejmie cały materiał przekazywany podczas kursu dla kandydatów na instruktorów. Z jednej strony określenie maksymalnej liczby pytań będzie stanowiło informację dla osoby przystępującej do egzaminu, z jakiej puli pytań może otrzymać pytanie na teście, z drugiej zaś strony pozwoli na efektywne zarządzanie katalogiem przez Komisję do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych.
77.	Art. 4 pkt 14	„2c. Liczba pytań, o których mowa ust. 2 pkt 2, nie przekracza 4000 pytań.”	Przepis służy określeniu, że katalog pytań stosowanych na egzaminie państwowym na prawo jazdy powinien zawierać niezbędną liczbę pytań (nie więcej niż 4000 pytań), która obejmie cały materiał przekazywany podczas kursu na prawo jazdy. Z jednej strony określenie maksymalnej liczby pytań będzie

			stanowiło informację dla osoby przystępującej do egzaminu, z jakiej puli pytań może otrzymać pytanie na teście, z drugiej zaś strony pozwoli na efektywne zarządzanie katalogiem przez Komisję do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych.
78.	Art. 4 pkt 15	„2. Przepisu ust. 1 pkt 3 i 4 nie stosuje się w przypadku, jeżeli od dnia zakończenia szkolenia osoby, o której mowa w pkt 3, lub od dnia zakończenia kontroli, o której mowa w pkt 4, upłynęło 18 miesięcy.”	Aktualnie przepisy określają, że egzaminatorzy są wyłączeni z egzaminowania niektórych osób (ich katalog definiuje art. 57 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami). Wyłączenia nie mają czasowego ograniczenia. Tak skonstruowany przepis może powodować (szczególnie w małych wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego), że egzaminator lub egzaminatorzy, którzy prowadzili szkolenie w największych szkołach w regionie lub brali udział w kontrolach lokalnych ośrodkach szkolenia kierowców przestają mieć możliwość egzaminowania kogokolwiek w danym wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego. Aby zapobiec tej sytuacji określono, aby okres tego wyłączenia nie był dłuższy niż 18 miesięcy. Po takim okresie należy się spodziewać, że osoby mające związki z danym egzaminatorem uzyskają już uprawnienia do kierowania pojazdami.
79.	Art. 4 pkt 16 lit. a	„1. Pytania egzaminacyjne oraz wchodzące w ich skład scenariusze, wizualizacje i opisy stosowane na egzaminie państwowym, pytania egzaminacyjne stosowane na egzaminach, o których mowa w art. 33 ust. 1 pkt 7, art. 58 ust. 1 pkt 7 i art. 117 ust. 2 pkt 7 oraz na testach kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 39b ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym są opracowywane lub weryfikowane, na pisemne zlecenie ministra właściwego do spraw transportu, przez komisję do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych powołaną przez tego ministra.”	Przepis służy uzupełnieniu go o katalog pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym, do którego Komisja do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych będzie opracowywać pytania oraz w razie potrzeby je weryfikować. Ponadto przepis porządkuje stan prawny, a mianowicie podtrzymuje obowiązujące rozwiązanie, zgodnie z którym opracowanie i weryfikacja pytań następuje na pisemne zlecenie ministra właściwego ds. transportu.
80.	Art. 4 pkt 16 lit. b	„1a. Nadzór na komisją, o której mowa w ust. 1, sprawuje minister właściwy do spraw transportu.”	Przepis służy określeniu formalno-prawnej podstawy do sprawowania nadzoru przez ministra właściwego ds. transportu nad Komisją do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych.
81.	Art. 4 pkt 16 lit. c	„3) członkowie – specjaliści co najmniej w zakresie ruchu drogowego, bezpieczeństwa ruchu drogowego lub transportu drogowego posiadający doświadczenie w kierowaniu pojazdem.”	Przepis służy zmodyfikowaniu zakresu specjalistów, którzy obligatoryjnie muszą być powołani do Komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych. Dodani zostali specjaliści w zakresie ruchu drogowego i transportu drogowego. Jednocześnie rezygnacja z obligatoryjnego powoływania do składu ww. Komisji nastąpiła ze specjalistów w zakresie zdrowia, dydaktyki i metodyki nauczania, psychologii i języka polskiego.
82.	Art. 4 pkt 16 lit. d	„3. Komisja, o której mowa w ust. 1, rekomenduje do zatwierdzenia ministrowi właściwemu do spraw transportu opracowane lub zweryfikowane pytania egzaminacyjne.”	Przepis służy podtrzymaniu tego, że Komisja do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych rekomenduje ministrowi właściwemu do spraw transportu opracowane i zweryfikowane pytania egzaminacyjne. Przepis nie przewiduje natomiast możliwości, jak to jest dotychczas, zarekomendowania pytań przekazanych przez podmioty zewnętrzne.

83.	Art. 4 pkt 16 lit. e	uchyla się ust. 6-9	Skreślenie przepisów służy zamknięciu możliwości przysyłania przez podmioty zewnętrzne pytań do weryfikacji, wystawiania zaświadczeń za włączone do bazy pytania oraz braku dla ww. podmiotów zewnętrznych wynagrodzenia za włączone do bazy pytania.
84.	Art. 4 pkt 17	<p>Art. 57d. 1. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia:</p> <p>1) szczegółową organizację i tryb działania komisji, o której mowa w art. 57a ust. 1;</p> <p>2) szczegółowy sposób, tryb i terminy przeprowadzania weryfikacji pytań egzaminacyjnych przez komisję, o której mowa w art. 57a ust. 1, oraz wzory dokumentów z tym związane;</p> <p>3) wysokość wynagrodzenia dla osób wchodzących w skład komisji, o której mowa w art. 57a ust. 1.</p> <p>2. W rozporządzeniu, o którym mowa w ust. 1, uwzględnią się odpowiednio:</p> <p>1) zakres niezbędnych kwalifikacji członków komisji, o której mowa w art. 57a ust. 1, oraz potrzebę zapewnienia sprawnego i efektywnego przebiegu procesu opracowywania i weryfikacji pytań;</p> <p>2) potrzebę zapewnienia właściwego poziomu merytorycznego pytań egzaminacyjnych;</p> <p>3) koszty związane z organizacją i funkcjonowaniem komisji, o której mowa w art. 57a ust. 1.”</p>	<p>Zmiana art. 57d ust. 1 dotyczy skreślenia z tego przepisu dotychczasowego pkt 2 i 4. Pkt 2 dotyczy zasad zgłaszania do Komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych przez podmioty zewnętrzne nowych pytań i jego uchylenie jest konsekwencją zamknięcia możliwości zgłaszania pytań przez podmioty zewnętrzne. Pkt 4 dotyczy wyszczególnieniu rodzajów kosztów Komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych i sposobu ich ustalania i jego uchylenie wynika, z tego że przepis jest zbędny. Koszty ww. komisji to jedynie wynagrodzenie osób wchodzących w jej skład, a wysokość wynagrodzenia jest ustalana na podstawie odrębnego przepisu. Korekta pkt 5 służy doprecyzowaniu, że wynagrodzenie przysługuje wszystkim osobom wchodzącym w skład Komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych, a nie jedynie „członkom komisji”, jak jest aktualnie.</p> <p>Zmiana art. 57d ust. 2 dodania nowego pkt 1, skreślenia dotychczasowego pkt 2 i 3 oraz korekty dotychczasowego pkt 4. W pkt 1 wskazano, że w rozporządzeniu ma zostać uwzględniony zakres niezbędnych kwalifikacji członków komisji oraz potrzebę zapewnienia sprawnego i efektywnego przebiegu procesu opracowywania i weryfikacji pytań. Zmiana pkt 2 jest związana w modyfikacją specjalności, jakie będą musiały być obligatoryjnie reprezentowane w Komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych. Dotychczasowe pkt 2 i 3 dotyczą przekazywania pytań do weryfikacji przez podmioty zewnętrzne i ich uchylenie jest konsekwencją zamknięcia tej możliwości. Zmiana dotychczasowego pkt 4 związana jest ze zmianą w zakresie kosztów ponoszonych przez Komisję do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych.</p>
85.	Art. 4 pkt 18 lit. a	„2) nie mniej niż 2 i nie więcej niż 6 członków komisji;”	Zmiana służy modyfikacji w zakresie składu Komisji Weryfikacyjnej dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów. Aktualnie w skład Komisji Weryfikacyjnej przeprowadzającej egzamin dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów wchodzi 4 egzaminatorów (oprócz przewodniczącego i sekretarza Komisji). W przypadku, kiedy organizowana jest tylko część teoretyczna egzaminu weryfikacyjnego, w skład komisji może wchodzić 2 egzaminatorów (oprócz przewodniczącego i sekretarza Komisji). W związku z dużym zainteresowaniem udziałem w egzaminach weryfikacyjnych, egzaminy te trwają niekiedy do wieczora, bądź do późnych godzin nocnych. Niekiedy czas oczekiwania na egzamin weryfikacyjny jest tak długi, że rodzi rozczarowanie osób zdających i kierują do Ministra Infrastruktury skargi na egzamin z tego powodu. Rozwiązaniem tego problemu będzie możliwość powołania na sesję egzaminacyjną, w przypadku dużej liczby osób zgłoszonych na egzamin weryfikacyjny, do składu Komisji Wery-

			fikacyjnej dodatkowych dwóch egzaminatorów, co znacząco przyspieszy egzaminowanie i skróci czas oczekiwania na egzamin. Ponadto ustawa określi minimalną liczbę 2 egzaminatorów powoływanych do komisji weryfikacyjnej. W przypadku bowiem egzaminów weryfikacyjnych kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów osób ubiegających się o uprawnienie o uprawnienie do kierowania tramwajem, do których przystępuje dużo mniejsza liczba osób, wystarczy, żeby komisja sprawnie i szybko przeprowadziła egzamin weryfikacyjny w składzie dwóch egzaminatorów, przewodniczący i sekretarz komisji.
86.	Art. 4 pkt 18 lit. b	uchyla się ust. 4	Ust. 4 dotyczy możliwości przeprowadzenia części teoretycznej egzaminu weryfikacyjnego m.in. przez dwóch członków komisji. Uchylenie ust. 4 jest konsekwencją zmiany, zgodnie z którą egzamin weryfikacyjny przeprowadza Komisja w składzie m.in. co najmniej 2 i nie więcej niż 6 członków komisji.
87.	Art. 4 pkt 18 lit. c	„7a. Część teoretyczna egzaminu, o którym mowa w art. 58 ust. 1 pkt 7, jest przeprowadzana:  1) przy użyciu pytań egzaminacyjnych pochodzących z katalogu pytań zatwierdzonego przez ministra właściwego do spraw transportu. Katalog pytań oraz pytania zawarte w teście egzaminacyjnym nie stanowią informacji publicznej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej;  2) z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego w rozumieniu art. 3 pkt 3 ustawy z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne, o którym mowa w art. 51 ust. 2a pkt 1; dostawca systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 51 ust. 2a pkt 1, zapewnia dostosowanie go do potrzeb realizacji tego egzaminu.”	Zmiana przepisu służy doprecyzowaniu trybu przeprowadzania egzaminu weryfikacyjnego dla kandydatów na egzaminatorów poprzez wskazanie systemu teleinformatycznego wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego jako właściwego do przeprowadzania egzaminu.
88.	Art. 4 pkt 18 lit. d	„7c. Katalog pytań, o którym mowa w ust. 7a pkt 1, zawiera nie więcej niż 1500 pytań.”	Przepis służy określeniu, że katalog pytań stosowanych na egzaminie weryfikacyjnym dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów powinien zawierać niezbędną liczbę pytań (nie więcej niż 1500 pytań), która obejmie cały materiał przekazywany podczas specjalistycznego kursu. Z jednej strony określenie maksymalnej liczby pytań będzie stanowiło informację dla osoby przystępującej do egzaminu, z jakiej puli pytań może otrzymać pytanie na teście, z drugiej zaś strony pozwoli na efektywne zarządzanie katalogiem przez Komisję do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych.
89.	Art. 4 pkt 19	„1a. W ramach nadzoru, o którym mowa w ust. 1, marszałek województwa kontroluje sposób przeprowadzania testów kwalifikacyjnych, o których mowa w art. 39b ust. 3 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.”	W związku z przekazaniem wojewódzkim ośrodkom ruchu drogowego nowego zadania w postaci przeprowadzenia testów kwalifikacyjnych, doprecyzowano w art. 67 ust. 1a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, iż w ramach nadzoru nad przeprowadzeniem egzaminów przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego marszałek województwa kontroluje sposób przeprowadzenia testów kwalifikacyjnych.

<b>90.</b>	Art. 4 pkt 20 lit. a	„2. Badanie lekarskie, o którym mowa w ust. 1, przeprowadza się:  1) na wniosek osoby w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1-4, 6 i 8;  2) na podstawie skierowania w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 5 i 7.”	Projektowana ustawa zakłada zmianę art. 75 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami w celu dostosowania go do projektowanej zmiany przepisu art. 98a ww. ustawy.
<b>91.</b>	Art. 4 pkt 20 lit. b	„5. Badania, o których mowa w art. 75 ust. 1 pkt 3-5, przeprowadza się w wojewódzkim ośrodku medycyny pracy.”	Projektowana ustawa zakłada zmianę art. 75 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami w celu dostosowania go do projektowanej zmiany przepisu art. 98a ww. ustawy.
<b>92.</b>	Art. 4 pkt 21 lit. a	„1a) przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, i na bieżąco aktualizuje dane uprawnionego lekarza.”	Przepis służy temu, by marszałek województwa przekazywał i na bieżąco aktualizował dane lekarza, który został wpisany do ewidencji uprawnionych lekarzy, również do centralnej ewidencji kierowców. To zaś zapewni wprowadzenie do profilu kierowcy zawodowego oraz profilu kandydata na kierowcę danych osób badanych przez lekarza wpisanego do ewidencji uprawnionych lekarzy albo uniemożliwi wprowadzenie do profilu kierowcy zawodowego oraz profilu kandydata na kierowcę danych osób badanych przez uprawnionego lekarza skreślonego z odpowiedniej ewidencji marszałka województwa.
<b>93.</b>	Art. 4 pkt 21 lit. b	„7) o posiadaniu prawa do przeprowadzania badań profilaktycznych, o których mowa w przepisach Kodeksu pracy.”	Przepis służy zaopatrzeniu marszałka województwa w dodatkową daną w postaci uprawnienia lekarza do przeprowadzania badań profilaktycznych dla kierowców, które z kolei będzie również tą daną przekazywał do centralnej ewidencji kierowców. Obecność ww. danej w centralnej ewidencji kierowców pozwoli stwierdzić (oraz umożliwić lub zamknąć taką możliwość) czy dany lekarz wpisany do ewidencji uprawnionych lekarzy do jest uprawniony do przeprowadzania badań lekarskich w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań do pracy na stanowisku kierowcy, czy też nie jest uprawniony do przeprowadzania ww. badania.
<b>94.</b>	Art. 4 pkt 21 lit. c	„3a. Wpis lekarza w ewidencji uprawnionych lekarzy w zakresie, o którym mowa w ust. 3 pkt 7, następuje na podstawie potwierdzenia o posiadaniu prawa do przeprowadzania badań profilaktycznych, o których mowa w przepisach Kodeksu pracy, wydanego przez wojewódzki ośrodek medycyny pracy.”	Przepis służy określeniu, w jaki sposób marszałek województwa stwierdza posiadanie przez lekarza wpisanego do ewidencji lekarzy uprawnionych do wykonywania badań profilaktycznych dla kierowców.
<b>95.</b>	Art. 4 pkt 22	„2. Uprawniony lekarz, po przeprowadzeniu badania lekarskiego, wydaje osobie badanej orzeczenie lekarskie i przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dane osoby, której wydał to orzeczenie.”	W celu uczynienia procesu uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami w pełni cyfrowym procesem, określono, że lekarz uprawniony do wykonywania badań lekarskich w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami, po przeprowadzeniu badania, docelowo będzie przekazywał odpowiednie dane do centralnej ewidencji kierowców.

96.	Art. 4 pkt 23	„3) jednostki uprawnione do przeprowadzania badań, o których mowa w art. 75 ust. 1 pkt 7 i 8 oraz w art. 79 ust. 4 i 5;”	Wprowadzona zmiana jest konsekwencją dodania w art. 75 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami ust. 5, który zakłada zniesienie rejonizacji w zakresie badań przeprowadzanych przez Wojewódzkie Ośrodki Medycyny Pracy. Skutkować to będzie tym, że w rozporządzeniu wydanym a podstawie art. 81 ustawy z dnia 5 stycznia 2021 r. o kierujących pojazdami nie będą już określone jednostki przeprowadzane uprawnione do przeprowadzania badań, o których mowa w art. 75 ust. 1 pkt 3-5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, bowiem zgodnie z projektowanym ww. ust. 5 będą mogły być przeprowadzane w każdym Wojewódzkim Ośrodku Medycyny Pracy.
97.	Art. 4 pkt 24	„1. Uprawniony psycholog, po przeprowadzeniu badania psychologicznego w zakresie psychologii transportu, wydaje osobie badanej orzeczenie psychologiczne o istnieniu lub braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem lub wykonywania odpowiednich czynności, o których mowa w art. 82 ust. 2, zwane dalej „orzeczeniem psychologicznym”, i przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, dane osoby, której wydał to orzeczenie.”;	W celu uczynienia procesu uzyskania uprawnienia do kierowania pojazdami w pełni cyfrowym procesem, określono, że psycholog uprawniony do wykonywania badań psychologicznych w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdami, po przeprowadzeniu badania, docelowo będzie przekazywał odpowiednie dane do centralnej ewidencji kierowców.
98.	Art. 4 pkt 25	„1a) przekazuje do centralnej ewidencji kierowców, w zakresie i na zasadach określonych w art. 100ac ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, i na bieżąco aktualizuje dane uprawnionego psychologa;”	Przepis służy temu, by marszałek województwa przekazywał i na bieżąco aktualizował dane psychologa, który został wpisany do ewidencji uprawnionych psychologów, również do centralnej ewidencji kierowców. To zaś zapewni wprowadzenie do profilu kierowcy zawodowego oraz profilu kandydata na kierowcę danych osób badanych przez psychologa wpisanego do ewidencji uprawnionych psychologów albo uniemożliwieni wprowadzenie do profilu kierowcy zawodowego oraz profilu kandydata na kierowcę danych osób badanych przez uprawnionego psychologa skreślonego z odpowiedniej ewidencji marszałka województwa.
99.	Art. 4 pkt 26	„Art. 98a. 1. Kierowca lub osoba posiadająca pozwolenie na kierowanie tramwajem, która kierowała pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, jest obowiązana: 1) poddać się: a) badaniu lekarskiemu, b) badaniu psychologicznemu w zakresie psychologii transportu oraz 2) ukończyć kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii. 2. Kierowca lub osoba posiadająca pozwolenie na kierowa-	Ust. 1 służy określeniu (obowiązku) badania i kursu, jakim bez skierowania ma odpowiednio poddać się i ukończyć kierowca, który kierował pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu. Ust. 2 służy określeniu przypadków, w jakich należy bez skierowania podać się badaniu psychologicznemu. Ust. 3 służy określeniu przypadków, w jakich należy bez skierowania ukończyć kurs reedukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ust. 4 służy nałożeniu na starostę obowiązku poinformowania właściwej osoby o obowiązku poddania się odpowiednim badaniom lekarskim i psychologicznym oraz uczestnictwa we właściwych kursach reedukacyjnych. Ust. 5 służy określeniu źródeł (administrator centralnej ewidencji kierowców albo sąd), z których infor-

	<p>nie tramwajem jest obowiązana poddać się badaniu psychologicznemu w zakresie psychologii transportu, jeżeli:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przekroczyła liczbę 24 punktów otrzymanych za naruszenia przepisów ruchu drogowego;</li> <li>2) w okresie próbnym popełniła dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji;</li> <li>3) kierując pojazdem spowodowała wypadek drogowy, w następstwie którego inna osoba poniosła śmierć lub doznała obrażeń, o których mowa w art. 156 § 1 lub art. 157 § 1 Kodeksu karnego.</li> </ol> <p>3. Kierowca lub osoba posiadająca pozwolenie na kierowanie tramwajem jest obowiązana ukończyć kurs reedukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jeżeli:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przekroczyła liczbę 24 punktów otrzymanych za naruszenie przepisów ruchu drogowego;</li> <li>2) w okresie próbnym popełniła dwa wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji.</li> </ol> <p>4. Starosta wysłała osobom, o których mowa w ust. 1 – 3, informację o obowiązku poddania się odpowiednim badaniom lekarskim i psychologicznym oraz o obowiązku ukończenia odpowiednich kursów reedukacyjnych.</p> <p>5. Starosta wysłała informację, o której mowa w ust. 4, z urzędu na podstawie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) informacji uzyskanych od administratora centralnej ewidencji kierowców – w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 i 2 oraz ust. 3;</li> <li>2) wyroku sądu – w zakresie, o którym mowa w ust. 1;</li> <li>3) wniosku organu kontroli ruchu drogowego – w zakresie, o którym mowa w ust. 2 pkt 1 i 3 oraz ust. 3.</li> </ol> <p>6. Starosta przekazuje administratorowi centralnej ewidencji kierowców informację o wysłaniu informacji o obowiązku:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ukończenia odpowiedniego kursu reedukacyjnego i jego ukończeniu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 i ust. 3;</li> </ol>	<p>macje stanowią podstawę do przekazania przez starostę odpowiedniej osobie informacji o obowiązku poddania się odpowiednim badaniom lub ukończenia właściwego kursu reedukacyjnego.</p> <p>Ust. 6 służy nałożeniu na starostę obowiązku przekazania administratorowi centralnej ewidencji kierowców informacji o przekazaniu odpowiedniej osobie informacji o obowiązku poddania się odpowiednim badaniom lub ukończenia właściwych kursów.</p> <p>Ust. 7 służy określeniu, że w przypadku szefów i cudzoziemskiego personelu przedstawicielstw dyplomatycznych informację o obowiązku poddania się odpowiednim badaniom lub ukończenia właściwych kursów przekazuje marszałek województwa.</p> <p>Ust. 8 służy rozciągnięciu sankcji, o której mowa w ust. 1, również na kierujących pojazdami silnikowymi, który nie mają uprawnienia.</p>
--	--	--



		<p>2) odbycia badań i przeprowadzeniu badań, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i ust. 2.</p> <p>7. W przypadku osób, o których mowa w art. 10 ust. 3, informację, o której mowa w ust. 4 i 6, wysyła marszałek województwa mazowieckiego.</p> <p>8. Przepisy ust. 1 i ust. 4-7 stosuje się do osób, które kierowały pojazdami silnikowymi w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.”</p>	
<b>100.</b>	Art. 4 pkt 27	<p>„1. Starosta wydaje decyzję administracyjną o skierowaniu kierowcy lub osoby posiadającej pozwolenie na kierowanie tramwajem na:</p> <p>1) kontrolne sprawdzenie kwalifikacji w formie egzaminu państwowego, jeżeli istnieją uzasadnione zastrzeżenia co do ich kwalifikacji;</p> <p>2) badanie lekarskie, jeżeli istnieją uzasadnione zastrzeżenia co do ich stanu zdrowia.</p> <p>2. Starosta wydaje decyzję administracyjną, o której mowa w ust. 1:</p> <p>1) z urzędu - na podstawie:</p> <p>a) informacji i ustaleń stanu faktycznego uzyskanych w ramach wykonywania zadań własnych – w zakresie, o którym mowa w ust. 1,</p> <p>b) zawiadomienia właściwych organów orzekających o niepełnosprawności lub niezdolności do pracy – w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2;</p> <p>2) na wniosek organu kontroli ruchu drogowego lub dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego – w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1.”</p>	<p>Ust. 1. Służy określeniu, że w przypadku zaistnienia uzasadnionych zastrzeżeń co do stanu zdrowia, starosta kieruje poprzez wydanie decyzji o skierowaniu na kontrolne sprawdzenie kwalifikacji w formie egzaminu państwowego. Dodatkowo, w przypadku zaistnienia uzasadnionych zastrzeżeń co do stanu zdrowia, starostwa kieruje poprzez wydanie decyzji o skierowaniu na badanie lekarskie.</p> <p>Ust. 2 Służy określeniu czy starosta działa z urzędu, czy też na podstawie wniosku innego podmiotu. Ponadto przepis określa, że skierowanie na kontrolne sprawdzenie kwalifikacji oraz badanie lekarskie następuje na podstawie informacji i własnych ustaleń starosty. Dodatkowo na badanie lekarskie może starosta skierować na podstawie zawiadomienia właściwych organów orzekających o niepełnosprawności lub niezdolności do pracy, a na kontrolne sprawdzenie kwalifikacji – na wniosek organu kontroli ruchu drogowego lub dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.</p>
<b>101.</b>	Art. 4 pkt 28	<p>„Art. 101.1. Osoba obowiązana do ukończenia kursu reedukacyjnego, o którym mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2 lub ust. 3, jest obowiązana do:</p> <p>1) przedstawienia staroście zaświadczenia o jego ukończeniu w terminie miesiąca od dnia doręczenia informacji, o</p>	<p>Ust. 1 służy określeniu, że osoba obowiązana do ukończenia kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciw narkomanii oraz kursu reedukacyjnego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jest obowiązana w terminie miesiąca od zawiadomienia o ww. obowiązku do przedstawienia zaświadczenia o ukończeniu odpowiedniego kursu oraz o obowiązku uiszczenia opłaty ewidencyjnej.</p>

		<p>której mowa w art. 98a ust. 4;</p> <p>2) uiszczenia opłaty ewidencyjnej najpóźniej w dniu przedstawienia staroście zaświadczenia, o którym mowa w pkt 1.</p> <p>2. Osoba skierowana na badanie, o którym mowa w art. 99 ust. 1 pkt 2 lub obowiązana do odbycia badań, o których mowa w art. 98a ust. 1 pkt 1 lub ust. 2, jest obowiązana do:</p> <p>1) dostarczenia staroście odpowiedniego orzeczenia lekarskiego lub orzeczenia psychologicznego w terminie miesiąca od dnia doręczenia decyzji, o której mowa w art. 99 ust. 1, lub doręczenia informacji, o której mowa w art. 98a ust. 4;</p> <p>2) uiszczenia opłaty ewidencyjnej najpóźniej w dniu dostarczenia staroście odpowiedniego orzeczenia, o którym mowa w pkt 1.</p> <p>3. Osoba obowiązana do poddania się badaniom, o których mowa w art. 98a ust. 1 pkt 1 lub ust. 2, lub do ukończenia kursu reedukacyjnego, o którym mowa w art. 98a ust. 1 pkt 2, w stosunku do której wydano decyzję o cofnięciu uprawnień do kierowania pojazdami, lub nieposiadająca uprawnień do kierowania pojazdami, składając wniosek o wydanie lub przywrócenie uprawnień, jest obowiązana do dostarczenia staroście:</p> <p>1) odpowiedniego orzeczenia lekarskiego, orzeczenia psychologicznego lub zaświadczenia o ukończeniu kursu reedukacyjnego;</p> <p>2) dowodu uiszczenia opłaty ewidencyjnej.</p> <p>4. Przepisy ust. 1–3 stosuje się odpowiednio do osób, o których mowa w art. 10 ust. 3, z tym że dokumenty są dostarczane marszałkowi województwa mazowieckiego.</p>	<p>Ust. 2 służy określeniu, że osoba obowiązana do poddania się (ze skierowania) badaniu lekarskiemu lub (bez skierowania) badaniu lekarskiemu i badaniu psychologicznemu jest obowiązana w terminie miesiąca od dnia doręczenia skierowania na badanie lub doręczenia informacji o zaistnieniu obowiązku oraz o obowiązku uiszczenia opłaty ewidencyjnej.</p> <p>Ust. 3 służy określeniu, że osoba obowiązana do poddania się (bez skierowania) badaniu lekarskiemu lub psychologicznemu lub uczestnictwa w kursie reedukacyjnym w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii, której cofnięto uprawnienie do kierowania pojazdami, wnioskując o przywrócenie cofniętego uprawnienia przedkłada odpowiednie orzeczenia lub zaświadczenia.</p> <p>Ust. 4 służy określeniu, że w przypadku szefów i cudzoziemskiego personelu przedstawicielstw dyplomatycznych obowiązanych do ukończenia kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciw narkomanii oraz kursu reedukacyjnego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, są oni obowiązani w terminie miesiąca od zawiadomienia o ww. obowiązku do przedstawienia zaświadczenia o ukończeniu odpowiedniego kursu marszałkowi województwa mazowieckiego. Ponadto ww. obowiązani do uczestnictwa w kursie reedukacyjnym w zakresie problematyki przeciwalkoholowej i przeciwdziałania narkomanii, którym cofnięto uprawnienie do kierowania pojazdami, wnioskując o przywrócenie cofniętego uprawnienia przedkładają marszałkowi województwa mazowieckiego odpowiednie orzeczenia lub zaświadczenia.</p>
<b>102.</b>	Art. 4 pkt 29 lit. a	„6) uzyskał informację o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego dokonano w prawie jazdy wpisu, o którym mowa w art. 15 ust. 1.”	Przepis ustanawia podstawę do zatrzymania przez starostę prawa jazdy, w którym dokonano wpisu kodu 95 na podstawie świadectwa kwalifikacji zawodowej, które zostało cofnięte.
<b>103.</b>	Art. 4 pkt 29 lit. b	„1b. Administrator danych i informacji zgromadzonych w	Zmiana obowiązującego przepisu służy dodaniu przypadku określonego w art. 102 ust. 1 pkt 6 ustawy z

		ewidencji przekazuje staroście informacje w przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 4-6, będące podstawą wydania decyzji administracyjnej o zatrzymaniu prawa jazdy.”	dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, tj. zatrzymania prawa jazdy z wpisem kodu 95 na podstawie świadectwa kwalifikacji zawodowej, które zostało cofnięte. Zaistnienie ww. przypadku będzie skutkowało koniecznością przekazania staroście przez administratora określonych danych i informacji.
104.	Art. 4 pkt 29 lit. c	„1ca. Starosta, wydając decyzję administracyjną, w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 6, nadaje jej rygor natychmiastowej wykonalności.”	Przepis służy temu, żeby decyzji o zatrzymaniu prawa jazdy z wpisem kodu 95, które wydano na podstawie świadectwa kwalifikacji zawodowej, które zostało cofnięte, nadać rygor natychmiastowej wykonalności. Przyjęty tryb postępowania powinien skutecznie uniemożliwić wykonywanie przewozu drogowego przez kierowców zawodowych, którzy nie mają wymaganych szkoleń (którym cofnięto świadectwo kwalifikacji zawodowej).
105.	Art. 4 pkt 29 lit. d	„2. Zwrot zatrzymanego prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem następuje po ustaniu przyczyny zatrzymania oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej. Jeżeli od dnia zatrzymania prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem upłynął okres przekraczający rok, warunkiem wydania prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem jest uzyskanie pozytywnego wyniku kontrolnego sprawdzenia kwalifikacji. Warunek nie dotyczy prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem zatrzymanych w związku z nieprzedłożeniem w wymaganym terminie odpowiedniego orzeczenia lekarskiego lub psychologicznego.”	Doprecyzowanie przepisu służy temu, żeby osoby, którym zatrzymano prawo jazdy na okres przekraczający rok, a zatrzymanie prawa jazdy nastąpiło w związku z nieprzedłożeniem w wymaganym terminie odpowiedniego orzeczenia lekarskiego lub psychologicznego, nie podlegały kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji przy składaniu wniosku o zwrot zatrzymanego prawa jazdy.
106.	Art. 4 pkt 29 lit. e	„2a W przypadku, o którym mowa w ust. 1 w pkt 6, prawo jazdy zostanie unieważnione przez właściwy organ.”	Przepis nakłada na starostę obowiązek unieważnienia prawa jazdy z wpisem kodu 95, które zostało zatrzymane w związku z cofnięciem świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego został wydany ww. wpis.
107.	Art. 4 pkt 30	„3. Starosta wydaje decyzję administracyjną o przywróceniu uprawnień do kierowania pojazdami po ustaniu przyczyn, które spowodowały ich cofnięcie, oraz po uiszczeniu opłaty ewidencyjnej. Jeżeli od dnia cofnięcia uprawnień do kierowania pojazdami upłynął okres przekraczający rok, a cofnięcie uprawnień wynikało z zakazu prowadzenia pojazdów na okres przekraczający rok, warunkiem przywrócenia uprawnień jest uzyskanie pozytywnego wyniku kontrolnego sprawdzenia kwalifikacji.”	Doprecyzowanie przepisu służy temu, żeby osoby, którym cofnięto uprawnienie do kierowania pojazdami, a od daty cofnięcia upłynął rok, przed przywróceniem cofniętego uprawnienia byli obowiązani spełnić warunek w postaci uzyskania pozytywnego wyniku z egzaminu na prawo jazdy.
108.	Art. 4 pkt 31	„1. Starosta z urzędu unieważnia kartę kwalifikacji kierowcy po uzyskaniu informacji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej, na podstawie którego ta karta została wydana, i informuje posiadacza karty o jej unieważnieniu.	Ust. 1 służy określeniu trybu postępowania z wydaną przez starostę kartą kwalifikacji kierowcy w przypadku otrzymania informacji o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej. Ust. 2 określa źródło, z którego informacje są podstawą do unieważnienia karty kwalifikacji kierowcy.

		<p>Informacja powinna zawierać w szczególności datę unieważnienia karty kwalifikacji kierowcy.</p> <p>2. Administrator danych i informacji zgromadzonych w ewidencji przekazuje staroście dane o cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej, będących podstawą do unieważnienia karty kwalifikacji kierowcy.”</p>	
109.	Art. 4 pkt 32	<p>„Art. 104a. 1. Zawieszeniu ulegają uprawnienia do kierowania pojazdami osoby, której:</p> <p>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 i 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 (Dz. U poz. 957, z 2019 r. poz. 730 oraz z 2020 r. poz. 1517) lub dokument ten nie może być wydany;</p> <p>2) starosta wydał decyzję administracyjną o zatrzymaniu dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami na podstawie art. 102 ust. 1 pkt 2 – 5 niniejszej ustawy 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. z 2015 r. poz. 541 i 2183, z 2016 r. poz. 2001 oraz z 2018 r. poz. 957) lub art. 5 ust. 5 ustawy z dnia 7 września 2007 r. o pomocy osobom uprawnionym do alimentów (Dz. U. z 2021 r. poz. 877 i 1162).</p> <p>2. Zawieszenie uprawnień do kierowania pojazdami następuje:</p> <p>1) z upływem okresu, w którym pokwitowanie za zatrzymane prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem uprawniało do kierowania pojazdami albo</p> <p>2) od dnia następującego po dniu doręczenia decyzji o zatrzymaniu dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami.</p> <p>3. Zawieszenie uprawnień do kierowania pojazdami ustaje z dniem zwrotu zatrzymanego dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami przez</p>	<p>Ust. 1 służy określeniu w jakich przypadkach (po zatrzymaniu dokumentu lub stwierdzeniu wystąpienia przesłanki do zatrzymania) następuje zawieszenie uprawnienia do kierowania pojazdami.</p> <p>Ust. 2 służy określeniu terminów, od których następuje zawieszenie uprawnień do kierowania pojazdami.</p> <p>Ust. 3 służy określeniu terminu, od którego ustaje zawieszenie uprawnienia do kierowania pojazdami.</p> <p>Ust. 4 służy nałożeniu na organ kontroli ruchu drogowego informacji o dniu rozpoczęcia zawieszenia uprawnienia do kierowania pojazdami.</p> <p>Ust. 5 stanowi, że osoby, których uprawnienia do kierowania pojazdami zostały zawieszono, uznaje się za nieposiadające uprawnień do kierowania pojazdami w zakresie i w okresie, w których uprawnienia te są zawieszono.</p>

		<p>organ wydający prawo jazdy lub pozwolenie na kierowanie tramwajem lub w przypadku wydania dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami.</p> <p>4. Zatrzymując dokument stwierdzający posiadanie uprawnienia do kierowania pojazdami, organ kontroli ruchu drogowego informuje o dniu rozpoczęcia zawieszenia uprawnień do kierowania pojazdami w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 1.</p> <p>5. Osoby, których uprawnienia do kierowania pojazdami zostały zawieszony, uznaje się za nieposiadające uprawnień do kierowania pojazdami w zakresie i okresie, w którym uprawnienia te są zawieszony.”</p>	
110.	Art. 4 pkt 33	„pkt 3-6” zastępuje się wyrazami „pkt 2-5”	Przepis doprecyzowuje przesłankę skreślenia instruktora techniki jazdy z ewidencji instruktorów techniki jazdy. Następuje rezygnacja z przesłanki w postaci ukończenia kursu dla osób ubiegających się o uprawnienia instruktora techniki jazdy na rzecz przesłanki w postaci posiadania co najmniej przez okres 3 lat prawa jazdy kategorii B oraz co najmniej przez okres roku prawo jazdy kategorii odpowiedniej do zakresu prowadzonych zajęć.
111.	Art. 4 pkt 34	„5c. Katalog pytań, o którym mowa w ust. 5a, zawiera nie więcej niż 1500 pytań”	Przepis służy określeniu, że katalog pytań stosowanych na egzaminie państwowym dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy i instruktorów techniki jazdy powinien zawierać niezbędną liczbę pytań (nie więcej niż 1500 pytań), która obejmie cały materiał przekazywany podczas kursu dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy. Z jednej strony określenie maksymalnej liczby pytań będzie stanowiło informację dla osoby przystępującej do egzaminu, z jakiej puli pytań może otrzymać pytanie na teście, z drugiej zaś strony pozwoli na efektywne zarządzanie katalogiem przez Komisję do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych.
112.	Art. 4 pkt 35	„1) wykonywaniem przez starostę zadań, o których mowa w art. 10 ust. 1 i 2, art. 15 ust. 1, art. 15a ust. 1, art. 16 ust. 1, art. 18 ust. 2, art. 28 ust. 3, 8 i 10, art. 30 ust. 1, 3–5, art. 31 ust. 1, art. 33 ust. 2, art. 38 ust. 2, art. 43 ust. 1, art. 44 ust. 1–4 i 7, art. 45 ust. 1 i 3, art. 46 ust. 1–3, 6 i 7, art. 47 ust. 5 i 6, art. 92 ust. 1 i 3, art. 96 ust. 2 pkt 2, art. 97 ust. 1, art. 99 ust. 1–3, art. 102 ust. 1, art. 103 ust. 1 i 3 oraz art. 109 ust. 1–4b;”	Przepis określa wykonywane przez starostę zadania, nad którymi nadzór pod względem legalności sprawuje wojewoda. Przepis został uzupełniony o art. 15a, który dotyczy wydawania karty kwalifikacji kierowcy. Zmiana uprawni wojewodę do sprawowania nadzoru nad wydawaniem karty kwalifikacji kierowcy.
113.	Art. 4 pkt 36	w art. 138a w ust. 1 wyrazy „art. 101 ust. 1 pkt 3 i ust. 2 pkt 3” zastępuje się wyrazami „art. 101 ust. 1 pkt 2 i ust. 2 pkt 2”	Zmiana o charakterze porządkowym. Przepis dotyczy opłat ewidencyjny. Zmiana wynika ze zmiany art. 101 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

		2”.	
114.	Art. 5	W ustawie z dnia 20 marca 2015 r. o zmianie ustawy – Kodeks karny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 541 i 2183, z 2016 r. poz. 2001 oraz z 2018 r. poz. 957) w art. 7 w ust. 1 w pkt 1 wyrazy „w art. 135 ust. 1 pkt 1a” zastępuje się wyrazami „w art. 135 ust. 1 pkt 2.”.	Zmiana głównie o charakterze porządkującym, która służy otrzymaniu obowiązku zatrzymania prawa jazdy kierowcom, którzy przekroczyli w terenie zabudowanym dopuszczalną prędkość o 50 km/h, a stwierdzenie tego naruszenia nastąpiło za pomocą stacjonarnych urządzeń rejestrujących naruszeń.
115.	Art. 6	Uchyła się ust. 10d	Art. 10d ustawy z dnia 24 sierpnia 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1273, z późn. zm.) określa, że do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych, o których mowa w art. 39c ust. 2, art. 39e ust. 3, art. 39g ust. 10 pkt 1 i art. 39h ust. 4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w brzmieniu nadanym ww. ustawą z dnia 24 sierpnia 2015 r., stosuje się przepisy dotychczasowe. Ze względu na fakt, że projektowana ustawa zmienia art. 39c i 39e ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, w celu uzyskania jasności w zakresie tego, kiedy i w jakim brzmieniu wchodzi w życie ww. przepisy ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, uchyła się ww. art. 10d i uzależnia się wejście w życie ww. przepisów od nowego komunikatu określonego w projektowanej ustawie.
116.	Art. 8 pkt 1	„33) karta kwalifikacji kierowcy.”	Przepis wprowadza do katalogu dokumentów I kategorii nowy dokument w postaci karty kwalifikacji kierowcy.  Osoby posiadające taką kartę będą potwierdzać posiadane kwalifikacje, zarówno w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej jak np. Grecja, Włochy, czy Portugalia, jak również w państwach trzecich jak np. Ukraina, Rosja czy Kazachstan. Ze względu na duże zapotrzebowanie osób posiadających uprawnienia do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy oraz czasochłonny i kapitałochłonny proces ich uzyskania oraz wykorzystanie w dużej mierze poza Polską karta będzie podatna na jej podrobienie. Stąd też powinna posiadać odpowiednio wysoki poziom zabezpieczeń analogiczny do tego, jaki występuje w przypadku innych dokumentów pierwszej kategorii jak prawo jazdy, karta do tachografu czy zaświadczenie ADR. Ponadto karta będzie zawierać wrażliwe dane, które na etapie wnioskowania o nią, jej produkcji i wydania, jak również przechowywania danych, muszą być odpowiednio chronione oraz zabezpieczone przed dostępem osób nieuprawnionych. Ustanowienie karty dokumentem pierwszej kategorii zapewni spełnienie tych warunków.
117.	Art. 8 pkt 2	„1. Dokumenty publiczne wydawane na podstawie przepisów dotychczasowych, wytwarzane według wzoru określonego w przepisach prawa powszechnie obowiązującego, które nie spełniają wymagań odnośnie do minimalnych zabezpieczeń określonych w niniejszej ustawie, mogą być nadal wydawane, nie dłużej jednak niż przez okres:  1) w przypadku dokumentów publicznych kategorii pierwszej i drugiej, z wyłączeniem dowodów rejestracyjnych	Umożliwienie organom rejestrującym służb wydawania dokumentów rejestracyjnych, nie dłużej niż przez okres dodatkowego roku pozwoli na realizację zmiany już w nowym systemie i wyeliminuje konieczność ponoszenia kosztów zarówno po stronie służb jak i administratora centralnej ewidencji.  Przewiduje się, że prowadzone prace w zakresie modernizacji centralnej ewidencji pojazdów w części, o której mowa w art. 80a ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r – prawo o ruchu drogowym zakończą się w 2022 r. Jednocześnie obecne brzmienie przepisów z tego obszaru umożliwi wydawanie dowodów rejestracyjnych przez służby, zgodnie z aktualnie określonym wzorem, nie dłużej niż do dnia 11 lipca 2021 r. Po tym terminie konieczne będzie obsłużenie w niewspieranym i przestarzałym już obecnie

		<p>pojazdów o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym oraz kart pojazdów, o których mowa w art. 77 tej ustawy – trzech lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy;</p> <p>2) w przypadku dokumentów publicznych kategorii trzeciej – pięciu lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy;</p> <p>3) w przypadku kart pojazdów, o których mowa w art. 77 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – do dnia 3 września 2022 r.;</p> <p>4) w przypadku dowodów rejestracyjnych pojazdów, o których mowa w art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym – do dnia 29 marca 2023 r.”.</p>	<p>technologicznie systemie wykorzystywanym przez służby możliwości wydruku dokumentów spełniających nowe wymagania. Aktualnie eksploatowany w służbach sprzęt i oprogramowanie może nie obsłużyć wydruku nowych i spełniających wymagania dokumentów. Realizacja zmian w starym systemie przy trwających pracach w zakresie modernizacji nie znajduje uzasadnienia i skutkuje koniecznością poniesienia dodatkowych i znaczących kosztów.</p> <p>Ponadto, zmiana w zakresie karty pojazdu ma na celu wydłużenie okresu wydawania tej karty (czyli dokumentu publicznego I kategorii) w dotychczasowej formie do dnia 4 września 2022 r. – tj. do dnia, w którym zgodnie z przepisami ustawy z dnia 14 sierpnia 2020 r. o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1517) karta pojazdu przestanie być wydawana i straci ważność.</p> <p>Karta pojazdu jako dokument kategorii I nie spełniania szeregu minimalnych wymagań w zakresie zabezpieczeń dokumentów wynikających z ustawy o dokumentach publicznych i rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 2 lipca 2019 r. w sprawie wykazu minimalnych zabezpieczeń dokumentów publicznych przed fałszerstwem (Dz. U. poz. 1281). Obowiązujące przepisy umożliwiają wydawanie karty pojazdu w obecnej formie do dnia 11 lipca 2021 r. Dostosowanie karty pojazdu do ww. wymagań w zakresie zabezpieczeń wymagałoby licznych zmian, które według wskazań wytwórcy byłyby bardzo kosztowne i w praktyce wymagałyby zaprojektowania i wydania nowego dokumentu. Podejmowanie prac w tym zakresie, zarówno przez administrację, jak i wytwórcę tego dokumentu, aby wprowadzić stosowne zmiany na bardzo krótki czas (około 1,5 roku), nie byłoby racjonalne.</p> <p>Zasadne jest więc zaproponowane umożliwienie wydawania karty pojazdu zgodnie z aktualnie określonym wzorem, nie dłużej jednak niż do dnia 4 września 2022 r., od którego dokument ten nie będzie już produkowany i wydawany.</p>
118.	Art. 7	<p>„2. Minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesięcy przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.”.</p>	<p>Doprecyzowanie istniejącego przepisu w zakresie tego, że komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych minister właściwy do spraw cyfryzacji będzie ogłaszał w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu. Rozwiązanie zapewni ministrowi właściwemu do spraw transportu aktywny udział w pracach nad ww. komunikatem.</p>
119.	Art. 9	<p>„Art. 9. 1. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wydawanie karty kwalifikacji kierowcy:</p> <p>1) art. 32b ust. 5 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, oraz art. 15a ustawy zmienionej w art. 4 nie stosuje się;</p> <p>2) świadectwo kierowcy jest wydawane z wpisem kodu</p>	<p>Istnieje potrzeba wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wydawanie karty kwalifikacji kierowcy, co wymaga czasu. W momencie kiedy będzie to gotowe, zostanie wydany odpowiedni komunikat ministra właściwego do spraw transportu. Do czasu wdrożenia ww. rozwiązań technicznych, świadectwo kierowcy będzie wydawane na dotychczasowych zasadach, tj. na podstawie dokumentów określonych w pkt ust. 1 pkt 2. Ponadto do czasu wdrożenia ww. rozwiązań nie będzie stosowało się art. 15a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.</p>

		<p>95na podstawie wniosku, o którym mowa w art. 32b ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, do którego dołącza się:</p> <p>a) kopię licencji wspólnotowej,</p> <p>b) zaświadczenie o zatrudnieniu kierowcy oraz spełnieniu przez kierowcę wymagań, o których mowa w art. 39a ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą,</p> <p>c) kopię dokumentu tożsamości,</p> <p>d) kopię prawa jazdy,</p> <p>e) kopię dokumentu potwierdzającego ubezpieczenie społeczne kierowcy.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw transportu komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1.”</p>	
120.	Art. 10	<p>„Art. 10.1. Świadczenie kierowcy wydane w Rzeczypospolitej Polskiej przed dniem 23 maja 2020 r. bez wpisu kodu 95 albo z wpisem kodu 95 oraz od dnia 23 maja 2020 r. z wpisem kodu 95 potwierdza spełnienie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 5 i 6 ustawy zmienionej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, przez okres, na jaki zostało wydane.</p> <p>2. Świadczenie kierowcy wydane. w państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub w państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub w Zjednoczonym Królestwie Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej przed dniem 23 maja 2020 r. bez wpisu kodu 95 potwierdza spełnienie wymagań, o których mowa w art. 39a ust. 1 pkt 5 i 6 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, przez okres, na jaki zostało wydane.”</p>	Przepis służy określeniu ważności wydanych świadectw kierowcy. Chodzi o wydane w Polsce przed dniem 23 maja 2020 r. świadectwa kierowcy z wpisem kodu 95 i bez wpisu tego kodu oraz świadectwa kierowcy wydane od 23 maja 2020 r. z wpisem kodu 95. Chodzi również o wydane w państwach członkowskich UE przed 23 maja 2020 r. świadectwa kierowcy bez wpisu kodu.
121.	Art. 11	Art. 11. 1. Minister właściwy do spraw transportu przeka-	Przepis określa tryb przekazania pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym wojewódzkim ośrodkom



		<p>zuje dyrektorom wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego katalog pytań testowych, o którym mowa w art. 39b<sup>1</sup> ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw transportu komunikat określający termin, od którego będzie przekazywał katalog pytań testowych, o którym mowa w art. 39b<sup>1</sup> ustawy zmienionej art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p> <p>3. Katalog pytań testowych dotychczas stosowany na teście kwalifikacyjnym stosuje się do dnia przekazania katalogu pytań testowych, o którym mowa w ust. 2, jednak nie dłużej niż przez okres dwóch lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.”</p>	<p>ruchu drogowego, które przejmą od wojewodów na mocy procedowanej ustawy zadanie w postaci przeprowadzenia testów kwalifikacyjnych. Ponadto przepis wskazuje, że przekazanie przez ministra właściwego do spraw transportu katalogu pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym nastąpi od terminu wskazanego w komunikacie.</p> <p>Po wejściu w życie projektu ustawy testy kwalifikacyjne będą musiały być w dalszym ciągu przeprowadzane. Katalog pytań testowych będzie musiał zostać odpowiednio uzupełniony (zweryfikowany), a na to potrzeba czasu. Stąd konieczny jest przepis przejściowy wskazujący, iż dotychczasowy katalog powinien być wykorzystywany do czasu przygotowania nowego (tj. zweryfikowanego oraz uzupełnionego o nowe pytania) katalogu.</p>
122.	Art. 12	<p>„Art. 12. 1. Z dniem wejścia w życie aktu wykonawczego wydanego na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienionej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, przedsiębiorcy prowadzący ośrodek szkolenia wpisani do właściwych rejestrów przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia prowadzą wszystkie szkolenia i kursy zgodnie z programem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienionej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.</p> <p>2. Do szkoleń i kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej oraz kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie aktu wykonawczego wydanego na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienionej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, stosuje się dotychczasowy program szkolenia.”</p>	<p>Wdrożenie dyrektywy 2018/645 nastąpi poprzez nowe rozporządzenie wydane przez ministra właściwego do spraw infrastruktury na podstawie art. 39 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. Przepis reguluje szkolenie kierowców przed wdrożeniem dyrektywy 2018/645 i po jej wdrożeniu. Od momentu wejścia w życie nowego rozporządzenia działające ośrodki szkolenia (ośrodki wpisane do rejestru działalności regulowanej) mają prowadzić zajęcia zgodnie z „nowym” programem, tj. obowiązującym programem uzupełnionym o elementy zawarte w dyrektywie 2018/645. Tymczasem w stosunku do szkoleń rozpoczętych i niezakończonych przed wejściem ww. rozporządzenia będzie stosować się dotychczasowy program szkolenia.</p>
123.	Art. 13	<p>„Art. 13. Propozycje scenariuszy, wizualizacji i opisów wchodzących w skład pytań egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie państwowym przekazywane komisji, o której mowa w art. 57a ust. 1 ustawy zmienionej w art. 4, w brzmieniu dotychczasowym, przez podmioty zewnętrzne oraz przez osoby prywatne, podlegające weryfikacji na</p>	<p>W związku z zamknięciem możliwości przekazywania przez podmioty zewnętrzne pytań stosowanych na egzaminie państwowym na prawo jazdy (ze względu na nieefektywność rozwiązania) przekazane przez podmioty zewnętrzne pytania do weryfikacji przekazuje się bez weryfikacji ministrowi właściwemu do spraw transportu. Jednocześnie ust. 2 doprecyzowuje, że przekazanie dotychczas przez podmioty zewnętrzne pytania stanowi jednoczesne przekazanie ich praw autorskich.</p>

		podstawie dotychczasowych przepisów ustawy zmienianej w art. 4, przekazuje się ministrowi właściwemu do spraw transportu do archiwizacji bez przeprowadzenia ich weryfikacji.”	
124.	Art. 14	„Art. 14.1 Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.	W związku z koniecznością wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, który jest nowelizowany procedowaną ustawą, będzie potrzebny czas na wydanie tego rozporządzenia. Przedmiotowy przepis zapewnia z jednej strony czas na wydanie nowego rozporządzenia, z drugiej zaś strony ustanawia obowiązywanie dotychczasowego aktu wykonawczego do czasu wydania nowego rozporządzenia.
125.	Art. 15	„Art. 15. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 80d ust. 7 ustawy zmienianej w art. 2 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 80d ust. 7 ustawy zmienianej w art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tego przepisu.”	W związku ze zmianą przepisów upoważniających do wydania rozporządzenia w sprawie opłat ewidencyjnych, przepis zapewnia obowiązywanie dotychczasowego aktu wykonawczego do czasu wydania nowego rozporządzenia.
126.	Art. 16	„Art. 16. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 100aa ust. 8 ustawy zmienianej w art. 2 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 100aa ust. 8 ustawy zmienianej w art. 2, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 36 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tego przepisu.”	W związku ze zmianą przepisów upoważnienia do wydania rozporządzenia na podstawie art. 100aa ust. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym przepis wprowadza okres przejściowy do czasu wydania nowego rozporządzenia.
127.	Art. 17	„Art. 17. Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 57d ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 57d ust. 1 ustawy zmienianej w art. 3, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tego przepisu.”	W związku ze zmianą przepisów upoważniających do wydania rozporządzenia w sprawie Komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych, przepis zapewnia obowiązywanie dotychczasowego aktu wykonawczego do czasu wydania nowego rozporządzenia.

128.	Art. 18	<p>„Art. 18 Dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane na podstawie art. 81 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 4 zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 81 ust. 1 ustawy zmienianej w art. 4, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy, oraz mogą być zmieniane na podstawie tego przepisu.”</p>	<p>W związku z koniecznością wydania nowego rozporządzenia na podstawie art. 81 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, przepis umożliwia stosowanie dotychczasowego rozporządzenia wydanego na ww. podstawie prawnej, jednak nie dłużej niż przez okres 12 miesięcy od dnia wejścia w życie projektowanej ustawy.</p>
129.	Art. 19	<p>„<b>Art. 19. 1.</b> Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych z wykorzystaniem systemu informatycznego wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, testy kwalifikacyjne mogą być przeprowadzane w formie pisemnej w postaci papierowej.</p> <p>2. Minister właściwy do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw transportu komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 1 miesiąca przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.</p> <p>3. Minister właściwy do spraw transportu po ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej komunikatu określającego termin wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w ust. 1, przekaze, nie później niż 2 tygodnie przed terminem wdrożenia rozwiązań technicznych określonych w tym komunikacie, bazę pytań dostawcy systemu informatycznego wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego.”</p>	<p>Docelowo testy kwalifikacyjne będą przeprowadzane w formie elektronicznej. Przepis jednak stanowi, że do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przeprowadzenie testów kwalifikacyjnych w formie elektronicznej, będą mogły być przeprowadzane w formie papierowej. Ponadto przepis służy określeniu, że termin, od którego testy kwalifikacyjne będą przeprowadzane w formie elektronicznej, zostanie ogłoszony z co najmniej 3-miesięcznym wyprzedzeniem w formie komunikatu. Dodatkowo minister właściwy do spraw transportu ma przekazać dostawcy systemu co najmniej z 2-tygodniowym wyprzedzeniem bazę pytań stosowanych na teście kwalifikacyjnym.</p>
130.	Art. 20	<p>„<b>Art. 20.</b> Minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców</p>	<p>Docelowo dane dotyczących nabywania uprawnień przez kierowców zawodowych będą wprowadzane do centralnej ewidencji kierowców. Przepis określa, że do czasu jednak ogłoszenia komunikatu, o którym mowa w przepisie (komunikat jest związany z uruchomieniem CEK 2.0), dane będą wprowadzane do profilu kierowcy zawodowego.</p>

		danych dotyczących nabywania uprawnień przez kierowców zawodowych. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesiące przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.”	
131.	Art. 21	„Art. 21. Minister właściwy do spraw informatyzacji w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu ogłasza w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej oraz na stronie podmiotowej Biuletynu Informacji Publicznej ministra właściwego do spraw informatyzacji komunikat określający termin wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających wprowadzanie, przekazywanie, gromadzenie i udostępnianie z centralnej ewidencji kierowców danych o lekarzach i psychologach oraz wydawanych przez nich orzeczeniach lekarskich i psychologicznych. Komunikat ogłasza się w terminie co najmniej 3 miesiące przed dniem wdrożenia rozwiązań technicznych określonym w tym komunikacie.”	Docelowo dane o lekarzach i psychologach oraz wydawanych przez nich orzeczeniach lekarskich i psychologicznych będą wprowadzane do centralnej ewidencji kierowców. Przepis określa, że do czasu jednak ogłoszenia komunikatu, o którym mowa w przepisie (komunikat jest związany z uruchomieniem CEK 2.0), dane będą wprowadzane do profilu kierowcy zawodowego lub profilu kandydata na kierowcę.
132.	Art. 22	„Art. 22. 1. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, kierownik ośrodka szkolenia przekazuje do wojewody przez wprowadzenie na bieżąco do profilu kierowcy zawodowego, a dyrektor szkoły, placówki lub centrum, o których mowa w art. 39aa ust. 1 pkt 2-4 ustawy zmienianej w art. 1, wprowadza na bieżąco do profilu kierowcy zawodowego:  1) informację o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia pierwszych zajęć teoretycznych w ramach kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego lub informację o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia modułu szkolenia okresowego;  2) w momencie wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego ukończenie szkolenia okresowego, wydania zaświadczenia potwierdzających ukończenie modułu szkolenia okresowego, o których mowa w art. 39d ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym albo ukończenia kursu kwalifikacyjnego następujące dane dotyczące osób, które ukończyły kurs kwalifikacyjny lub szkolenie okresowe:	Docelowo kierownik ośrodka szkolenia będzie przekazywał wojewodzie wskazane w przepisie dane poprzez przekazanie ich do centralnej ewidencji kierowców. Przepis określa, że do czasu jednak ogłoszenia komunikatu, o którym mowa w przepisie (komunikat jest związany z uruchomieniem CEK 2.0), dane będą wprowadzane do profilu kierowcy zawodowego.

a) nazwa podmiotu prowadzącego kurs kwalifikacyjny lub szkolenie okresowe,

b) numer ośrodka szkolenia z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, który przeprowadził szkolenie oraz nazwa organu, który dokonał wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia albo numer szkoły, placówki lub centrum, o których mowa w art. 39aa ust. 1 pkt 2–4 ustawy zmienianej w art. 1, w Rejestrze 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 2021 r. poz. 584 i 619),

c) imię i nazwisko,

d) datę i miejsce urodzenia,

e) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument,

f) rodzaj ukończonego kursu kwalifikacyjnego,

g) zakres ukończonego kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego,

h) datę rozpoczęcia i zakończenia kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego lub data przeprowadzenia zajęć modułu modułu szkolenia okresowego, o którym mowa w art. 39d ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,

i) tytuł modułu szkolenia okresowego, o których mowa w art. 39d ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,

j) datę wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej potwierdzającego ukończenie szkolenia okresowego albo data i numer zaświadczenia potwierdzającego ukończenie modułu szkolenia okresowego.”.

2. W momencie wykonania czynności, o której mowa w pkt 1, następuje automatyczne wygenerowanie numeru kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego w systemie

		<p>teleinformatycznym.</p> <p>3. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, kierownik ośrodka szkolenia wydaje świadectwo kwalifikacji zawodowej przez wprowadzenie informacji o jego wydaniu do profilu kierowcy zawodowego niezwłocznie po ukończeniu przez osobę wymaganych zajęć w ramach szkolenia okresowego.”</p>	
133.	Art. 23	<p>„Art. 23. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, wojewoda przekazuje do systemu teleinformatycznego, o którym mowa w art. 16a ustawy zmienianej w art. 4, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, i na bieżąco aktualizuje następujące dane z prowadzonego rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) nazwę przedsiębiorcy;</li> <li>2) siedzibę firmy i adres albo miejsce zamieszkania przedsiębiorcy;</li> <li>3) nazwę organu, który dokonał wpisu do rejestru;</li> <li>4) numer w rejestrze;</li> <li>5) numer identyfikacji podatkowej NIP oraz numer identyfikacji REGON, o ile taki posiada;</li> <li>6) datę wpisu;</li> <li>7) zakres wpisu;</li> <li>8) datę wydania zgody, o której mowa w art. 39gb ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą;</li> <li>9) zakres wpisu po wydanej zgodzie, o której mowa w art. 39gb ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1;</li> <li>10) datę cofnięcia zgody, o której mowa w art. 39gb ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1;</li> <li>11) datę wydania zakazu prowadzenia ośrodka szkolenia;</li> <li>12) datę skreślenia z rejestru.”</li> </ol>	<p>W celu poprawnego funkcjonowania profilu kierowcy zawodowego, tj. umożliwieniu operatorowi systemu weryfikacji podmiotów pod kątem możliwości pobrania przez nich ww. profilu, dodano przepis (art. 20 projektu ustawy), na podstawie którego wojewoda przekaże operatorowi systemu i na bieżąco będzie aktualizował dane o ośrodkach szkolenia wpisanych do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.</p>

134.	Art. 24	<p>„<b>Art. 24. 1.</b> Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub upoważniony przez niego pracownik wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej wprowadzają do profilu kierowcy zawodowego, datę złożenia z wynikiem pozytywnym lub negatywnym testu kwalifikacyjnego przez osobę przystępującą do tego testu i datę wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej.</p> <p>2. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub upoważniony przez niego pracownik wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej wydają świadectwo kwalifikacji zawodowej przez wprowadzenie informacji o jego wydaniu do profilu kierowcy zawodowego niezwłocznie po złożeniu przez osobę, o której mowa w ust. 1, testu kwalifikacyjnego z wynikiem pozytywnym.</p> <p>3. Dane, o których mowa w ust. 1, wprowadza się do profilu kierowcy zawodowego niezwłocznie po uzyskaniu negatywnego lub pozytywnego wyniku z testu kwalifikacyjnego i wydaniu świadectwa kwalifikacji zawodowej.”</p>	<p>Docelowo dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub upoważniony przez niego pracownik wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej będzie wprowadzał dane osoby, która przystąpiła do testu kwalifikacyjnego, do centralnej ewidencji kierowców. Przepis określa, że do czasu jednak ogłoszenia komunikatu, o którym mowa w przepisie (komunikat jest związany z uruchomieniem CEK 2.0), dane będą wprowadzane do profilu kierowcy zawodowego. Do ogłoszenia ww. komunikatu wydanie świadectwa kwalifikacji zawodowej nastąpi poprzez wprowadzenie odpowiedniej informacji do profilu kierowcy zawodowego.</p>
135.	Art. 25	<p>„<b>Art. 25. 1.</b> Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, wojewoda lub upoważniony przez niego pracownik urzędu wojewódzkiego oraz dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej cofają świadectwo kwalifikacji zawodowej odpowiednio zgodnie z art. 39c ust. 4 albo ust. 5 ustawy zmienianej w art. 1 i wprowadzają do profilu kierowcy zawodowego informację o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej wraz z datą cofnięcia świadectwa.</p> <p>2. Dane, o których mowa w ust. 1, wprowadza i aktualizuje się do profilu kierowcy zawodowego niezwłocznie po cofnięciu świadectwa kwalifikacji kierowcy.”</p>	<p>Docelowo wojewoda lub upoważniony przez niego pracownik urzędu wojewódzkiego oraz dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej będzie wprowadzał dane osoby, której cofnięto świadectwo kwalifikacji zawodowej, do centralnej ewidencji kierowców. Przepis określa, że do czasu jednak ogłoszenia komunikatu, o którym mowa w przepisie (komunikat jest związany z uruchomieniem CEK 2.0), ww. dana będzie wprowadzana do profilu kierowcy zawodowego.</p>
136.	Art. 26	<p>„<b>Art. 26. 1.</b> Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych,</p>	<p>Docelowo dane dotyczące wydanych karty kwalifikacji kierowcy i świadectwa kwalifikacji zawodowej,</p>

	<p>określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 17, który wydał profil kierowcy zawodowego, na bieżąco przekazuje do centralnej ewidencji kierowców następujące dane w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) kart kwalifikacji kierowcy: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) imię i nazwisko,</li> <li>b) datę i miejsce urodzenia,</li> <li>c) datę wydania karty,</li> <li>d) datę ważności karty,</li> <li>e) nazwę organu wydającego,</li> <li>f) numer karty,</li> <li>g) serię i numer blankietu karty,</li> <li>h) numer prawa jazdy wpisany do karty oraz nazwa państwa, które je wydało,</li> <li>i) zakres wpisu kodu 95 i termin jego ważności</li> <li>j) datę unieważnienia karty,</li> </ol> </li> <li>2) świadectw kwalifikacji zawodowej: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) imię i nazwisko,</li> <li>b) datę i miejsce urodzenia,</li> <li>c) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument,</li> <li>d) rodzaj ukończonego kursu kwalifikacyjnego,</li> <li>e) zakres ukończonego kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego,</li> <li>f) datę rozpoczęcia i zakończenia kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego,</li> <li>g) datę wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej,</li> <li>h) numer wydanego świadectwa kwalifikacji zawodowej,</li> </ol> </li> </ol>	<p>będą przekazywane do centralnej ewidencji kierowców. Przepis określa, że do czasu jednak ogłoszenia komunikatu, o którym mowa w przepisie (komunikat jest związany z uruchomieniem CEK 2.0), ww. dane będzie przekazywał do centralnej ewidencji kierowców organ, który wydał profil kierowcy zawodowego.</p>
--	---	--



		<p>i) dane podmiotu, który przeprowadził kurs kwalifikacyjny lub szkolenie okresowe</p> <p>j) datę cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej.</p> <p>2. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w art. 20, dane, o których mowa w ust. 1, udostępnia się innym państwom członkowskim, zgodnie z art. 100as ustawy zmienianej w art. 2 oraz organom właściwym do wydania karty kwalifikacji kierowcy.</p> <p>3. Organ, który utworzył profil kierowcy zawodowego przekazuje do centralnej ewidencji kierowców dane o kartach kwalifikacji kierowcy i świadectwach kwalifikacji zawodowej, wydanych od dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 9 ust. 2, do dnia rozpoczęcia przekazywania danych, o których mowa w ust. 1.”</p>	
137.	Art. 27	„Art. 27. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych, określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 20, unieważnienie karty kwalifikacji, o którym mowa w art. 103a ustawy zmienianej w art. 4, następuje na podstawie danych z profilu kierowcy zawodowego.”	Docelowo karta kwalifikacji kierowcy będzie unieważniana na podstawie danych z centralnej ewidencji kierowców. Przepis określa, że do czasu jednak ogłoszenia komunikatu, o którym mowa w przepisie (komunikat jest związany z uruchomieniem CEK 2.0), unieważnienie karty kwalifikacji kierowcy będzie następować na podstawie danych z profilu kierowcy zawodowego.
138.	Art. 28	„Art. 28. W celu wdrożenia rozwiązań technicznych, o których mowa w art. 20, organy właściwe w sprawach wydawania uprawnień do kierowania pojazdami przekazują do centralnej ewidencji kierowców, do dnia określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, dane i informacje zawarte w profilu kierowcy zawodowego oraz dane, o których mowa w art. 23, zgromadzone do dnia poprzedzającego dzień określony w tym komunikacie i aktualizują przekazane dane i informacje.”	Przepis określa, że organy właściwe z spraw wydawania uprawnień przekazują do centralnej ewidencji kierowców i aktualizują (po 6 miesiącach od wejścia w życie ustawy), w celu wdrożenia rozwiązań technicznych związanych z centralną ewidencją kierowców, dane związane z profilem kierowcy zawodowego.
139.	Art. 29	„Art. 29. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, zadania wojewody oraz dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej, o których mowa w art. 39c ust. 2 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, uznaje się za wykonane w przypadku wprowadzenia przez dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej do profilu kierowcy zawo-	Przekazanie informacji przez wojewodę lub dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej o uzyskaniu świadectwa kwalifikacji zawodowej na dotychczasowych zasadach będzie uznane za spełnione, jeżeli te dane zostaną wprowadzone, do dnia ogłoszenia odpowiedniego komunikatu (komunikat związany z uruchomieniem CEK 2.0) do profilu kierowcy zawodowego. Rozwiązanie służy temu, by nie dublować obowiązków ww. podmiotom

		dowego daty złożenia z wynikiem pozytywnym lub negatywnym testu kwalifikacyjnego przez osobę przystępującą do tego testu i daty wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej.”	
140.	Art. 30	„Art. 30. Do dnia wdrożenia rozwiązań technicznych określonego w komunikacie, o którym mowa w art. 20, zadanie kierownika ośrodka szkolenia, o którym mowa w art. 39e ust. 2 pkt 1 i 3 oraz ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, uznaje się za wykonane w przypadku wprowadzenia przez kierownika ośrodka szkolenia do profilu kierowcy zawodowej danych, o których mowa w art. 22 ust. 1.”	Przekazanie informacji przez kierownika ośrodka szkolenia o wydaniu świadectwa kwalifikacji zawodowej na dotychczasowych zasadach będzie uznane za spełnione, jeżeli te dane zostaną wprowadzone, do dnia ogłoszenia odpowiedniego komunikatu (komunikat związany z uruchomieniem CEK 2.0) do profilu kierowcy zawodowego. Rozwiązanie służy temu, by nie dublować obowiązków ww. podmiotu
141.	Art. 31	„Art. 31. Przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym stosuje się do:  1) uczniów szkół, którzy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy rozpoczęli kształcenie w zawodzie, dla którego podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe (Dz. U. z 2021 r. poz. 1082) przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, i nie zakończyli tego kształcenia;  2) słuchaczy kwalifikacyjnych kursów zawodowych, którzy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy rozpoczęli kształcenie w zakresie kwalifikacji wyodrębnionej w zawodzie, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodzie szkolnictwa branżowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 46 ust. 1 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe przewiduje przygotowanie do uzyskania kwalifikacji do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, i nie zakończyli tego kształcenia;  3) uczniów szkół, którzy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy rozpoczęli kształcenie w zawodzie, dla którego podstawa programowa kształcenia w zawodach szkolnictwa zawodowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 47 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, w brzmieniu obo-	W ustawie określono okres przejściowy dla uczniów i słuchaczy wskazanych w tym przepisie osób i polega on na stosowaniu przepisów w dotychczasowym brzmieniu, w przypadku rozpoczęcia kształcenia we wskazanej w przepisach formie przed wejściem w życie projektowanej ustawy.

		<p>wiążącym przed dniem 1 września 2019 r., przewiduje przygotowanie do testu kwalifikacyjnego w zakresie kwalifikacji wstępnej, o której mowa w ustawie zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, i nie zakończyli tego kształcenia;</p> <p>4) słuchaczy kwalifikacyjnych kursów zawodowych, którzy przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy rozpoczęli kształcenie w zakresie kwalifikacji wyodrębnionej w zawodzie, dla której podstawa programowa kształcenia w zawodach szkolnictwa zawodowego, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 47 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 grudnia 2016 r. – Prawo oświatowe, w brzmieniu obowiązującym przed dniem 1 września 2019 r., przewiduje przygotowanie do testu kwalifikacyjnego w zakresie kwalifikacji wstępnej, o której mowa w ustawie zmienianej w art. 1, w brzmieniu dotychczasowym, i nie zakończyli tego kształcenia.”</p>	
142.	Art. 32	<p>„Art. 32. Ustawa wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:</p> <p>1) art. 23, który wchodzi w życie po upływie 2 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;</p> <p>2) art. 1 pkt 4 lit. a, pkt 5 lit. c–f, h oraz lit. i, oraz pkt 6, 7 – w zakresie art. 39c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, pkt 8, 9 lit. a, pkt 10 lit. d – w zakresie art. 39e ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, oraz pkt 11, art. 2 pkt 1, 2, 10 i 11, art. 4 pkt 8 i 36, art. 22, art. 24, art. 25, art. 27, art. 29 i art. 30, które wchodzi w życie po upływie 4 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;</p> <p>3) art. 2 pkt 6, 7 i 9, art. 26 ust. 1 i 2 oraz art. 28, które wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy;</p> <p>4) art. 4 pkt 18 lit. c, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2022 r.;</p> <p>5) art. 1 pkt 7 – w zakresie art. 39c ust. 2–5 ustawy zmienianej w art. 1, pkt 10 lit. a–c i d – w zakresie art. 39e ust. 3 ustawy zmienianej w art. 1, pkt 13 – w zakresie art. 39 gb ust. 3 pkt 1 – w zakresie opłaty ewidencyjnej i pkt 2, oraz</p>	Przepis określa terminy wejścia w życie ustawy.

	<p>ust. 6 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 1, art. 4 pkt 31 – w zakresie art. 103a ust. 2 ustawy zmienianej w art. 4, oraz art. 6, które wchodzi w życie z dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 20;</p> <p>6) art. 1 pkt 16 lit. b i pkt 17 lit. b ustawy zmienianej w art. 1 oraz art. 4 pkt 21 lit. a, pkt 22, 24 i 25, które wchodzi w życie z dniem określonym w komunikacie, o którym mowa w art. 21;</p> <p>7) art. 4 pkt 26 – w zakresie art. 98a ust. 2 pkt 2, ust. 3 i 5 pkt 1 i ust. 6 ustawy zmienianej w art. 4 oraz pkt 29 lit. b, których wejście w życie wynika z komunikatu, o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy zmienianej w art. 7.”</p>	
--	--	--

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA CYFRYZACJI<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji kierowców**

Na podstawie art. 100aa ust. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, 463, 694 i 720) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowy katalog danych gromadzonych w centralnej ewidencji kierowców, zwanej dalej „ewidencją”.

§ 2. W stosunku do osób posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi, tramwajami lub motorowerami, zwane dalej „uprawnieniami”, lub osób, którym cofnięto te uprawnienia, osób nieposiadających uprawnień, które kierując pojazdem popełniły naruszenie, osób nieposiadających uprawnień, w stosunku do których orzeczono środek karny w postaci zakazu prowadzenia pojazdów oraz o osobach posiadających lub którym unieważniono kartę kwalifikacji kierowcy, w ewidencji gromadzi się następujące dane:

- 1) o uprawnieniach:
  - a) datę uzyskania uprawnienia,
  - b) datę ważności uprawnienia,
  - c) rodzaj oraz zakres uzyskanego uprawnienia,
  - d) ograniczenia uprawnienia,
  - e) datę i przyczynę cofnięcia oraz datę przywrócenia uprawnienia,
  - f) datę rozpoczęcia i zakończenia zawieszenia uprawnienia,
  - g) nazwę organu dokonującego odnotowania uzyskania, cofnięcia lub przywrócenia uprawnienia;
- 2) o dokumentach stwierdzających uprawnienia lub ich wtórnikach:
  - a) datę złożenia zamówienia personalizacji dokumentu,
  - b) serię i numer blankietu dokumentu,
  - c) numer dokumentu,

---

<sup>1)</sup> Minister Cyfryzacji kieruje działem administracji rządowej – informatyzacja, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Cyfryzacji (Dz. U. poz. 1716).

- d) datę wydania dokumentu,
- e) datę ważności dokumentu,
- f) datę odbioru dokumentu,
- g) nazwę organu, który wydał dokument,
- h) rodzaj dokumentu,
- i) kategorie uprawnień i daty ich ważności,
- j) wymagania lub ograniczenia zamieszczone w dokumencie,
- k) przyczynę wydania wtórnika dokumentu,
- l) datę utraty, zniszczenia, odnalezienia dokumentu i ich zgłoszenia,
- m) przyczynę utraty dokumentu,
- n) datę i przyczynę unieważnienia dokumentu,
- o) informację o wszczęciu w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej postępowania w sprawie wymiany polskiego dokumentu stwierdzającego uprawnienie na krajowy dokument stwierdzający uprawnienie wydane w tym państwie – jeżeli organ posiada informację,
- p) informację o wymianie w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej polskiego dokumentu stwierdzającego uprawnienie na krajowy dokument stwierdzający uprawnienie wydane w tym państwie – jeżeli organ posiada informację,
- r) dotyczące dokumentu wydanego przez państwo członkowskie Unii Europejskiej wymienionego na polskie krajowe prawo jazdy:
  - nazwę państwa wydania dokumentu,
  - nazwę organu wydającego dokument,
  - numer dokumentu,
  - serię i numer blankietu dokumentu,
  - datę wydania dokumentu,
  - datę ważności dokumentu,
  - rodzaj i zakres uprawnień,
  - daty ważności oraz uzyskania poszczególnych uprawnień,
  - wymagania lub ograniczenia zamieszczone w dokumencie,
- s) datę i przyczynę zatrzymania dokumentu,
- t) datę i przyczynę wydania decyzji lub postanowienia o zatrzymaniu dokumentu,

- u) datę wydania decyzji o przedłużeniu zatrzymania dokumentu,
  - v) datę końca okresu zatrzymania dokumentu,
  - w) okres zatrzymania dokumentu – w przypadkach wydania decyzji o zatrzymaniu dokumentu na z góry określony czas,
  - x) datę zwrócenia dokumentu,
  - y) dotyczące zatrzymanego dokumentu wydanego przez państwo inne niż Rzeczpospolita Polska:
    - nazwę państwa wydania dokumentu,
    - nazwę organu wydającego dokument,
    - serię i numer dokumentu,
    - serię i numer blankietu dokumentu,
    - datę wydania dokumentu,
    - datę ważności dokumentu,
    - rodzaj dokumentu,
    - rodzaj i zakres uprawnień zamieszczonych w dokumencie,
    - wymagania lub ograniczenia zamieszczone w dokumencie;
- 3) o zastosowaniu zakazu prowadzenia pojazdów:
- a) datę rozpoczęcia obowiązywania zakazu,
  - b) datę zakończenia obowiązywania zakazu albo informację o orzeczeniu zakazu dożywotnio,
  - c) okres, na jaki został orzeczony zakaz,
  - d) kategorie uprawnień, w tym pozwolenie do kierowania tramwajem, na które orzeczono zakaz, odpowiednio do rodzaju pojazdu,
  - e) sposób wykonania zakazu,
  - f) datę ustanowienia i uchylecia wykonania zakazu z blokadą alkoholową oraz nazwę organu, który wydał orzeczenie,
  - g) datę zakończenia wykonywania zakazu w związku z orzeczeniem o uznaniu zakazu za wykonany i nazwę sądu, który wydał orzeczenie,
  - h) nazwę organu orzekającego zakaz,
  - i) sygnaturę akt sprawy, w ramach której orzeczono zakaz, datę wydania orzeczenia oraz datę uprawomocnienia się orzeczenia;

- 4) o wykroczeniach lub przestępstwach stanowiących naruszenia przepisów ruchu drogowego i przypisanych im punktach:
  - a) liczbę punktów odpowiadających naruszeniu,
  - b) nazwę naruszenia przepisów ruchu drogowego – kod, podstawę prawną, rodzaj czynu i oznaczenie wskazujące na czyn przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji oraz datę, godzinę i miejsce jego popełnienia,
  - c) dane pojazdu, którym popełniono naruszenie – rodzaj, markę, model i numer rejestracyjny albo wskazanie, że pojazd nie podlega rejestracji, oraz kraj rejestracji pojazdu – dla pojazdów zarejestrowanych za granicą,
  - d) nazwę organu, który stwierdził popełnienie wykroczenia albo przestępstwa,
  - e) serię i numer mandatu karnego, datę jego wystawienia oraz datę uprawomocnienia,
  - f) dane niezbędne do realizacji płatności wynikającej z wystawionego mandatu karnego – numer rachunku bankowego oraz nazwę urzędu, na rzecz którego należy uiścić należność,
  - g) informację, czy płatność zrealizowano za pośrednictwem systemu teleinformatycznego ewidencji, wysokość nałożonej grzywny oraz termin płatności – w przypadku naruszenia rozstrzygniętego w postępowaniu mandatowym,
  - h) sygnaturę akt sprawy, datę wydania orzeczenia, datę uprawomocnienia oraz wysokość nałożonej grzywny – w przypadku naruszenia rozstrzygniętego orzeczeniem w sprawie o naruszenie przepisów ruchu drogowego,
  - i) łączną liczbę punktów przypisanych kierowcy,
  - j) informację o kierowaniu pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu;
- 5) o zaświadczeniach ADR, o których mowa w przepisach o przewozie towarów niebezpiecznych lub ich wtórnikach:
  - a) numer zaświadczenia ADR,
  - b) datę wydania zaświadczenia ADR,
  - c) datę ważności zaświadczenia ADR,
  - d) zakres zaświadczenia ADR,
  - e) przyczynę wydania zaświadczenia ADR,
  - f) podmiot wydający zaświadczenie ADR;
- 6) o wydanych i cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej potwierdzających uzyskanie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji



wstępnej uzupełniającej lub kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej, o których mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919 i 1005) lub ich kopiach:

- a) numer świadectwa kwalifikacji zawodowej,
  - b) datę wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej,
  - c) datę ograniczenia świadectwa kwalifikacji zawodowej,
  - d) datę rozpoczęcia i zakończenia kursu kwalifikacyjnego
  - e) datę przeprowadzenia testu kwalifikacyjnego,
  - e) rodzaj i zakres ukończonego kursu kwalifikacyjnego,
  - f) dane podmiotu, który przeprowadził kurs kwalifikacyjny,
  - g) przyczynę wydania kopii świadectwa kwalifikacji zawodowej,
  - h) datę i godzinę wprowadzenia danych
  - i) datę cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej;
- 7) o wydanych i cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej potwierdzających ukończenie szkolenia okresowego, o którym mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, lub ich kopiach:
- a) numer świadectwa kwalifikacji zawodowej,
  - b) datę wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej,
  - c) datę ograniczenia świadectwa kwalifikacji zawodowej,
  - d) datę rozpoczęcia i zakończenia szkolenia okresowego,
  - e) zakres ukończonego szkolenia okresowego,
  - f) dane podmiotu, który przeprowadził szkolenie okresowe,
  - g) przyczynę wydania kopii świadectwa kwalifikacji zawodowej,
  - h) datę i godzinę wprowadzenia danych
  - i) datę cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej;
- 8) o wydanych i unieważnionych kartach kwalifikacji kierowcy:
- a) numer karty,
  - b) datę wydania karty,
  - c) datę ważności karty,
  - d) serię i numer blankietu karty,
  - e) nazwę organu wydającego kartę,
  - f) numer prawa jazdy wpisany do karty oraz nazwę państwa, które je wydało,
  - g) zakres wpisu kodu 95 i termin jego ważności,

- h) datę unieważnienia karty,
  - i) rodzaj ukończonego kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego;
- 9) o zezwoleniach na kierowanie pojazdami uprzywilejowanymi lub przewożącymi wartości pieniężne albo inne przedmioty wartościowe lub niebezpieczne, o których mowa w ustawie z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2020 r. poz. 838 oraz z 2021 r. poz. 469):
- a) numer zezwolenia,
  - b) datę wydania zezwolenia,
  - c) datę ważności zezwolenia,
  - d) datę odbioru zezwolenia,
  - e) zakres zezwolenia,
  - f) nazwę organu wydającego zezwolenie;
- 10) o orzeczeniach stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych lub psychologicznych do kierowania pojazdami lub do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy:
- a) w przypadku orzeczenia lekarskiego:
    - rodzaj orzeczenia
    - numer i datę wydania orzeczenia,
    - kategorie uprawnień, co do których stwierdzono istnienie przeciwwskazań do kierowania, oraz ograniczenia uprawnień,
    - datę ponownego badania lekarskiego,
    - numer ewidencyjny lekarza wydającego orzeczenie,
  - b) w przypadku orzeczenia psychologicznego:
    - rodzaj orzeczenia
    - numer i datę wydania orzeczenia psychologicznego o braku lub istnieniu przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem,
    - kategorie uprawnień, co do których stwierdzono istnienie przeciwwskazań do kierowania pojazdem,
    - datę ważności orzeczenia psychologicznego o braku lub istnieniu przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem,

- numer ewidencyjny psychologa wydającego orzeczenie psychologiczne o braku lub istnieniu przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem;
- 11) o okresie próbnym i jego przedłużeniu:
    - a) datę ustanowienia,
    - b) termin obowiązywania,
    - c) datę i przyczynę przedłużenia,
    - d) nazwę organu ustanawiającego lub przedłużającego okres próbny;
  - 12) o skierowaniu na kurs reedukacyjny:
    - a) datę wydania i datę doręczenia skierowania,
    - b) przyczynę wydania skierowania,
    - c) nazwę organu kierującego na kursy reedukacyjne,
    - d) rodzaj kursu reedukacyjnego,
    - e) datę odbycia kursu reedukacyjnego,
    - f) numer zaświadczenia o odbyciu kursu reedukacyjnego,
    - g) numer ewidencyjny wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego prowadzącego kurs reedukacyjny;
  - 13) o obowiązku ukończenia odpowiedniego kursu reedukacyjnego i jego ukończeniu:
    - a) datę wydania i datę doręczenia informacji o obowiązku ukończenia kursu,
    - b) przyczynę obowiązku ukończenia kursu,
    - c) nazwę organu kierującego na kurs,
    - d) rodzaj kursu reedukacyjnego,
    - e) datę odbycia kursu reedukacyjnego,
    - f) numer zaświadczenia o odbyciu kursu reedukacyjnego,
    - g) numer ewidencyjny wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego prowadzącego kurs reedukacyjny;
  - 14) o skierowaniu na badanie lekarskie stwierdzające istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami:
    - a) datę wydania i datę doręczenia skierowania na badanie lekarskie,
    - b) przyczynę wydania skierowania na badanie lekarskie,
    - c) nazwę organu wydającego skierowanie na badanie lekarskie,
  - 15) o skierowaniu na badanie psychologiczne stwierdzające istnienie lub brak przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdami:

- a) datę wydania i datę doręczenia skierowania na badanie lekarskie
  - b) przyczynę wydania skierowania na badanie lekarskie,
  - c) nazwę organu wydającego skierowanie na badanie psychologiczne,
- 16) o obowiązku odbycia badań lekarskich i psychologicznych i ich przeprowadzeniu
- a) datę wydania i datę doręczenia informacji o obowiązku odbycia badań,
  - b) przyczynę obowiązku odbycia badań,
  - c) nazwę organu kierującego na badanie,
  - d) rodzaj badania,
  - e) datę przeprowadzenia badania,
  - f) numer orzeczenia lekarskiego lub psychologicznego,
  - g) numer ewidencyjny lekarza lub psychologa, przeprowadzającego badanie;
- 17) numer ewidencyjny instruktora, który prowadził szkolenie;
- 18) numer ewidencyjny wykładowcy, który prowadził szkolenie;
- 19) numer ewidencyjny ośrodka szkolenia kierowców i innej jednostki, która prowadziła szkolenie;
- 20) numer ewidencyjny ośrodka szkolenia w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowej, który prowadził szkolenie
- 21) numer ewidencyjny instruktora techniki jazdy, który prowadził szkolenie;
- 22) numer ewidencyjny egzaminatora, który przeprowadził egzamin;
- 23) numer porządkowy, nadany przez system teleinformatyczny, wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, który przeprowadził egzamin państwowy;
- 24) numer ewidencyjny psychologa, który wykonał badanie psychologiczne w zakresie psychologii transportu
- 25) numer ewidencyjny lekarza, który przeprowadzał badanie lekarskie w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami

**§ 3.** W stosunku do osób ubiegających się o uzyskanie uprawnień lub osób ubiegających się o wydanie karty kwalifikacji kierowcy w ewidencji gromadzi się następujące dane:

- 1) o uprawnieniach:
  - a) datę uzyskania uprawnienia,
  - b) datę ważności uprawnienia,
  - c) rodzaj oraz zakres uzyskanego uprawnienia,
  - d) ograniczenia uprawnienia,
  - e) datę i przyczynę cofnięcia oraz datę przywrócenia uprawnienia,

- f) datę rozpoczęcia i zakończenia zawieszenia uprawnienia,
  - g) nazwę organu dokonującego odnotowania uzyskania, cofnięcia lub przywrócenia uprawnienia;
- 2) o dokumentach stwierdzających uprawnienia:
- a) datę złożenia zamówienia personalizacji dokumentu,
  - b) serię i numer blankietu dokumentu,
  - c) numer dokumentu,
  - d) datę wydania dokumentu,
  - e) datę ważności dokumentu,
  - f) nazwę organu, który wydał dokument,
  - g) rodzaj dokumentu,
  - h) kategorii uprawnień i daty ich ważności,
  - i) wymagania lub ograniczenia zamieszczone w dokumencie,
  - j) datę i przyczynę unieważnienia dokumentu,
  - k) informację o wszczęciu w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej postępowania w sprawie wymiany polskiego dokumentu stwierdzającego uprawnienie na krajowy dokument stwierdzający uprawnienie wydane w tym państwie – jeżeli organ posiada taką informację,
  - l) informację o wymianie w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej polskiego dokumentu stwierdzającego uprawnienie na krajowy dokument stwierdzający uprawnienie wydane w tym państwie – jeżeli organ posiada taką informację,
  - m) dane dotyczące zatrzymanego dokumentu wydanego przez państwo inne niż Rzeczpospolita Polska:
    - nazwę państwa wydania dokumentu,
    - nazwę organu wydającego dokument,
    - serię i numer dokumentu,
    - serię i numer blankietu dokumentu,
    - datę wydania oraz datę ważności dokumentu,
    - rodzaj dokumentu,
    - rodzaj i zakres uprawnień zamieszczone w dokumencie,
    - wymagania lub ograniczenia zamieszczone w dokumencie;

- 3) o orzeczeniach stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych lub psychologicznych do kierowania pojazdami lub do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy:
- a) w przypadku orzeczenia lekarskiego:
    - rodzaj orzeczenia
    - numer i datę wydania orzeczenia lekarskiego o braku lub istnieniu przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem,
    - kategorie uprawnień, co do których stwierdzono istnienie przeciwwskazań do kierowania, oraz ograniczenia uprawnień,
    - datę ponownego badania lekarskiego,
    - numer ewidencyjny lekarza wydającego orzeczenie lekarskie o braku lub istnieniu przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem,
  - b) w przypadku orzeczenia psychologicznego:
    - rodzaj orzeczenia
    - numer i datę wydania orzeczenia psychologicznego o braku lub istnieniu przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem,
    - kategorie uprawnień, co do których stwierdzono istnienie przeciwwskazań do kierowania,
    - datę ważności orzeczenia psychologicznego o braku lub istnieniu przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem,
    - numer ewidencyjny psychologa wydającego orzeczenie psychologiczne o braku lub istnieniu przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem;
- 4) o obowiązywaniu zakazu prowadzenia pojazdów:
- a) datę rozpoczęcia obowiązywania zakazu,
  - b) datę zakończenia obowiązywania zakazu albo informację o orzeczeniu zakazu dożywotnio,
  - c) okres, na jaki został orzeczony zakaz,
  - d) kategorie uprawnień, w tym pozwolenie do kierowania tramwajem, na które orzeczono zakaz, odpowiednio do rodzaju pojazdu,
  - e) sposób wykonania zakazu;

- 5) o obowiązywaniu decyzji o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami lub zatrzymaniu prawa jazdy:
  - a) datę i przyczynę zatrzymania,
  - b) datę i przyczynę wydania decyzji lub postanowienia o zatrzymaniu,
  - c) okres obowiązywania decyzji o zatrzymaniu,
  - d) datę decyzji o przedłużeniu zatrzymania,
  - e) datę przedłużenia zatrzymania,
  - f) datę końca zatrzymania,
  - g) datę cofnięcia uprawnienia;
- 6) informację o rozpoczęciu szkolenia w ramach kwalifikacji wstępnej;
- 7) dotyczące kursu kwalifikacyjnego, szkolenia okresowego oraz modułów szkolenia okresowego, o których mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym:
  - a) informację o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia pierwszych zajęć teoretycznych w ramach kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego lub informację o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia modułu szkolenia okresowego
  - b) nazwę podmiotu prowadzącego kurs kwalifikacyjny lub szkolenie okresowe,
  - c) numer ośrodka szkolenia z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia, który przeprowadził szkolenie albo numer szkoły, placówki lub centrum, o których mowa w art. 39aa ust. 1 pkt 2-4 ustawy o transporcie drogowym, w Rejestrze 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 2021 r. poz. 584 i 619),
  - d) numer kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego
  - e) rodzaj ukończonego kursu kwalifikacyjnego
  - f) zakres ukończonego kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego,
  - g) datę rozpoczęcia i zakończenia kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego lub datę przeprowadzenia modułu szkolenia okresowego,
  - h) tytuł modułu szkolenia okresowego
- 8) dotyczące ukończonego szkolenia dla osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami:
  - a) numer ewidencyjny podmiotu przeprowadzającego szkolenie,
  - b) numer ewidencyjny instruktora przeprowadzającego szkolenie,

- c) numer ewidencyjny wykładowcy przeprowadzającego szkolenie,
  - d) datę rozpoczęcia i zakończenia szkolenia;
- 9) dotyczące wyników egzaminów państwowych:
- a) datę przeprowadzenia egzaminu,
  - b) rodzaj egzaminu,
  - c) wynik egzaminu, w tym informacja o niestawieniu się na egzamin,
  - d) numer ewidencyjny ośrodka egzaminującego,
  - e) numer ewidencyjny egzaminatora przeprowadzającego egzamin;
- 10) o wydanych i cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej potwierdzających uzyskanie odpowiednich kwalifikacji lub ukończenie szkolenia okresowego oraz o zaświadczeniach potwierdzających ukończenie modułów szkolenia okresowego:
- a) numer świadectwa kwalifikacji zawodowej,
  - b) datę wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej,
  - c) datę ograniczenia świadectwa kwalifikacji zawodowej,
  - d) datę przeprowadzenia testu kwalifikacyjnego,
  - e) rodzaj i zakres świadectwa kwalifikacji zawodowej,
  - f) numer zaświadczenia potwierdzającego ukończenie modułów szkolenia okresowego
  - g) datę wydania zaświadczenia potwierdzającego ukończenie modułów szkolenia okresowego .

**§ 4. 1.** W odniesieniu do wykładowców, egzaminatorów, instruktorów prowadzących szkolenie oraz instruktorów techniki jazdy w ewidencji gromadzi się następujące dane:

- 1) o uprawnieniach do, odpowiednio, szkolenia lub egzaminowania:
  - a) datę uzyskania posiadanych uprawnień,
  - b) termin ważności uprawnień – jeśli występuje przy terminie ważności uprawnień,
  - c) zakres posiadanych uprawnień;
- 2) o dokumentach potwierdzających uprawnienia do, odpowiednio, szkolenia lub egzaminowania:
  - a) numer dokumentu,
  - b) datę wydania dokumentu,
  - c) datę ważności dokumentu,
  - d) rodzaj dokumentu,



- e) oznaczenie podmiotu wydającego dokument stwierdzający posiadanie odpowiednich uprawnień.

2. W odniesieniu do lekarzy uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich w celu ustalenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami lub do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy oraz psychologów uprawnionych do wykonywania badań psychologicznych stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdami lub do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy w ewidencji gromadzi się następujące dane:

- 1) o uprawnieniach do orzekania:
  - a) datę uzyskania uprawnienia,
  - b) termin ważności uprawnienia
  - c) informację o posiadaniu prawa do wykonywania badań profilaktycznych, o których mowa w ustawie z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy (Dz. U. z 2020 poz. 1320 oraz z 2021 r. poz. 1162), w przypadku lekarza uprawnionego do przeprowadzania badań lekarskich;
- 2) o dokumentach potwierdzających uprawnienia do orzekania:
  - a) numer dokumentu,
  - b) datę wydania dokumentu,
  - c) rodzaj dokumentu,
  - d) oznaczenie podmiotu wydającego dokument stwierdzający posiadanie odpowiednich uprawnień.

§ 5. W odniesieniu do ośrodków szkolenia kierowców i innych jednostek prowadzących szkolenie, pracowni psychologicznych wykonujących badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu, ośrodków doskonalenia techniki jazdy, ośrodków egzaminacyjnych i ich oddziałów terenowych oraz ośrodków szkolenia w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowej w ewidencji gromadzi się następujące dane:

- 1) o prowadzonej działalności objętej wpisem:
  - a) zakres prowadzonej działalności regulowanej, w tym dotyczące wydanych poświadczeń potwierdzających spełnianie dodatkowych wymagań przez ośrodki szkolenia kierowców, obejmujące numer oraz datę wydania i cofnięcia poświadczenia,

- b) adres prowadzonej działalności regulowanej, w tym dotyczące adresów placówek uprawnionych do prowadzenia szkoleń kwalifikacji wstępnej lub wstępnej uzupełniającej oraz okresów współpracy z nimi,
  - c) datę uzyskania oraz datę utraty ważności uprawnień do prowadzenia działalności regulowanej;
- 2) o datach wpisu oraz datach i przyczynach skreślenia z właściwych ewidencji i rejestrów, jeżeli dotyczy,
  - 3) o wydanych i cofniętych zgodach, o których mowa w art. 39gb ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym - w przypadku ośrodków szkolenia w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowej.

**§ 6.** Organy właściwe w sprawach wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdami przekazują dane wymienione w:

- 1) § 2 pkt 1, 2, 8, 9 i 11-25;
- 2) § 3 pkt 1, 2 i 5.

**§ 7.** Sądy przekazują dane wymienione w:

- 1) § 2 pkt 3 i 4;
- 2) § 3 pkt 4.

**§ 8.** Organy kontroli ruchu drogowego, prokurator, sąd lub organ orzekający w sprawach o naruszenia w postępowaniu dyscyplinarnym przekazują dane wymienione w §2 pkt 2 lit. s, t i x oraz pkt 4.

**§ 9.** Marszałek województwa lub Szef Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych przekazują dane wymienione w § 2 pkt 5.

**§ 10.** Wojewoda i dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej przekazują dane wymienione w:

- 1) § 2 pkt 6 i 7;
- 2) § 3 pkt 10.

**§ 11.** Kierownik ośrodka szkolenia w zakresie uzyskiwania kwalifikacji zawodowej, o którym mowa w art. 39e ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, przekazuje dane wymienione w §3 pkt 6 i 7.

**§ 12.** Starosta przekazuje dane wymienione w:

- 1) § 4 ust. 1 pkt 1 i 2;

2) § 5 pkt 1 i 2.

**§ 13.** Wojewoda przekazuje dane wymienione w:

1) § 4 ust. 1;

2) § 5.

**§ 14.** Marszałek województwa przekazuje dane wymienione w:

1) § 4;

2) § 5 pkt 1 i 2.

**§ 15.** Dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego przekazuje dane wymienione w § 3 pkt 9.

**§ 16.** Lekarz uprawniony, o którym mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, przekazuje dane wymienione w:

1) § 2 pkt 10 lit. a;

2) § 3 pkt 3 lit. a.

**§ 17.** Psycholog uprawniony, o którym mowa w art. 100aa ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, przekazuje dane wymienione w:

1) § 2 pkt 10 lit. b;

2) § 3 pkt 3 lit. b.

**§ 18.** Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ..... 2022 r.

**MINISTER CYFRYZACJI**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji kierowców stanowi realizację zmian wprowadzanych w projekcie ustawy o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (nr z wykazu UC18), który rozszerza zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji kierowców oraz katalog podmiotów zobowiązanych do zasilania tej ewidencji a także wprowadza zmiany w zakresie danych przekazywanych przez poszczególne podmioty w szczególności w odniesieniu do procesów związanych z nabywaniem uprawnień przez kierowców zawodowych.

W/w projekt ustawy zmienia upoważnienie ustawowe do wydania rozporządzenia na podstawie art. 100aa ust. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. – Prawo o ruchu drogowym, wobec czego nastąpi uchylenie obecnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Cyfryzacji w sprawie katalogu danych gromadzonych centralnej ewidencji kierowców. Konieczne jest więc wydanie nowego rozporządzenia.

Niniejszy projekt rozporządzenia stanowi realizację przedmiotowych zmian.

Zgodnie z upoważnieniem ustawowym zawartym w art. 100aa ust. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą”, niniejsze rozporządzenie określa szczegółowy katalog danych gromadzonych w centralnej ewidencji kierowców.

W stosunku do dotychczas obowiązujących przepisów w niniejszym projekcie uwzględniono następujące obszary:

1. Określono zakres danych gromadzonych w centralnej ewidencji kierowców uwzględniając w szczególności:
  - 1) nową kategorię danych o kartach kwalifikacji kierowcy – dokument ten będzie wydawany przez starostę osobom spełniającym wymagania – kierowcom zawodowym, którym nie może być wydane polskie prawo jazdy z kodem 95. W zakresie kart kwalifikacji kierowcy będą gromadzone następujące dane:
    - a. numer karty,
    - b. datę wydania karty,
    - c. datę ważności karty,

- d. serię i numer blankietu karty,
  - e. nazwę organu wydającego kartę,
  - f. numer prawa jazdy wpisany do karty oraz nazwę państwa, które je wydało,
  - g. zakres wpisu kodu 95 i termin jego ważności,
  - h. datę unieważnienia karty,
  - i. rodzaj ukończonego kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego;
- 2) dane dotyczące kursu kwalifikacyjnego, szkolenia okresowego oraz modułów szkolenia okresowego, o których mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym:
- a. informację o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia pierwszych zajęć teoretycznych w ramach kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego lub informację o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia modułu szkolenia okresowego
  - b. nazwę podmiotu prowadzącego kurs kwalifikacyjny lub szkolenie okresowe,
  - c. numer ośrodka szkolenia z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia, który przeprowadził szkolenie albo numer szkoły, placówki lub centrum, o których mowa w art. 39aa ust. 1 pkt 2-4 ustawy o transporcie drogowym, w Rejestrze 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 2021 r. poz. 584 i 619),
  - d. numer kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego
  - e. rodzaj ukończonego kursu kwalifikacyjnego
  - f. zakres ukończonego kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego,
  - g. datę rozpoczęcia i zakończenia kursu kwalifikacyjnego lub szkolenia okresowego lub datę przeprowadzenia modułu szkolenia okresowego,

h. tytuł modułu szkolenia okresowego.

2. Dostosowano i uspołniono odpowiednio do w/w projektu ustawy siatkę terminologiczną w niniejszym projekcie w szczególności w zakresie danych o wydanych i cofniętych świadectwach kwalifikacji zawodowej.
3. W zakresie danych uwzględniono gromadzenie danych o orzeczeniach lekarskich i psychologicznych stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy.
4. Określono, w §6-§17, zgodnie z upoważnieniem ustawowym, szczegółowy zakres danych przekazywanych przez poszczególne podmioty lub grupy podmiotów do centralnej ewidencji kierowców. W szczególności uwzględniono, iż dane o orzeczeniach lekarskich lub psychologicznych będą przekazywane do ewidencji odpowiednio przez uprawnionego lekarza lub psychologa. Uwzględniono, że dane w zakresie świadectw kwalifikacji zawodowej do ewidencji będzie przekazywał kierownik ośrodka szkolenia w zakresie kwalifikacji zawodowej lub dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego. Dane o cofnięciu świadectwa kwalifikacji zawodowej będzie przekazywał do ewidencji wojewoda lub dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej.

Projektowana regulacja nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu 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 nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.

Projektowana regulacja nie wymaga notyfikacji Komisji Europejskiej w trybie ustawy z dnia 30 kwietnia 2004 r. o postępowaniu w sprawach dotyczących pomocy publicznej (Dz. U. z 2018 r. poz. 362 oraz z 2019 r. poz. 730 i 1063).

Nie zachodzi również konieczność przedstawienia projektu rozporządzenia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Przedmiot projektu rozporządzenia nie jest regulowany prawem Unii Europejskiej.

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie „Rządowy Proces Legislacyjny” oraz w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministra Cyfryzacji.

Rozporządzenie wejdzie w życie z dniem ..... 2022.

Termin wejścia w życie wynika z terminu wejścia w życie przywołanej na wstępie ustawy, która wejdzie w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia powodując uchYLENIE obowiązującego aktualnie rozporządzenia w sprawie katalogu danych gromadzonych w centralnej ewidencji pojazdów. Stąd wymagane jest wydanie nowego rozporządzenia. Niezależnie od wejścia w życie przepisów niniejszego rozporządzenia, na mocy art. 13 ustawy z dnia 9 maja 2018r. o zmianie ustawy prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 957 z późn. zm.) przepisy niniejszego rozporządzenia nie będą stosowane do dnia określonego w komunikacie Ministra Cyfryzacji wydawanego na podstawie art. 13 tej ustawy.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie wydawania karty kwalifikacji kierowcy<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 20 ust. 2a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

**Przepisy ogólne**

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) wzór karty kwalifikacji kierowcy oraz jej opis;
- 2) szczegółowe warunki wydawania i unieważniania karty kwalifikacji kierowcy, a także szczegółowe czynności organów i innych jednostek z tym związane oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach;
- 3) opłatę za wydanie karty kwalifikacji kierowcy.

**§ 2.** Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 5 stycznia 2001 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212);
- 2) systemie teleinformatycznym – rozumie się przez to system teleinformatyczny, o którym mowa w art. 16a ustawy;
- 3) ośrodek szkolenia – rozumie się przez to ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 39b<sup>1</sup> pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919 i 1005<sup>2)</sup>).

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy i osób, zmieniającej rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającą dyrektywę Rady 76/914/EWG.



**§ 3. 1.** Organ wydający kartę kwalifikacji kierowcy prowadzi:

- 1) akta ewidencyjne zawodowych kierowców – dla osób posiadających wydaną kartę kwalifikacji kierowcy;
- 2) akta ewidencyjne osób bez karty, które:
  - a) złożyły wniosek o wydanie karty kwalifikacji kierowcy,
  - b) nie uzyskały karty ze względu na niespełnienie wymogów określonych w ustawie;
  - c) zostało wydane orzeczenie lekarskie o istnieniu przeciwwskazań zdrowotnych do pracy na stanowisku kierowcy lub orzeczenie psychologiczne o istnieniu przeciwwskazań psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy.

2. Akta ewidencyjne umieszcza się w teczkach aktowych i przechowuje w specjalnym do tego celu przeznaczonym pomieszczeniu magazynowym, zapewniającym właściwe warunki przechowywania i zabezpieczenia dokumentacji – do czasu sporządzenia aktu zgonu osoby, której dotyczą. Wydane karty kwalifikacji kierowcy unieważnia się z urzędu wprowadzając odpowiednie dane do wniosku i systemu teleinformatycznego. Wydane profile kierowcy zawodowego zamyka się z urzędu.

3. Tezki układa się w sposób umożliwiający ich lokalizację na podstawie nazwiska i imienia lub numeru karty kwalifikacji kierowcy.

4. Wydawanie kart kwalifikacji kierowcy i obsługę systemu teleinformatycznego prowadzą wyznaczeni przez organ wydający kartę kwalifikacji kierowcy pracownicy przeszkoleni w zakresie znajomości przepisów związanych z wydawaniem tych dokumentów oraz obsługi tego systemu.

5. Osoby, o których mowa w ust. 4, posługują się przy korzystaniu z systemu teleinformatycznego przyznany przez organ wydający kartę kwalifikacji kierowcy hasłem i indywidualnym kluczem cyfrowym.

6. Przekazane hasło i klucz cyfrowy stanowią tajemnicę prawnie chronioną.

**§ 4. 1.** Organ wydający kartę kwalifikacji kierowcy zamawia spersonalizowaną kartę kwalifikacji kierowcy u podmiotu, o którym mowa w art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 725 i 1517 orz z 2021 r. poz. 981), przesyłając z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego dane i informacje zawarte we wniosku oraz fotografię i wzór podpisu wnioskodawcy.

2. Podmiot, o którym mowa w art. art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych, przekazuje wykonane karty kwalifikacji kierowcy organowi

wydającymu kartę kwalifikacji kierowcy w terminie nie dłuższym niż 7 dni od dnia otrzymania zamówienia, o którym mowa w ust. 1.

## Rozdział 2

### Wydanie profilu kierowcy zawodowego

§ 5. 1. Osoba ubiegająca się o wydanie karty kwalifikacji kierowcy, przed przystąpieniem do szkolenia, o którym mowa w art. 39b ust. 1 lub 39d ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2011 r. o transporcie drogowym, składa do starosty następujące dokumenty:

- 1) wniosek o wydanie karty kwalifikacji kierowcy;
- 2) kopię orzeczenia lekarskie stwierdzające brak przeciwwskazań zdrowotnych do pracy na stanowisku kierowcy;
- 3) kopię orzeczenia psychologiczne stwierdzające brak przeciwwskazań psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy;
- 4) oświadczenie o spełnieniu warunku określonego w art. 39b ust. 1 pkt lit. a albo b lub pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w przypadku ubiegania się o profil kierowcy zawodowego do uzyskania kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji uzupełniającej lub kwalifikacji uzupełniającej przyspieszonej;
- 5) dokument potwierdzający spełnienie warunku określonego w art. 39d ust 1 pkt 1 lit. a albo b, albo pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym w przypadku ubiegania się o profil kierowcy zawodowego do ukończenia szkolenia okresowego;
- 6) świadectwo kwalifikacji zawodowej potwierdzające uzyskanie kwalifikacji wstępnej lub kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, w przypadku ubiegania się o wydanie profilu kierowcy zawodowego do uzyskania kwalifikacji uzupełniającej lub kwalifikacji uzupełniającej przyspieszonej;
- 7) kolorową fotografię o wymiarach 35 × 45 mm, wykonaną na jednolitym jasnym tle, mającą dobrą ostrość oraz odwzorowującą naturalny kolor skóry, obejmującą wizerunek od wierzchołka głowy do górnej części barków, tak aby twarz zajmowała 70-80% fotografii, pokazującą wyraźnie oczy, zwłaszcza źrenice, i przedstawiającą osobę w pozycji frontalnej, bez nakrycia głowy i okularów z ciemnymi szklami, patrzącą na wprost z otwartymi oczami nieprzesłoniętymi włosami, z naturalnym wyrazem twarzy i zamkniętymi ustami; fotografia powinna być wykonana nie wcześniej niż 6 miesięcy

przed dniem złożenia wniosku; osoba z wrodzonymi lub nabytymi wadami narządu wzroku może załączyć do wniosku fotografię przedstawiającą ją w okularach z ciemnymi szklami; w takim przypadku do wniosku załącza się również orzeczenie o niepełnosprawności osoby do 16 roku życia lub orzeczenie o stopniu niepełnosprawności osoby, która ukończyła 16 lat, z powodu wrodzonej lub nabytej wady narządu wzroku, wydane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (Dz. U. z 2021 r. poz. 573); osoba nosząca nakrycie głowy zgodnie z zasadami swojego wyznania może załączyć do wniosku fotografię przedstawiającą ją w nakryciu głowy, o ile wizerunek twarzy jest w pełni widoczny - w takim przypadku do wniosku załącza się zaświadczenie o przynależności do wspólnoty wyznaniowej zarejestrowanej w Rzeczypospolitej Polskiej; dopuszcza się załączanie zdjęcia wykonanego techniką cyfrową zapisanego na zewnętrznym nośniku danych;

- 8) kopię posiadanego prawa jazdy;
- 9) dowód uiszczenia opłaty za wydanie karty kwalifikacji kierowcy oraz opłaty ewidencyjnej.

2. Na podstawie dokumentów, o których mowa w ust. 1, organ wydający kartę kwalifikacji kierowcy, w terminie nieprzekraczającym 2 dni roboczych od dnia złożenia wniosku, generuje profil kierowcy zawodowego na kierowcę w systemie teleinformatycznym.

3. Profil kierowcy zawodowego jest udostępniany ośrodkowi szkolenia prowadzącemu szkolenie osoby, której profil dotyczy, oraz wojewódzkiemu ośrodkowi ruchu drogowego lub okręgowej komisji egzaminacyjnej przeprowadzającym test kwalifikacyjny dla osoby, której profil dotyczy, po podaniu przez te podmioty numeru, o którym mowa w § 6 ust. 4 pkt 3, oraz nazwiska albo daty urodzenia.

4. Wzór wniosku o wydanie karty kwalifikacji kierowcy określa załącznik do rozporządzenia.

**§ 6. 1.** W celu wygenerowania profilu kandydata na kierowcę należy:

- 1) zarejestrować wniosek w systemie teleinformatycznym, odnotowując na wniosku przydzielony numer pozycji w rejestrze, oraz przeprowadzić weryfikację złożonych dokumentów w zakresie:
  - a) poprawności ich wypełnienia, zgodności z dokumentem tożsamości oraz kompletności,

- b) spełnienia przesłanek określonych w ustawie odpowiednio do rozpoczęcia kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji uzupełniającej, kwalifikacji uzupełniającej przyspieszonej lub szkolenia okresowego;
- 2) w przypadku braków w dokumentacji wezwać do ich usunięcia w trybie art. 64 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735).
2. W wyniku pozytywnej weryfikacji dokumentów należy:
- 1) wprowadzić dane do systemu teleinformatycznego;
  - 2) wygenerować profil kierowcy zawodowego.
3. W wyniku negatywnej weryfikacji dokumentów załączonych do wniosku należy odmówić wydania karty kwalifikacji kierowcy.
4. Wygenerowany przez organ wydający kartę kwalifikacji kierowcy profil kierowcy zawodowego zawiera:
- 1) identyfikator jednostki podziału terytorialnego kraju, zwany dalej „kodem terytorialnym”;
  - 2) datę utworzenia profilu;
  - 3) unikalny numer identyfikujący profil kierowcy zawodowego;
  - 4) imię i nazwisko;
  - 5) datę i miejsce urodzenia;
  - 6) datę zgonu;
  - 7) fotografię;
  - 8) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - serię, numer i nazwę dokumentu potwierdzającego tożsamość oraz nazwę państwa, które wydało ten dokument;
  - 9) obywatelstwo;
  - 10) wzór podpisu;
  - 11) adres zamieszkania, w tym:
    - a) ulicę, numer budynku, numer lokalu,
    - b) miejscowość,
    - c) kod pocztowy;
  - 12) numer telefonu, adres e-mail - jeżeli został podany we wniosku;
  - 13) wskazanie czy profil kierowcy zawodowego dotyczy:

- a) prawa jazdy kategorii w zakresie bloku programowego:
    - C1, C1+E, C i C+E czy
    - D1, D1+E, D i D+E,
  - b) kwalifikacji wstępnej,
  - c) kwalifikacji wstępnej przyspieszonej,
  - d) kwalifikacji uzupełniającej,
  - e) kwalifikacji uzupełniającej przyspieszonej,
  - f) szkolenia okresowego;
- 14) numer, datę karty kwalifikacji kierowcy oraz kategorie prawa jazdy - jeżeli osoba posiada;
- 15) numer, datę wydania orzeczenia lekarskiego o braku przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy oraz termin następnego badania;
- 16) numer, datę wydania orzeczenia psychologicznego o braku przeciwwskazań psychologicznych do pracy na stanowisku kierowcy oraz termin następnego badania;
- 17) informację o ukończonej kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji uzupełniającej, kwalifikacji uzupełniającej przyspieszonej lub szkolenia okresowego;
- 18) informację o wyniku testu kwalifikacyjnego, w tym informację o niestawieniu się na test;
- 19) informację o posiadanej kwalifikacji wstępnej lub wstępnej uzupełniającej.

**§ 7.** Informację o wygenerowaniu profilu kierowcy zawodowego z podaniem numeru, o którym mowa w § 6 ust. 4 pkt 3, przekazuje się osobie, której profil ten dotyczy, uwzględniając sposób, w jaki został złożony wniosek o wydanie karty kwalifikacji kierowcy, w terminie, o którym mowa w § 5 ust. 2.

**§ 8. 1.** W przypadku, gdy osoba, której dotyczy profil kierowcy zawodowego, zamierza ukończyć szkolenie w innym ośrodku szkolenia niż ten, w którym przystąpiła do szkolenia, starosta, po dokonaniu odpowiedniej adnotacji w profilu, zamyka go i na niosek osoby szkolonej wydaje nowy profil kierowcy zawodowego.

2. Nowy profil kierowcy zawodowego, o którym mowa w ust. 1, starostwa uzupełnia w zakresie wypełnienia warunków wymaganych do wydania profilu kierowcy zawodowego.

**§ 9.** Kartę kwalifikacji kierowcy wydaje się po otrzymaniu od wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, o którym mowa w art. 56 ust. 1 ustawy, informacji o pozytywnym wyniku z testu kwalifikacyjnego dla osoby, zamieszczonej w profilu kierowcy zawodowego.

### Rodział 3

#### **Wydanie karty kwalifikacji kierowcy**

**§ 10. 1.** W celu wydania karty kwalifikacji kierowcy należy:

- 1) zarejestrować wniosek w systemie teleinformatycznym;
- 2) przeprowadzić weryfikację złożonych dokumentów w zakresie:
  - a) poprawności ich wypełnienia, zgodności z dokumentem tożsamości oraz kompletności,
  - b) spełnienia przesłanek określonych:
    - w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym do rozpoczęcia kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej kwalifikacji uzupełniającej, kwalifikacji uzupełniającej przyspieszonej lub szkolenia okresowego oraz
    - w ustawie z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami do wydania karty kwalifikacji kierowcy,
  - c) zgodności danych z ujętymi w profilu kierowcy zawodowego danymi i informacjami – jeżeli osoba nie posiada wcześniej nadanego uprawnienia;
- 3) w przypadku braków w dokumentacji wezwać do ich usunięcia w trybie art. 64 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego osobę, której dokumenty dotyczą;
- 4) w wyniku pozytywnej weryfikacji dokumentów:
  - a) wypełnić wniosek o wydanie karty kwalifikacji kierowcy,
  - b) wprowadzić dane do systemu teleinformatycznego i utworzyć lub zaktualizować kartę kierowcy,
  - c) przekazać podmiotowi, o którym mowa w art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych, dane, o których mowa w § 4 ust. 1, w terminie nie dłuższym niż 2 dni robocze od dnia przekazania danych przez ośrodek egzaminowania lub ośrodek szkolenia w drodze teletransmisji,

d) po otrzymaniu karty kwalifikacji kierowcy od podmiotu, o którym mowa w art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 22 listopada 2018 r. o dokumentach publicznych, uzupełnić dane we wniosku oraz w systemie teleinformatycznym,

e) umieścić akta przeprowadzonego postępowania w teczce akt ewidencyjnych osoby.

2. W wyniku negatywnej weryfikacji dokumentów, o których mowa w ust. 1, należy:

- 1) odmówić wydania karty kwalifikacji kierowcy;
- 2) wprowadzić dane do systemu teleinformatycznego;
- 3) umieścić akta przeprowadzonego postępowania w teczce akt ewidencyjnych osoby.

3. Wniosek oraz kartę kwalifikacji kierowcy wypełnia się w przypadku określonym w następujący sposób:

- 1) data wydania karty kwalifikacji kierowcy – data wytworzenia dokumentu;
- 2) data ważności karty kwalifikacji kierowcy – najpóźniejsza z dat określonych w rubryce zawierającej wpis kodu 95 wraz ze wskazaną datą jego ważności;
- 3) organ wydający kartę kwalifikacji kierowcy – nazwa organu;
- 4) numer prawa jazdy – numer posiadanego przez kierowcę i ważnego krajowego prawa jazdy;
- 5) numer karty kwalifikacji kierowcy – numer składający się, w zależności od organu wydającego kartę kwalifikacji kierowcy, z 12, 14 lub 17 znaków oznaczających (licząc od lewej strony):
  - a) pierwsze 10 znaków – numer karty zawodowego kierowcy,
  - b) kolejne 2, 4 lub 7 znaków – kod terytorialny;
- 6) numer karty zawodowego kierowcy – numer składający się z 10 znaków oznaczających (licząc od lewej strony):
  - a) pierwsze trzy znaki stanowią litery: „DQC”,
  - b) kolejne pięć znaków – kolejna liczba porządkowa (pola nieujęte liczbą wypełnia się zerami),
  - c) ostatnie dwa znaki – ostatnie dwie cyfry roku wydania karty kwalifikacji kierowcy;
- 7) kategorie prawa jazdy na pierwszej stronie karty kwalifikacji kierowcy – kategorie prawa jazdy, w odniesieniu do których kierowca spełnia wymogi w zakresie kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego;
- 8) wpis kodu 95 wraz ze wskazaną datą jego ważności – wpis potwierdzający uzyskanie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej lub ukończenie

szkolenia okresowego, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, dokonywany w postaci wpisu kodu „95” w układzie „95.DD.MM.RRRR”; we wniosku i w karcie karty kwalifikacji kierowcy przy odpowiednich posiadanych kategoriach prawa jazdy wymienionych w aktualnym świadectwie kwalifikacji zawodowej, przy czym w przypadku kierowcy, o którym mowa w art. 39d ust. 6 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, posiadającego aktualne świadectwo kwalifikacji zawodowej potwierdzające ukończenie szkolenia okresowego w zakresie jednego bloku programowego, wpis jest dokonywany przy wszystkich kategoriach prawa jazdy spośród posiadanych kategorii C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D oraz D+E. Datą ważności wpisu jest przypadający najwcześniej termin upływu ważności odpowiednio badania lekarskiego, badania psychologicznego, data ukończenia pierwszego albo następnego szkolenia okresowego, albo data ważności odpowiednich kategorii prawa jazdy, przy którym został dokonany wpis.

4. Organ wymieniający zagraniczną kartę kwalifikacji kierowcy na polską kartę kwalifikacji kierowcy informuje organ, który wydał prawo jazdy, o podjęciu procedury wymiany prawa jazdy.

5. Organ wydający kartę kwalifikacji kierowcy, po otrzymaniu od osoby dotychczas posiadanej karty kwalifikacji kierowcy, unieważnia ją przez odcięcie lewego rogu o powierzchni co najmniej 1 cm<sup>2</sup> i zwraca osobie uprawnionej oraz uzupełnia dane we wniosku i w systemie teleinformatycznym.

**§ 11. 1.** Kartę kwalifikacji kierowcy przekazuje się uprawnionej osobie, w zależności od określonego we wniosku sposobu jego przekazania:

- 1) za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. - Prawo pocztowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 1041 i 2320), z wyjątkiem przypadków, w których warunkiem otrzymania nowego dokumentu jest zwrot dotychczas posiadanego - przesyłając dokument przesyłką rejestrowaną za zwrotnym potwierdzeniem odbioru, z zastrzeżeniem ust. 2;
- 2) bezpośrednio – za pokwitowaniem odbioru dokonany na wniosku.

2. W przypadku przedłożenia organowi kopii wymaganych dokumentów, kartę kwalifikacji zawodowej wydaje się po okazaniu oryginałów wniesionych kopii dokumentów.

3. Kartę kwalifikacji kierowcy przesyła się za pośrednictwem operatora, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, w terminie 2 dni roboczych od dnia otrzymania dokumentu od producenta.



4. W przypadku zwrotu przez operatora, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, karty kwalifikacji kierowcy z powodu ich nieodebrania przez osobę uprawnioną, zwrócone dokumenty umieszcza się w aktach ewidencyjnych osoby; dokumenty te wydaje się po osobistym zgłoszeniu się tej osoby.

5. Adnotacje o dacie odebrania albo dacie zwrotu karty kwalifikacji kierowcy wprowadza się do wniosku i systemu teleinformatycznego, a dokument potwierdzający ten fakt umieszcza się w teczce akt ewidencyjnych osoby.

**§ 12.** Wzór karty kwalifikacji kierowcy określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

**§ 13.** Opłata za wydanie karty kwalifikacji kierowcy wynosi 100 zł.

**§ 14.** Akta ewidencyjne osób bez karty dołącza się do akt ewidencyjnych zawodowych kierowców, jeżeli osoba, której dotyczą, uzyska kartę kwalifikacji kierowcy.

## Rozdział 5

### **Składanie wniosków w postaci elektronicznej**

**§ 15. 1.** Wniosek o wydanie karty kwalifikacji kierowcy może być złożony w postaci elektronicznej.

2. Wniosek, o którym mowa w ust. 1, zwany dalej „wnioskiem elektronicznym”, składa się do organu wydającego kartę kwalifikacji kierowcy.

3. Wniosek elektroniczny opatruje się podpisem potwierdzonym profilem zaufanym ePUAP, bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu albo podpisem osobistym.

4. Do wniosku osoba ubiegająca się o wydanie karty kwalifikacji kierowcy dołącza, w formie i zgodnie z wymaganiami podanymi przez ministra właściwego do spraw transportu, elektroniczne kopie dokumentów (skany), wymagane przepisami ustawy i niniejszego rozporządzenia, wraz z załączonym potwierdzeniem elektronicznym dokonania przelewu wymaganych opłat albo elektroniczną kopią (skanem) dowodu wpłaty tych opłat oraz elektroniczną kopią (skanem) wzoru podpisu. Dopuszcza się załączanie zdjęcia wykonanego techniką cyfrową.

5. Informacje o formacie i wymaganej jakości zapewniającej odpowiednią czytelność skanowanych dokumentów oraz plików ze zdjęciem załączanych do składanego wniosku elektronicznego są analogiczne jak w przypadku załączników dołączanych do wniosku elektronicznego o wydanie prawa jazdy.

§ 16. W przypadku złożenia wniosku elektronicznego zawierającego braki formalnoprawne lub nieodpowiadającego wymaganiom właściwy organ wydający kartę kwalifikacji kierowcy, w zależności od ich rodzaju, wzywa do ich usunięcia w trybie art. 64 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego.

§ 17. Do wykonywania czynności, o których mowa w § 15 i § 16, właściwy organ wydający kartę kwalifikacji kierowcy wykorzystuje elektroniczną skrzynkę podawczą udostępnioną na elektronicznej Platformie Usług Administracji Publicznej.

## Rozdział 6

### **Przepisy końcowe**

§ 18. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Załączniki  
do rozporządzenia  
Ministra Infrastruktury  
z dnia  
(poz. )

Załącznik nr 1

..... 1. Kod terytorialny .....
..... 2. Data przyjęcia wniosku .....
..... 3. Numer w rejestrze .....
..... 4. Numer karty zawodowego kierowcy .....

.....  
Data i miejscowość

.....  
Nazwa organu wydającego

.....  
Ulica

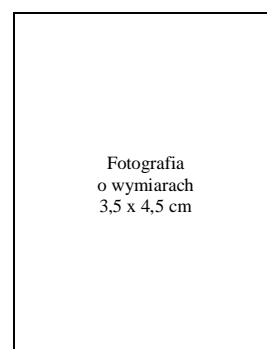
.....  
Numer budynku

.....  
Kod pocztowy

.....  
Miejscowość

### Wniosek o wydanie karty kwalifikacji kierowcy

1. Nr PESEL/data urodzenia .....
  2. Nazwisko .....
  3. Imię (imiona) .....
  4. Miejsce urodzenia .....
- Adres zamieszkania
5. Kod pocztowy .....
  6. Obywatelstwo .....
  7. Miejscowość .....
  8. Ulica .....
  9. Numer budynku i lokalu .....
  10. Telefon/e-mail<sup>1</sup> .....



Wnoszę o wydanie karty kwalifikacji kierowcy w zakresie prawa jazdy kategorii:

- C1, C1+E, C i C+E,  D1, D1+E, D i D+E.

Załączniki:

- Kopia orzeczenia lekarskiego
- Kopia orzeczenia psychologicznego
- Dokument potwierdzający spełnienie warunku określonego w art. 39d ust 1 pkt 1 lit. a albo b ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym
- Świadectwo kwalifikacji zawodowej, jeżeli jest wymagane
- Kopia prawa jazdy
- Wyraźna, aktualna i kolorowa fotografia o wymiarach 3,5 x 4,5 cm
- Dowód uiszczenia opłaty za wydanie karty kwalifikacji kierowcy

Wnioskowany dokument  odbiorę osobiście  proszę o przesłanie za pośrednictwem poczty.

(własnoręczny podpis wnioskodawcy – nie wykraczać poza ramkę)<sup>2</sup>

Wydano kartę kwalifikacji kierowcy numer ....., ważną do dnia ....., z wpisem kodu 95 w zakresie następujących uprawnień do kierowania pojazdem.

Kategoria prawa jazdy	Data uzyskania wpisu	Data ważności wpisu
C1		
C		
D1		
D		
C1E		
CE		
D1E		
DE		

.....  
Data, imię, nazwisko i nazwa organu wydającego

<sup>1</sup> Dane fakultatywne.

<sup>2</sup> W przypadku wniosku składanego elektronicznie załącza się elektroniczną kopię (skan) podpisu.

Numer druku karty	Data wydania karty	Data odbioru <sup>3</sup> /zwrotu karty	Data unieważnienia karty

.....  
Data i podpis osoby odbierającej

.....  
Imię, nazwisko i nazwa organu wydającego

---

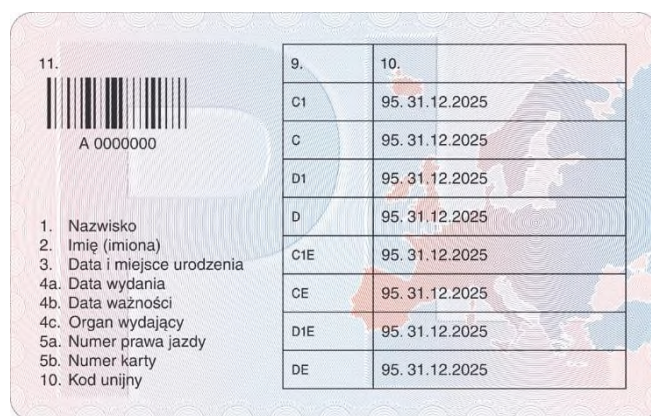
<sup>3</sup> Data osobistego odbioru karty albo data odbioru przesyłki.

Wzór karty kwalifikacji kierowcy

Widok strony przedniej



Widok strony tylnej



I. Opis wzoru karty kwalifikacji kierowcy

- 1.1. Format karty identyfikacyjnej (układ poziomy) o wymiarze 85,595 ( $\pm 0,125$ ) x 53,975 ( $\pm 0,055$ ) mm i promieniu zaokrąglenia w przedziale od 2,88 do 3,18 mm i grubości od 0,68 do 0,84 mm, której właściwości fizyczne i chemiczne odpowiadają standardom określonym w normie ISO/IEC 7810: 2019 Identification cards - Physical characteristics.
- 1.2. Metody weryfikowania cech fizycznych karty kwalifikacji kierowcy w celu zapewnienia ich zgodności z międzynarodowymi standardami są zgodne z normą PN-ISO/IEC 10373-1:2008 Karty identyfikacyjne – Metody badań – Część 1: Charakterystyki ogólne.
- 1.3. Karta kwalifikacji kierowcy ma formę karty zbudowanej z wielowarstwowego poliwęglanu, przy czym warstwy zewnętrzne są przezroczyste, a warstwy środkowe nieprzezroczyste. Na karcie nadrukowano technikami offsetową i sitodrukową elementy graficzne i zabezpieczające, a techniką inkjetową kolorową fotografię posiadacza karty kwalifikacji kierowcy.
- 1.4. Barwa tła karty kwalifikacji kierowcy utrzymana jest w tonacji czerwono-niebiesko-żółtej (strona przednia) i czerwono-niebieskiej (strona tylna).
- 1.5. Barwa tekstów, symboli i znaków graficznych na karcie kwalifikacji kierowcy jest czarna, z wyłączeniem pkt 2.1.1., 2.1.2., 2.1.3., 2.1.8.

1.6. Karta kwalifikacji kierowcy zawiera następujące elementy zabezpieczające dokument przed sfalszowaniem i podrobieniem:

- wzór zabezpieczający tło wykonany metodą druku irysowego, zawierający rysunek o skomplikowanym wzorze giloszowym w co najmniej dwóch kolorach, rysunek reliefowy oraz mikrodruki; w miejscu, gdzie znajduje się fotografia oraz wzór zabezpieczający, tło, wzór oraz fotografia nachodzą na siebie,
- element wykonany farbą optycznie zmienną,
- element dyfrakcyjny,
- element MLI,
- wyczuwalne dotykowo nazwisko i kategorie prawa jazdy.

1.0. Karta kwalifikacji kierowcy ma dwie strony.

1.1. Na pierwszej stronie umieszcza się:

2.1.1. w lewym górnym rogu symbol „PL” wpisany w okrąg utworzony z 12 gwiazdek o barwie żółtej na niebieskim tle w kształcie prostokąta o wymiarze 17 x 10 mm,

2.1.2. w trzech wierszach w górnej części strony napis o treści: „KARTA KWALIFIKACJI KIEROWCY”, „RZECZPOSPOLITA POLSKA”, „WZÓR WSPÓLNOT EUROPEJSKICH” – wykonane farbą o barwie niebieskiej,

2.1.3. napisy o treści „karta kwalifikacji kierowcy” w językach państw członkowskich Unii Europejskiej, wydrukowane w kolorze czerwono-niebieskim, tak aby stanowiły tło karty,

2.1.4. mapę konturową Europy z wypełnieniem w kolorze żółtym, tak aby stanowiła tło karty,

2.1.5. następujące cyfry i dane oznaczające:

1. Nazwisko
2. Imię (imiona)
3. Data i miejsce urodzenia
- 4a. Data wydania
- 4b. Data ważności
- 4c. Organ wydający
- 5a. Numer prawa jazdy
- 5b. Numer karty
7. Podpis posiadacza
9. Kategorie prawa jazdy,

2.1.6. pod symbolem „PL” – kolorową fotografię posiadacza karty,

2.1.7. w prawym dolnym rogu element MLI zawierający rok upływu ważności dokumentu przechodzący w duże litery „PL” i nad nim pomniejszoną fotografię posiadacza karty,

2.1.8. w prawym górnym rogu element nadrukowany farbą optycznie zmienną przedstawiający samochód.

1.2. Na drugiej stronie umieszcza się:

2.2.1. w lewym górnym rogu liczbę 11., a pod nią kod kreskowy z numerem blankietu dokumentu,

2.2.2. poniżej kodu objaśnienia numerowanych pozycji, które pojawiają się na awersie i rewersie karty kwalifikacji kierowcy:

1. Nazwisko
2. Imię (imiona)
3. Data i miejsce urodzenia
- 4a. Data wydania
- 4b. Data ważności

- 4c. Organ wydający
- 5a. Numer prawa jazdy
- 5b. Numer karty
- 10. Kod unijny.

2.2.3. po prawej stronie tabelę zawierającą 9 wierszy podzielonych na dwie kolumny oznaczone cyframi:

- 9 – kategorie prawa jazdy,
- 10 – kod unijny (95),

2.2.4. konturową mapę Europy oraz reliefowe litery „PL” w tonacji czerwono-niebieskiej, tak aby stanowiły tło karty.

## UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wydawania karty kwalifikacji kierowcy stanowi realizację upoważnienia ministra właściwego do spraw transportu, określonego na podstawie art. 20 ust. 1a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212.), do wydania rozporządzenia.

Projektowane rozporządzenie określa wzór karty kwalifikacji kierowcy oraz jej opis, szczegółowe warunki wydawania i unieważniania karty kwalifikacji kierowcy, a także szczegółowe czynności organów i innych jednostek z tym związane oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach oraz opłatę za wydanie karty kwalifikacji kierowcy.

Zgodnie z rozporządzeniem 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.) projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projektowane rozporządzenie zostanie udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, 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.

Projektowane rozporządzenie zostanie przesłane do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Projektowane rozporządzenie nie jest sprzeczne z prawem Unii Europejskiej.



## **MINISTER INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

### **w sprawie Komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych**

Na podstawie art. 57d ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212) zarządza się co następuje:

#### **§ 1. Rozporządzenie określa:**

- 1) szczegółową organizację i tryb działania Komisji, o której mowa w art. 57a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, zwanej dalej „Komisją”;
- 2) szczegółowy sposób, tryb i terminy przeprowadzania weryfikacji pytań egzaminacyjnych przez Komisję oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach;
- 3) wysokość wynagrodzenia dla osób wchodzących w skład Komisji.

#### **§ 2. W skład Komisji wchodzi:**

- 1) Przewodniczący;
- 2) 20 członków, w tym:
  - a) 3 osoby posiadające uprawnienia egzaminatora w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C i D albo A, B i C, oraz co najmniej trzyletnie doświadczenie w przeprowadzaniu egzaminów państwowych,
  - b) 3 osoby posiadające uprawnienia instruktora, o którym mowa w art. 33 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C i D albo A, B i C, oraz co najmniej trzyletnie doświadczenie w szkoleniu osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami,
  - c) 3 osoby posiadające uprawnienia instruktora techniki jazdy, o którym mowa w art. 117 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C i D od co najmniej trzech lat,

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

- d) 3 osoby będące specjalistami w dziedzinie przepisów ruchu drogowego, transportu drogowego, o kierujących pojazdami i o czasie pracy kierowców, mający doświadczenie w kierowaniu pojazdem,
  - e) 2 osoby posiadające uprawnienia w zakresie medycyny ratunkowej,
  - f) 1 osoba posiadająca znajomość języka angielskiego udokumentowaną certyfikatem na poziomie co najmniej C1,
  - g) 1 osoba posiadająca znajomość języka niemieckiego udokumentowaną certyfikatem na poziomie co najmniej C1,
  - h) 1 osoba posiadająca znajomość języka rosyjskiego udokumentowaną certyfikatem na poziomie co najmniej C1,
  - i) 2 osoby znające polski język migowy;
- 3) sekretarz.

§ 3. Przewodniczący Komisji na bieżąco monitoruje stan prawny i przekuje ministrowi właściwemu do spraw transportu informację o potrzebę opracowania nowych lub weryfikację istniejących pytań egzaminacyjnych.

§ 4. 1. Przewodniczący Komisji spośród członków komisji, o których mowa w § 2 pkt 2, powołuje trzyosobowe zespoły przygotowujące pytania egzaminacyjne, zwane dalej „zespołami weryfikującymi”.

2. Skład zespołu weryfikującego powołuje się odpowiednio do zakresu merytorycznego przygotowywanych lub weryfikowanych pytań egzaminacyjnych.

§ 5. 1. Minister właściwy do spraw transportu, na podstawie informacji, o której mowa w § 3, zleca opracowanie nowych, weryfikację istniejących lub przetłumaczenie pytań egzaminacyjnych na język obcy lub migowy.

2. Zlecenie opracowanie nowych lub weryfikację istniejących pytań egzaminacyjnych może nastąpić również na podstawie własnych informacji ministra właściwego do spraw transportu.

3. W zleceniu, o którym mowa w ust. 1, minister właściwy do spraw transportu określa termin przewidziany na realizację zlecenia. Termin ten uwzględnia nakład pracy związany z realizacją weryfikacji lub opracowania nowych pytań egzaminacyjnych

§ 6. 1. Na podstawie zlecenia, o którym mowa w § 5 ust. 1, Przewodniczący Komisji zleca:

- 1) opracowanie nowego pytania, jego weryfikację oraz przetłumaczenie na język obcy lub migowy, jeżeli takie tłumaczenie jest wymagane;
- 2) weryfikację pytania
- 3) przetłumaczenie pytania na język obcy lub migowy.

§ 7. 1. Przewodniczący zleca opracowanie pytania, o którym mowa w § 6 ust. 1 pkt 1, członkowi Komisji posiadającemu odpowiednią specjalizację z tematyki, z zakresie której ma być opracowane pytanie.

2. Przewodniczący zleca weryfikację opracowanego pytania członkom wybranego zespołu weryfikacyjnego.

3. W przypadku negatywnej weryfikacji opracowanego pytania Przewodniczący zleca członkowi Komisji, który opracował pytanie, dokonanie jego odpowiedniej korekty.

4. Przewodniczący ponownie zleca weryfikację pytania, o którym mowa w ust. 3, członkom zespołu weryfikacyjnego, o którym mowa w ust. 2.

5. W przypadku negatywnej weryfikacji pytania, w którym dokonano odpowiedniej korekty, ust. 3 i 4 stosuje się odpowiednio.

6. Po opracowaniu i ostatecznej weryfikacji pytania Przewodniczący Komisji zleca jego przetłumaczenie.

7. Zlecenia, o których mowa w ust. 1 - 4, określają termin przewidziany na ich realizację.

§ 8. 1. Przewodniczący Komisji zleca weryfikację pytania, o którym mowa w § 6 ust. 1 pkt 2, członkom wybranego zespołu weryfikacyjnego.

2. Zlecenie, o którym mowa w ust. 1, określa termin przewidziany na jego realizację.

§ 9. 1. Przewodniczący Komisji zleca przetłumaczenie pytania, o którym mowa w § 6 ust. 1 pkt 1, wybranemu tłumaczowi języka obcego lub migowego.

2. Wybór języka lub języków, na które ma być przetłumaczone pytanie, następuje na podstawie zlecenia.

3. Zlecenie, o którym mowa w ust. 1, określa termin przewidziany na jego realizację.

§ 10. 1. Przekazanie zleceń, o których mowa w § 6 ust. 1, następuje w postaci:

- 1) elektronicznej:
  - a) za pośrednictwem systemu informatycznego,
  - b) za pośrednictwem ePUAP,
  - b) za pośrednictwem innego kanału komunikacyjnego, w szczególności poczty elektronicznej;

2) papierowej – za pośrednictwem operatora pocztowego lub osobiście.

2. Przewodniczący Komisji podejmuje decyzję o formie przekazania pytań do opracowania, weryfikacji lub przetłumaczenia oraz związanych z tym materiałów oraz formacie plików z tymi danymi, uwzględniając możliwości techniczne Komisji, niejawność pytań egzaminacyjnych oraz dobro interesu publicznego.

3. Komisja informuje członków Komisji o formie przekazywania pytań do opracowania, weryfikacji lub przetłumaczenia i materiałów z tym związanych, oraz formacie plików z danymi.

**§ 11.** 1. Każdy członek Komisji, któremu zlecono opracowanie, weryfikację lub przetłumaczenie pytania, przygotowuje raport z wykonanej przez siebie pracy i przekazuje go Przewodniczącemu Komisji najpóźniej w terminie wskazanym w zleceniu.

2. Przewodniczący Komisji po otrzymaniu raportów, o których mowa w ust. 1:

- 1) podejmuje na ich podstawie decyzję o zarekomendowaniu pytania do zatwierdzenia ministrowi właściwemu do spraw transportu;
- 2) przekazuje do kierującego właściwą do spraw transportu drogowego komórką organizacyjną urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu:
  - a) pytania do zatwierdzenia ministrowi właściwemu do spraw transportu,
  - b) informację o liczbie pytań zweryfikowanych negatywnie wraz ze zbiorczym zestawieniem tych pytań oraz uzasadnieniem negatywnej weryfikacji,
  - c) aktualny katalog pytań, uzupełniony o nowe opracowane pytania, pomniejszony o pytania zweryfikowane negatywnie lub uzupełniony o pytania przetłumaczone.

**§ 12.** 1. Wynagrodzenie członka Komisji ustala się na podstawie raportu z wykonanej pracy.

2. Wynagrodzenie Przewodniczącego Komisji i Sekretarza Komisji ustala się na podstawie wyliczeń związanych z ustaleniem wynagrodzeń dla członków Komisji.

**§ 13.** 1. Przewodniczącemu Komisji i Sekretarzowi Komisji przysługuje wynagrodzenie za każde pytanie zawarte w zleceniu, o których mowa w § 6 ust. 1, z tym że opracowanie, weryfikacja i przetłumaczenie pytania, o którym mowa w zleceniu § 6 ust. 1 pkt 1, należy traktować łącznie jako zlecenie na jedno pytanie:

- 1) przewodniczący - 10 zł;
- 2) sekretarz - 4 zł.

2. Członkowi komisji przysługuje wynagrodzenie za zweryfikowanie jednego pytania egzaminacyjnego w wysokości 10 zł.

3. Członkowi komisji przysługuje wynagrodzenie za przygotowanie jednego pytania egzaminacyjnego w wysokości:

- 1) 100 zł - za przygotowanie pytania z wizualizacją w postaci filmu;
- 2) 50 zł - za przygotowanie pytania bez wizualizacji albo z wizualizacją w postaci zdjęcia, animacji komputerowej albo rysunku;
- 3) 10 zł - za przetłumaczenie pytania egzaminacyjnego.

§ 14. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

## UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie Komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych stanowi realizację upoważnienia ministra właściwego do spraw transportu, określonego na podstawie art. 57d ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212), do wydania rozporządzenia. Projektowane rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 21 listopada 2014 r. w sprawie komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych (Dz. U. poz. 1629), które w związku ze zmianą art. 57d ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, dokonaną na podstawie art. 4 pkt 18 ustawy z dnia .... o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...), zostanie uchylone. W jego miejsce, zgodnie z art. 15 ustawy z dnia .... o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ww. ustawy, jest wydawany nowy akt prawny.

Projektowane rozporządzenie określa szczegółową organizację i tryb działania Komisji, szczegółowy sposób, tryb i terminy przeprowadzania weryfikacji pytań egzaminacyjnych przez Komisję oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach oraz wysokość wynagrodzenia dla osób wchodzących w skład Komisji.

Zgodnie z rozporządzeniem 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.) projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projektowane rozporządzenie zostanie udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, 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.

Projektowane rozporządzenie zostanie przesłane do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Projektowane rozporządzenie nie jest sprzeczne z prawem Unii Europejskiej.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 39i ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919 i 1005) 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 z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919, 1005 i .....), zwanej dalej „ustawą”, 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;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża postanowienia dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy i osób, zmieniającej rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającą dyrektywę Rady 76/914/EWG.



- 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 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 za:
  - a) wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia,
  - b) wydanie zgody na prowadzenie szkolenia w ramach kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu,
  - c) przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego.

**§ 2.** Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) osobie szkolonej – rozumie się przez to osobę uczestniczącą w zajęciach w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej lub szkolenia okresowego;

- 2) szkoleniu – rozumie się przez to kwalifikację wstępną, kwalifikację wstępną przyspieszoną, kwalifikację wstępną uzupełniającą, kwalifikację wstępną uzupełniającą przyspieszoną lub szkolenie okresowe.

## Rozdział 2

### Ośrodek szkolenia

§ 3. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 39g ustawy, powinien:

- 1) spełniać wymagania, o których mowa w § 3 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);
- 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 wyposażenia, o którym mowa w pkt 1, nie posiada takich urządzeń lub środków;
- 3) posiadać środki łączności zapewniające porozumiewanie się osoby szkolonej z instruktorem pozostającym na zewnątrz pojazdu.

§ 4. 1. Pojazdy wykorzystywane do szkolenia powinny:

- 1) odpowiadać warunkom technicznym określonym dla pojazdów stosowanych do szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców, określonym w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z 2017 r. poz. 2338, z 2018 r. poz. 855, z 2019 r. poz. 2560 oraz z 2020 r. poz. 1886); 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.

2. W pojazdach wykorzystywanych do szkolenia podczas zajęć praktycznych z jazdy w warunkach specjalnych powinna istnieć techniczna możliwość wyłączenia przez instruktora systemów, o których mowa w ust. 1 pkt 2.

### Rozdział 3

#### **Warunki prowadzenia szkolenia**

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

- 1) zakres tematyczny i czas trwania bloków programowych podczas kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 2) zakres tematyczny i czas trwania modułów szkolenia okresowego podczas szkolenia okresowego, określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 3) chronologię bloków programowych, modułów i tematów określonych odpowiednio w załączniku nr 1 lub 2 do rozporządzenia.

2. Dodatkowo opracowując program szkolenia określa się czas trwania:

- 1) tematów i poszczególnych zajęć podczas kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej;
- 2) poszczególnych zajęć podczas szkolenia okresowego.

§ 6. 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, o którym mowa w ust. 1:

- 1) pkt 1:
  - a) lit. a i b, jest dedykowane dla osób ubiegających się o uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego na stanowisku kierowcy,

- b) lit. c i d, jest dedykowane dla osób ubiegających się o rozszerzenie zakresu uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego na stanowisku kierowcy;
- 2) pkt 2 jest dedykowane dla osób zamierzających przedłużyć ważność uprawnienia do wykonywania przewozu drogowego na stanowisku kierowcy lub przywrócić jego ważność po upływie 5 lat od wydania ostatniego świadectwa kwalifikacji zawodowej.

§ 7. 1. Przed rozpoczęciem szkolenia osoba szkolona informuje ośrodek szkolenia albo szkołę o numerze identyfikującym profil kierowcy zawodowego na kierowcę umieszczonym w systemie, o którym mowa w art. 16a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

2. Ośrodek szkolenia przed przyjęciem osoby szkolonej na szkolenie:

- 1) sprawdza spełnienie przez nią warunków określonych:
  - a) w art. 39b ust. 1 ustawy – w przypadku zamiaru przystąpienia osoby szkolonej do kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej albo kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej,
  - b) w art. 39b<sup>2</sup> ustawy – w przypadku zamiaru przystąpienia osoby szkolonej do kwalifikacji wstępnej uzupełniającej albo kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej,
  - c) w art. 39d ust. 1 ustawy – w przypadku zamiaru przystąpienia osoby szkolonej do szkolenia okresowego;
- 2) zapoznaje osobę szkoloną z programem szkolenia;
- 3) 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;
- 4) wpisuje imię i nazwisko osoby szkolonej oraz jej numer PESEL albo datę jej urodzenia, w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL, do książki ewidencji osób szkolonych;
- 5) wydaje osobie szkolonej kartę przeprowadzonych zajęć stosowaną na szkoleniu.

3. Szkoła, rozpoczynając zajęcia szkolne:

- 1) pobiera na podstawie informacji, o której mowa w ust. 1, oraz na podstawie numeru PESEL osoby szkolonej albo daty urodzenia, w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL, informacje i dane zawarte w profilu kierowcy zawodowego, udostępnionym w

systemie informatycznym, o którym mowa w art. 16a ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami;

2) wpisuje imię i nazwisko osoby szkolonej oraz jej numer PESEL albo datę jej urodzenia, w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL, do książki ewidencji osób szkolonych;

3) wydaje osobie szkolonej kartę przeprowadzonych zajęć stosowaną na szkoleniu.

4. Wzór książki ewidencji osób szkolonych określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

5. Wzór karty przeprowadzonych zajęć określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

6. Dokumenty, o których mowa w ust. 2 pkt 5 i 7 oraz ust. 3 pkt 2 i 3, mogą być prowadzone w odpowiadającej im postaci elektronicznej w systemie teleinformatycznym umożliwiającym niezwłoczny odczyt lub wydruk całości lub części zapisanych danych. Kierownik podmiotu prowadzącego szkolenie potwierdza swoje wpisy bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy kwalifikowanego certyfikatu lub profilem zaufanym ePUAP, zgodnie z ustawą z dnia 17 lutego 2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (Dz. U. z 2021 r. poz. 952 i 1005), a osoba prowadząca zajęcia i osoba szkolona - podpisem elektronicznym lub unikalnym identyfikatorem i hasłem nadanymi w tym systemie.

7. Podmiot prowadzący szkolenie, dokumentujący szkolenie w sposób określony w ust. 6, w przypadku awarii systemu teleinformatycznego lub braku dostępu do sieci Internet, może przed rozpoczęciem zajęć wydać osobie szkolonej kartę przeprowadzonych zajęć stosowaną na szkoleniu. Kartę przeprowadzonych zajęć wypełnia się zgodnie z wzorem określonym w załączniku nr 4 do rozporządzenia. Dane w systemie teleinformatycznym uzupełnia się najpóźniej przed rozpoczęciem kolejnych zajęć. Po wprowadzeniu danych do systemu teleinformatycznego, do karty przeprowadzonych zajęć stosuje się odpowiedni przepis.

**§ 8.** Przeprowadzenie poszczególnych zajęć w ramach szkolenia jest potwierdzane w karcie przeprowadzonych zajęć stosowanej na szkoleniu każdorazowo:

- 1) w momencie rozpoczynania zajęć przez wpisanie daty i godziny rozpoczęcia szkolenia;
- 2) po zakończeniu zajęć przez wpisanie godziny zakończenia szkolenia i złożenie podpisu przez osobę prowadzącą zajęcia i osobę szkoloną.

**§ 9.** 1. Szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej lub kwalifikacji wstępnej przyspieszonej prowadzone w formie kursu kwalifikacyjnego obejmuje zajęcia teoretyczne i praktyczne składające się z:

- 1) części podstawowej prowadzonej dla prawa jazdy wszystkich kategorii;
- 2) części specjalistycznej prowadzoną 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. Szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej lub kwalifikacji wstępnej przyspieszonej prowadzone w formie zajęć szkolnych dla uczniów powinno uwzględniać zakres tematyczny i czas trwania szkolenia, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

**§ 10.** 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 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, 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 przypadku prowadzenia zajęć praktycznych z jazdy w warunkach specjalnych przy wykorzystaniu urządzenia, o którym mowa w art. 39g ust. 11 pkt 2 ustawy, 2 godziny jazdy w warunkach specjalnych bez wykorzystania tego urządzenia uznaje się za równoważne 1 godzinie jazdy przy wykorzystaniu tego urządzenia.

**§ 11.** 1. Szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej uzupełniającej trwa 70 godzin.

2. Szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej uzupełniającej obejmuje zajęcia, o których mowa w § 10 ust. 2 pkt 2 lit. a, oraz minimum 5 godzin zajęć praktycznych w ruchu drogowym w zakresie, o którym mowa w § 9 ust. 1 pkt 2 odpowiednio lit. a albo lit. b.

3. Szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej trwa 35 godzin.

4. Szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej obejmuje zajęcia, o których mowa w § 10 ust. 3 pkt 2 lit. a, oraz 2,5 godziny zajęć praktycznych w ruchu drogowym w zakresie, o którym mowa w § 9 ust. 1 pkt 2 odpowiednio lit. a albo lit. b.

**§ 12.** Szkolenie okresowe prowadzone w formie kursu okresowego lub w formie cyklu zajęć obejmuje zajęcia teoretyczne trwające 35 godzin, realizowane odpowiednio dla prawa jazdy kategorii:

1) C, C+E, C1 i C1+E lub

2) D, D+E, D1 i D1+E

– zgodnie z programem szkolenia oraz planem wykonania szkolenia.

**§ 13.** 1. Szkolenie okresowe prowadzone w formie kursu okresowego, w zakresie tematycznym określonym w tabeli nr 1 załącznika nr 2 do rozporządzenia, obejmuje zajęcia w ramach modułów szkolenia okresowego określonych w lp. 1 – 24 tabeli nr 1, wybranych odpowiednio dla poszczególnych grup kategorii prawa jazdy, trwające 35 godzin.

2. Każde szkolenie okresowe musi obejmować co najmniej jeden moduł:

1) związany z bezpieczeństwem ruchu drogowego;

2) obejmujący zajęcia praktyczne.

3. Jednorazowo można przeprowadzić nie więcej dwa moduły szkolenia okresowego w dniach następujących kolejno po sobie.

4. W ramach szkolenia okresowego nie mogą powtarzać się moduły szkoleniowe.

5. Szkolenie okresowe musi uwzględniać zmiany obowiązujących przepisów związanych z wykonywaniem przewodu drogowego i rozwój technologii oraz, w miarę możliwości, szczególne potrzeby szkoleniowe osoby szkolonej.

6. Szkolenie okresowe, o którym mowa w ust. 1, należy przeprowadzić w maksymalnie 6 miesięcy.

**§ 14.** 1. Szkolenie okresowe prowadzone w formie cyklu zajęć trwa 35 godzin i obejmuje zajęcia realizowane w ciągu 5 lat, z tym że jednorazowo realizuje się nie więcej niż jeden moduł szkolenia okresowego.

2. Osoba szkolona może uczestniczyć w module szkolenia okresowego prowadzonego w formie cyklu zajęć maksymalnie co 6 miesięcy.

3. Zajęcia teoretyczne w ramach szkolenia, o którym mowa w ust. 1, są prowadzone zgodnie z zakresem tematów oraz liczbą godzin szkolenia określonymi w tabeli nr 2 załącznika nr 2 do rozporządzenia.

4. Przepis § 11 ust. 2 stosuje się odpowiednio.

5. Osobie szkolonej, która ukończyła moduł szkolenia, o którym mowa w ust. 1, kierownik ośrodka szkolenia wydaje zaświadczenie potwierdzające ukończenie modułu szkolenia okresowego.

6. Zaświadczenie, potwierdzające ukończenie modułu szkolenia okresowego, wydaje się po ukończeniu każdego modułu.

7. Datą wydania zaświadczenia jest data ukończenia modułu szkolenia okresowego.

8. Wzór zaświadczenia potwierdzającego ukończenie modułu szkolenia okresowego określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

9. Wzór rejestru zaświadczeń potwierdzających ukończenie modułu szkolenia okresowego określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

**§ 15.** 1. Ukończenie innego szkolenia w postaci:

- 1) kursu z zakresu towarów niebezpiecznych,
- 2) szkolenia potwierdzające kwalifikacje osób transportujących zwierzęta środkami transportu drogowego

– zmniejszają wymiar godzinowy szkolenia.

2. W przypadku osoby szkolonej, która ukończyła inne szkolenie, można zmniejszyć, w zakresie zajęć teoretycznych, wymiar godzinowy:

- 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) szkolenie okresowe w formie:
  - a) okresowego kursu – o 14 godzin,
  - b) cyklu zajęć – o 7 godzin.

3. Zmniejszenie wymiaru godzinowego szkolenia następuje na podstawie zaświadczenia potwierdzającego ukończenie innego szkolenia, o którym mowa w ust. 1, wydanego nie wcześniej niż 5 lat przed dniem zakończenia szkolenia.

§ 16. 1. Zajęcia teoretyczne, o których mowa w § 9 – 13, prowadzi się metodą:

- 1) wykładu, seminarium, pokazu, ćwiczeń oraz innymi formami zajęć stosowanymi w kształceniu osób dorosłych – prowadzonymi w sali ośrodka szkolenia lub
- 2) ćwiczeń pod nadzorem trenera-wykładowcy, przy użyciu komputera i specjalistycznego oprogramowania wspomagającego proces kształcenia – prowadzonych w sali ośrodka szkolenia, lub
- 3) wykładów prowadzonych w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu pod nadzorem ośrodka szkolenia.

2. Trenerem-wykładowcą jest osoba, która posiada:

- 1) wiedzę, umiejętności i wykształcenie niezbędne do zapewnienia prawidłowego przebiegu szkolenia oraz
- 2) wiedzę i umiejętności niezbędne do prawidłowego użycia komputera i specjalistycznego oprogramowania wspomagającego proces kształcenia.

3. Oprogramowanie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, powinno zapewnić co najmniej:

- 1) przydzielenie osobie szkolonej indywidualnego identyfikatora w postaci numeru PESEL albo numeru profilu kierowcy zawodowego oraz daty urodzenia, w przypadku osób nieposiadających numeru PESEL, pozwalającego na bezpośrednie śledzenie jej postępów w nauce;
- 2) przeprowadzenie zajęć w zakresie wymaganym programem szkolenia;
- 3) zabezpieczenie przed ingerencją w kolejność prowadzonych zajęć;
- 4) przeprowadzenie testu sprawdzającego wiedzę po każdym module szkolenia okresowego 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.

4. 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, w przypadku osób nieposiadających numeru PESEL, pozwalającego na bezpośrednie śledzenie jej postępów w nauce;
- 2) przeprowadzenie zajęć w zakresie wymaganym programem szkolenia;
- 3) zabezpieczenie przed ingerencją w kolejność prowadzonych zajęć;
- 4) przeprowadzenie testu sprawdzającego wiedzę po każdym module szkolenia okresowego 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.

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 postaci kursu okresowego w wymiarze 7 godzin zajęć jednego teoretycznego modułu szkoleniowego.

6. Łączny czas trwania zajęć teoretycznych realizowanych w zakresie kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej oraz szkolenia okresowego w ciągu jednego dnia nie może przekroczyć 7 godzin.

7. Godzina zajęć teoretycznych jest równa 60 minutom.

§ 17. 1. Po zakończeniu kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej kierownik ośrodka szkolenia aktualizuje profil kierowcy zawodowego w zakresie wymaganych informacji i go zwalnia.

2. Po zakończeniu przez osobę szkoloną szkolenia okresowego kierownik ośrodka szkolenia aktualizuje profil kierowcy zawodowego w zakresie wymaganych informacji, wydaje świadectwo kwalifikacji zawodowej przez wprowadzenie do profilu odpowiednich danych i zwalnia profil.

3. Datą wydania świadectwa kwalifikacji zawodowej jest data:

- 1) ostatniego dnia zajęć szkolenia okresowego prowadzonego w formie kursu okresowego;
- 2) ostatniego wymaganego zaświadczenia potwierdzającego ukończenie modułu szkolenia okresowego prowadzonego w formie cyklu zajęć.

**§ 18. 1.** W ośrodku szkolenia, oddzielnie dla każdego szkolenia, prowadzi się dziennik zajęć teoretycznych, którego wzór określa załącznik nr 7 do rozporządzenia, i kartę zajęć praktycznych.

2. Osoby prowadzące zajęcia oraz osoby szkolone w nich uczestniczące potwierdzają każdorazowo odpowiednio przeprowadzenie i uczestnictwo w poszczególnych zajęciach na liście obecności osób szkolonych i w karcie zajęć praktycznych.

3. Dzienniki zajęć teoretycznych i karty zajęć praktycznych przechowuje się przez okres 5 lat, licząc od dnia dokonania w nich ostatniego wpisu.

4. Dzienniki zajęć teoretycznych i karty zajęć praktycznych przekazuje się właściwemu organowi sprawującemu nadzór, w celu archiwizacji, niezwłocznie po:

- 1) wydaniu decyzji o zakazie prowadzenia przez przedsiębiorcę ośrodka szkolenia;
- 2) wykreśleniu przedsiębiorcy z rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia.

5. W ośrodku szkolenia, w którym jest prowadzone szkolenie okresowe w formie cyklu zajęć, prowadzi się rejestr wydanych zaświadczeń, o których mowa w § 14 ust. 5, którego wzór określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

#### Rozdział 4

##### **Szczegółowe warunki przeprowadzania testu kwalifikacyjnego**

**§ 19.** Przed przystąpieniem do testu kwalifikacyjnego osoba egzaminowana informuje wojewódzki ośrodek ruchu drogowego o numerze identyfikującym profil kierowcy zawodowego, składa dowód uiszczenia opłaty za test oraz wnioskuje o wyznaczenie terminu testu kwalifikacyjnego.

**§ 20. 1.** Wojewódzki ośrodek ruchu drogowego:

- 1) na podstawie informacji, o której mowa w § 19, 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 zamierzającą przystąpić do testu kwalifikacyjnego w ewidencji osób egzaminowanych, o której mowa w § 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2019 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. z 2019 r. poz. 1206 oraz z 2021 r. poz. 1426);

- 3) wyznacza termin testu kwalifikacyjnego przez wskazanie daty i godziny przeprowadzenia testu; wyznaczona data egzaminu nie może przekraczać 30 dni od dnia, w którym ją wyznaczono;
- 4) przekazuje osobie egzaminowanej informacje, o których mowa w ust. 3 – 6.

2. W przypadku wątpliwości co do ważności i prawidłowości danych zawartych w profilu kierowcy zawodowego wojewódzki ośrodek ruchu drogowego odnotowuje niezgodność w celu jej wyjaśnienia przez właściwy podmiot lub organ.

3. Jeżeli osoba egzaminowana uzyska negatywny wynik z testu kwalifikacyjnego albo nie przystąpi do testu kwalifikacyjnego w wyznaczonym terminie, wojewódzki ośrodek ruchu drogowego na jej wniosek i na podstawie nowej opłaty za test kwalifikacyjny wyznacza kolejny termin testu kwalifikacyjnego. Osobie takiej wskazuje się pierwszy wolny termin testu kwalifikacyjnego.

4. W przypadku poinformowania przez osobę egzaminowaną, nie później niż na 1 godzinę przed wyznaczonym testem kwalifikacyjnym, w formie pisemnej w postaci elektronicznej, wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, że nie stawia się na test kwalifikacyjny w wyznaczonym terminie, wniesioną opłatę za test kwalifikacyjny traktuje się jako nie wykorzystaną. W celu ustalenia czy opłata nie została wykorzystana wojewódzki ośrodek ruchu drogowego może zażądać okazania urzędowego potwierdzenia przedłożenia (UPP) lub potwierdzenia dostarczenia (odczytu) korespondencji wysłanej pocztą elektroniczną.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, wojewódzki ośrodek ruchu drogowego wyznacza kolejny termin testu kwalifikacyjnego na podstawie niewykorzystanej opłaty za test kwalifikacyjny.

6. Osoba egzaminowana nie wnosi opłaty za test kwalifikacyjny w przypadku awarii systemu teleinformatycznego.

**§ 21.** Osoba egzaminowana może przystąpić do testu kwalifikacyjnego, jeżeli okaże ważny w dniu testu jeden z dokumentów potwierdzających jej tożsamość:

- 1) dowód osobisty, w tym mTożsamość okazaną do weryfikacji za pośrednictwem aplikacji mObywatel;
- 2) kartę pobytu;
- 3) paszport;
- 4) tymczasowe zaświadczenie tożsamości cudzoziemca;

- 5) polski dokument tożsamości cudzoziemca;
- 6) zgodę na pobyt tolerowany.

§ 22. Egzaminator w związku z wykonywanymi czynnościami potwierdza tożsamość osoby egzaminowanej.

§ 23. Egzaminator nie przeprowadza testu kwalifikacyjnego, jeżeli:

- 1) nie jest możliwe ustalenie tożsamości osoby zgłaszającej się na egzamin;
- 2) osoba egzaminowana zgłaszająca się na egzamin zaproponowała egzaminatorowi przyjęcie korzyści majątkowej lub osobistej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku z testu kwalifikacyjnego.

§ 24. Podczas przeprowadzania testu kwalifikacyjnego w sali egzaminacyjnej mogą przebywać wyłącznie osoby zdające test kwalifikacyjny, 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 egzaminie zapewnia sobie osoba egzaminowana lub zapewniony przez ośrodek egzaminowania, jednak nie dłużej niż do czasu rozpoczęcia testu,
  - 4) tłumacz przysięgły, którego udział zapewnia sobie osoba egzaminowana, jeżeli osoba ta nie włada językiem polskim w stopniu umożliwiającym przeprowadzenie egzaminu oraz zrozumienie zasad przeprowadzania egzaminu, jednak nie dłużej niż do czasu rozpoczęcia testu,
  - 5) dyrektor i osoby upoważnione przez niego
- pod warunkiem, że ich obecność nie zakłóca i nie utrudnia przebiegu testu kwalifikacyjnego.

§ 25. 1. Test kwalifikacyjny jest przeprowadzany:

- 1) w formie określonej w art. 39b<sup>1</sup> 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.

2. Część teoretyczną egzaminu państwowego przeprowadza się dla maksymalnie 20 osób egzaminowanych jednocześnie. Istnieje możliwość jednoczesnego przeprowadzania w sali egzaminacyjnej testu kwalifikacyjnego i egzaminu państwowego.

**§ 26.** 1. Test kwalifikacyjny dotyczący kwalifikacji wstępnej oraz kwalifikacji wstępnej przyspieszonej obejmuje:

- 1) test podstawowy składający się z 20 pytań – w zakresie tematów realizowanych dla części podstawowej kursu kwalifikacyjnego oraz
- 2) test specjalistyczny składający się z 10 pytań – w zakresie tematów realizowanych dla części specjalistycznej kursu kwalifikacyjnego odpowiednio dla prawa jazdy kategorii C, C+E, C1 i C1+E albo prawa jazdy kategorii D, D+E, D1 i D1+E.

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 lub niewybranie żadnej jest traktowane jako udzielenie odpowiedzi nieprawidłowej.

4. Wynik testu 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 prawa jazdy odpowiedniej kategorii.

7. Test kwalifikacyjny dotyczący kwalifikacji wstępnej uzupełniającej lub kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej obejmuje test specjalistyczny składający się z 10 pytań, o którym mowa w ust. 1 pkt 2.

8. Czas trwania testu kwalifikacyjnego, o którym mowa w ust. 7, wynosi 15 minut.

**§ 27.** Osobie, która uzyskała pozytywny wynik z testu kwalifikacyjnego, wojewódzki ośrodek ruchu drogowego:

- 1) wydaje zaświadczenie o pozytywnym wyniku z testu kwalifikacyjnego;
- 2) wydaje świadectwo kwalifikacji zawodowej poprzez wprowadzenie odpowiednich danych do profilu kierowcy zawodowego.

## Rozdział 5

### **Oplaty**

**§ 28.** Wysokość opłaty za:

- 1) wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia - wynosi 400 zł;
- 2) wydanie zgody na szkolenie z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu - wynosi 600 zł;
- 3) test kwalifikacyjny - wynosi 30 zł.

## Rozdział 6

### **Przepis końcowy**

**§ 29.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Zakres tematyczny i czas trwania bloków programowych podczas kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej

**I. Część podstawowa**

Tabela nr 1

Zakres tematyczny	Czas trwania			
	KW	KWP	KWU	KWUP
<b>1. Szkolenie zaawansowane w racjonalnej jeździe, z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa</b>				
1.1. Poznanie charakterystyk w racjonalnej jeździe, z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa, w tym co najmniej tematy:	30	15	-	-
1.1.1. charakterystyka momentu obrotowego,				
1.1.2. charakterystyka mocy,				
1.1.3. charakterystyka jednostkowego zużycia paliwa przez silnik,				
1.1.4. optymalny zakres użytkowy obrotomierza,				
1.1.5. optymalny zakres prędkości obrotowej dla zmiany biegów.				
1.2. Poznanie charakterystyki technicznej i sposobu działania urządzeń służących bezpieczeństwu w celu zapewnienia panowania nad pojazdem, zminimalizowania jego zużycia, zapobiegania awariom, w tym co najmniej tematy	25	15	-	-
1.2.1. granice zastosowania układów hamulcowych i zwalniaczy,				
1.2.2. mieszane stosowanie układu hamulcowego i zwalniacza,				
1.2.3. lepsze wykorzystanie relacji między prędkością a przełożeniem skrzyni biegów,				
1.2.4. wykorzystanie nośności pojazdu,				
1.2.5. zastosowanie układów hamulcowych na pochyłościach,				
1.2.6. postępowanie w przypadku awarii,				
1.2.7. 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,				
<b>2. Stosowanie przepisów</b>				
2.1. Poznanie uwarunkowań społecznych dotyczących transportu drogowego i rządzących nim zasad, w tym co najmniej tematy:	30	15	-	-
2.1.1. maksymalny czas pracy kierowcy w transporcie drogowym,				
2.1.2. stosowanie i konsekwencje rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady: (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014; kary za nieużywanie, nieprawidłowe używanie i ingerencję w urządzenie rejestrujące,				
2.1.3. znajomość środowiska transportu społecznego,				



2.1.4. prawa i obowiązki kierowców w zakresie kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego.				
<b>3. Bezpieczeństwo, obsługa i logistyka w aspekcie zdrowia, ruchu drogowego i środowiska</b>				
3.1. Uświadomienie kierowcom zagrożenia wypadkami na drodze i w pracy, w tym co najmniej tematy:	30	15	-	-
3.1.1. rodzaje wypadków przy pracy w transporcie drogowym,				
3.1.2. statystyka wypadków drogowych,				
3.1.3. udział samochodów ciężarowych/autokarów w wypadkach drogowych,				
3.1.4. statystyki dotyczące zabitych i rannych w wypadkach drogowych,				
3.1.5. straty materialne i finansowe.				
3.2. Umiejętność zapobiegania przestępstwom i przemytowi nielegalnych imigrantów, w tym co najmniej tematy:	15	7	-	-
3.2.1. problemy związane z międzynarodową przestępczością transgraniczną i przemytem,				
3.2.2. środki zapobiegawcze,				
3.2.3. metody i cele działań przestępczych,				
3.2.4. przepisy prawa i obowiązki kierowcy oraz obowiązki przewoźnika w tym zakresie.				
3.3. Umiejętność zapobiegania zagrożeniom fizycznym, w tym co najmniej tematy:	20	10	-	-
3.3.1. zasady ergonomii,				
3.3.2. zachowania i postawy stanowiące zagrożenie,				
3.3.3. kondycja fizyczna i ćwiczenia sprawnościowe,				
3.3.4. ochrona osobista.				
3.4. Świadomość znaczenia predyspozycji fizycznych i psychicznych, w tym co najmniej tematy:	10	5	-	-
3.4.1. zasady zdrowego, regularnego odżywiania,				
3.4.2. wpływ alkoholu, narkotyków lub innych substancji na zachowanie,				
3.4.3. objawy, przyczyny, skutki zmęczenia i stresu,				
3.4.4. zasadnicza rola podstawowego cyklu pracy/odpoczynku.				
3.5. Umiejętność oceny sytuacji awaryjnych, zachowanie w sytuacjach krytycznych, w tym co najmniej tematy:	20	10	-	-
3.5.1. ocena sytuacji krytycznej,				
3.5.2. unikanie komplikacji w razie wypadku,				
3.5.3. wzywanie pomocy,				
3.5.4. pomoc poszkodowanym i udzielanie pierwszej pomocy,				
3.5.5. postępowanie w razie pożaru,				
3.5.6. ewakuacja osób z samochodu ciężarowego/pasażerów z autobusu,				
3.5.7. zapewnienie bezpieczeństwa wszystkich pasażerów,				
3.5.8. reakcja na akty agresji,				
3.5.9. podstawowe zasady sporządzania informacji z wypadku.				
3.6. Umiejętność zachowania się w sposób poprawiający wizerunek przewoźnika, w tym co najmniej tematy:	15	5	-	-
3.6.1. znaczenie poziomu usług świadczonych przez kierowcę dla przewoźnika,				
3.6.2. rola kierowcy,				
3.6.3. kontakty kierowcy z innymi osobami w czasie pracy,				
3.6.4. utrzymanie pojazdu,				
3.6.5. organizacja pracy,				
3.6.6. handlowe i finansowe skutki sporów występujących w pracy kierowcy.				
<b>Razem</b>	<b>195</b>	<b>97</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

II. Część specjalistyczna

Tabela nr 2

Zakres prawa jazdy kategorii C1, C1+E, C i C+E	Metodyka	Czas trwania			
		KW	KWP	KWU	KWUP
<b>1. Szkolenie zaawansowane w racjonalnej jeździe, z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa</b>					
1.3. Umiejętność załadowania pojazdu zgodnie z wymaganiami przepisów bhp i zasadami prawidłowego użytkowania pojazdu, w tym co najmniej tematy:		30	18		
1.3.1. siły działające na pojazd podczas jazdy,	T/J				
1.3.2. zastosowanie przełożenia skrzyni biegów odpowiadającego obciążeniu pojazdu oraz profilowi jezdni,	T/J				
1.3.3. wykorzystanie automatycznych skrzyń biegów,	T/J				
1.3.4. obliczenie obciążenia użytkowego pojazdu lub zespołów pojazdów,	T				
1.3.5. obliczenie objętości użytkowej,	T				
1.3.6. rozłożenie ładunku,	T/C				
1.3.7. skutki oddziałujące przy przekroczeniu nacisku ładunku na oś,	T				
1.3.8. stabilność pojazdu i środek ciężkości,	T				
1.3.9. rodzaje opakowań i palet,	T				
1.3.10. podstawowe kategorie towarów, które wymagają zabezpieczenia ładunku,	T				
1.3.11. techniki mocowania, również za pomocą lin i łańcuchów,	T/C				
1.3.12. zastosowanie taśm mocujących,	T/C				
1.3.13. sprawdzenie urządzeń mocujących,	T/C				
1.3.14. zastosowanie urządzeń transportu wewnętrznego (w szczególności wózki widłowe),	T/C				
1.3.15. zakładanie plandeki i jej zdejmowanie.	T/C				
1.4. Umiejętność optymalizacji zużycia paliwa, oraz jazda w warunkach specjalnych, w tym co najmniej tematy:		20	10		
1.4.1. znaczenie przewidywania zachowania uczestników ruchu drogowego,					
1.4.2. zachowanie odpowiedniej odległości od innych pojazdów i wykorzystanie dynamiki pojazdu,					
1.4.3. stała prędkość, płynna jazda i odpowiednie ciśnienie w oponach,					
1.4.4. inteligentne systemy transportu, które poprawiają efektywność prowadzenia pojazdu oraz umożliwiają leprze planowanie trasy,					
1.4.5. jazda w szerokim zakresie momentu obrotowego i śledzenie wskaźnika zużycia paliwa,	T/J				
1.4.6. jazda w najniższym i najwyższym zakresie mocy, ze śledzeniem wskaźnika zużycia paliwa,	T/J				
1.4.7. jazda przy najniższym jednostkowym zużyciu paliwa,	T/J				
1.4.8. jazda w optymalnym przedziale prędkości silnika i utrzymywanie się w sektorze elastycznej prędkości optymalnej, z zachowaniem zaleceń producenta silnika pojazdu,	T/J				

1.4.9. jazda w optymalnym zakresie prędkości silnika poprzez zmianę biegów w odpowiednim momencie,	T/J				
1.4.10. kontrola części w dwuobwodowym układzie hamulcowym (w szczególności wyjęcie cylindra membranowego, regulacja hamulców, kontrola złąbek pneumatycznych, kontrola przewodów pneumatycznych, kontrola nastaw regulatora siły hamowania (ręcznego i automatycznego)),	T/C				
1.4.11. nauka przez ostrożne próby hamowania w specjalnym terenie, pokazująca działanie hamulców, ze zwróceniem uwagi na wpływ hamowania na prowadzenie pojazdu,	T/J				
1.4.12. nauka jazdy ze wzniesienia z użyciem obu układów hamulcowych jednocześnie albo osobno,	T/J				
1.4.13. nauka jazdy z kontrolą wskazań prędkościomierza i obrotomierza na różnych biegach,	T/J				
1.4.14. 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				
1.4.15. ostrożne próby układów hamulcowych ciężarówki podczas jazdy ze wzniesienia; poznanie zjawiska spadku siły hamowania i sposobu reagowania na nie,	T/J				
1.4.16. 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				
1.4.17. nauka oszczędnego stylu jazdy, uzyskanego przez poprawę kryteriów optymalizacji zużycia paliwa podczas jazdy.	T/J				
1.4(a) Umiejętność przewidywana i oceny zagrożeń w ruchu oraz dostosowanie się do nich, w tym tematy:					
1.4(a).1. świadomość różnych warunków na drodze, w ruchu i warunków pogodowych oraz dostosowanie się do nich,					
1.4(a).2. umiejętność przygotowania i planowania podróży podczas anomalii pogodowych,					
1.4(a).3. wiedza na temat użytkowania powiązanego wyposażenia bezpieczeństwa, a także rozeznanie, kiedy daną podróż należy przełożyć lub odwołać ze względu na ekstremalne warunki pogodowe,					
1.4(a).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.),					
1.4(a).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					
1.4(a).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,					
1.4(a).7. dobór i zastosowanie działań, które zwiększają margines bezpieczeństwa w taki sposób, że można jeszcze uniknąć zderzenia, w przypadku gdy wystąpią potencjalne zagrożenia					
<b>2. Stosowanie przepisów</b>					
2.2. Poznanie przepisów regulujących przewóz drogowy rzeczy, w tym co najmniej tematy:		20	10		
2.2.1. warunki uzyskania licencji przez wykonującego przewóz drogowy i dostępu do rynku przewozów drogowych,	T				
2.2.2. wymagane dokumenty w pojeździe,	T				
2.2.3. zakaz jazdy po niektórych drogach,	T				
2.2.4. opłaty za korzystanie z dróg,	T				
2.2.5. umowy i konwencje wielostronne,	T				
2.2.6. dwustronne umowy międzynarodowe,	T				
2.2.7. rozporządzenia techniczne,	T				
2.2.8. stosunki umowne w transporcie drogowym; przepisy międzynarodowe i krajowe,	T				
2.2.9. odpowiedzialność wykonującego przewóz drogowy za dostawy oraz zwolnienia z tej odpowiedzialności,	T				
2.2.10. dokumenty wysyłkowe; prawidłowe wykorzystywanie i wypełnianie dokumentów,	T				
2.2.11. przekraczanie granic,					
2.2.12. spedytorzy,					
2.2.13. dokumentacja specjalna dołączana do towarów.	T				
<b>3. Bezpieczeństwo, obsługa i logistyka w aspekcie zdrowia, ruchu drogowego i środowiska</b>					
3.7. Poznanie uwarunkowań ekonomicznych dotyczących przewozu drogowego i organizacji rynku, w tym co najmniej tematy:		10	5		
3.7.1. transport drogowy w stosunku do innych rodzajów transportu (konkurencja, spedycja),	T				
3.7.2. działalność w zakresie przewozu drogowego rzeczy (transport zarobkowy i przewozy na potrzeby własne),	T				
3.7.3. organizacja i formy prowadzenia działalności w zakresie przewozu drogowego rzeczy,	T				
3.7.4. specjalizacje w zakresie transportu, w szczególności przewóz materiałów cysterną, artykułów szybko psujących się, materiałów niebezpiecznych, zwierząt, itd.,	T				
3.7.5. transport kombinowany.	T				
<b>Razem</b>		<b>85</b>	<b>43</b>	<b>70</b>	<b>35</b>

Tabela nr 3

Zakres prawa jazdy kategorii D1, D1+E, D i D+E	Metodyka	Czas trwania			
		KW	KWP	KWU	KWUP
<b>1. Szkolenie zaawansowane w racjonalnej jeździe, z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa</b>					
1.5. Umiejętność optymalizacji zużycia paliwa oraz jazda w warunkach specjalnych, w tym co najmniej tematy:		20	12		
1.5.1. znaczenie przewidywania zachowania uczestników ruchu drogowego,					
1.5.2. zachowanie odpowiedniej odległości od innych pojazdów i wykorzystanie dynamiki pojazdu,					
1.5.3. stała prędkość, płynna jazda i odpowiednie ciśnienie w oponach,					
1.5.4. inteligentne systemy transportu, które poprawiają efektywność prowadzenia pojazdu oraz umożliwiają leprze planowanie trasy,					
1.5.5. jazda w szerokim zakresie momentu obrotowego i śledzenie wskaźnika zużycia paliwa,	T/J				
1.5.6. jazda w najniższym i najwyższym zakresie mocy, ze śledzeniem wskaźnika zużycia paliwa,	T/J				
1.5.7. jazda przy najniższym jednostkowym zużyciu paliwa,	TJ/				
1.5.8. jazda w optymalnym przedziale prędkości silnika i utrzymywanie się w sektorze elastycznej prędkości optymalnej, z zachowaniem zaleceń producenta silnika pojazdu,	T/J				
1.5.9. jazda w optymalnym zakresie prędkości silnika poprzez zmianę biegów w odpowiednim momencie,	T/J				
1.5.10.kontrola części w dwuobwodowym układzie hamulcowym (w szczególności wyjęcie cylindra membranowego, regulacja hamulców, kontrola złączek pneumatycznych, kontrola przewodów pneumatycznych, kontrola nastaw regulatora siły hamowania (ręcznego i automatycznego)),	T/C				
1.5.11.nauka przez ostrożne próby hamowania w specjalnym terenie, pokazująca działanie hamulców, ze zwróceniem uwagi na wpływ hamowania na prowadzenie pojazdu,	T/J				
1.5.12.nauka jazdy ze wzniesienia z użyciem obu układów hamulcowych jednocześnie lub osobno,	T/J				
1.5.13.nauka jazdy z kontrolą wskazań prędomierza i obrotomierza na różnych biegach,	T/J				
1.5.14.nauka jazdy autobusem obciążonym: ruszanie pod górę, rozpędzanie się do 50 km/h i mierzenie czasu w przypadku autobusu obciążonego i nieobciążonego,	T/J				
1.5.15.ostrożne próby układów hamulcowych autobusu podczas jazdy ze wzniesienia; poznanie zjawiska spadku siły hamowania i sposobu reagowania na nie,	T/J				
1.5.16.próba znalezienia symulowanych awarii w pojeździe, opisanie wykrytej sytuacji, próba znalezienia przyczyny, naprawa	T/J				

awarii, o ile jest możliwa, i decyzja o rozpoczęciu jazdy albo pozostaniu na parkingu,					
1.5.17.nauka oszczędnego stylu jazdy, uzyskanego przez poprawę kryteriów optymalizacji zużycia paliwa podczas jazdy.	T/J				
1.6. Umiejętność zapewnienia pasażerom komfortu i bezpieczeństwa, w tym co najmniej tematy:		20	13 <sup>1</sup>		
1.6.1. prawidłowa ocena wzdłużnych i poprzecznych ruchów pojazdu na drodze,	T/J				
1.6.2. zachowania w ruchu drogowym,	T/J				
1.6.3. położenie pojazdu na jezdni,	T/J				
1.6.4. łagodne zakończenie hamowania,	T/J				
1.6.5. uwzględnianie zwisów pojazdu,	T/J				
1.6.6. wykorzystanie właściwej infrastruktury (ogólnodostępne obszary, drogi komunikacyjne zastrzeżone dla konkretnych uczestników ruchu),	T/J				
1.6.7. właściwa ocena priorytetów pod względem bezpiecznego kierowania pojazdem oraz spełnienia innych zadań nałożonych na kierującego,	T				
1.6.8. zachowanie wobec pasażerów,	T/C				
1.6.9. specyfika pewnych grup pasażerów (osoby niepełnosprawne, dzieci)	T/C				
1.7. Umiejętność równomiernego obciążenia pojazdu zgodnie z wymaganiami przepisów bhp i zasadami prawidłowego użytkowania pojazdu, w tym co najmniej tematy:		15	7		
1.7.1. siły działające na pojazd podczas jazdy,	T				
1.7.2. zastosowanie przełożenia skrzyni biegów odpowiadającego obciążeniu pojazdu i profilowi jezdni,	T/J				
<b>1.7.3. wykorzystanie automatycznych skrzyń biegów,</b>	T/J				
1.7.4. obliczenie obciążenia użytkowego pojazdu lub zespołów pojazdów,	T				
1.7.5. rozmieszczenie pasażerów w autobusie,	T/C				
1.7.6. skutki oddziałujące przy przekroczeniu nacisku ładunku na oś,	T				
1.7.7. stabilność pojazdu i środek ciężkości.	T				
<b>2. Stosowanie przepisów</b>					
2.3. Poznanie przepisów regulujących przewóz pasażerów, w tym co najmniej tematy:		20	6		
2.3.1. przewóz szczególnych grup osób,	T				
2.3.2. urządzenia bezpieczeństwa w autobusach,	T				
2.3.3. pasy bezpieczeństwa,	T				
2.3.4. obciążenie pojazdu.	T				
<b>3. Bezpieczeństwo, obsługa i logistyka w aspekcie zdrowia, ruchu drogowego i środowiska</b>					
3.8. Poznanie uwarunkowań ekonomicznych dotyczących pasażerskiego przewozu drogowego i organizacji rynku, w tym co najmniej tematy:		10	5		
3.8.1. przewóz drogowy osób w stosunku do innych rodzajów transportu osób (kolej, samochód osobowy),	T				
3.8.2. działalność w zakresie przewozu drogowego osób (transport zarobkowy i przewozy na potrzeby własne),	T				
3.8.3. uwrażliwienie na problemy niepełnosprawności,					
3.8.4. przekraczanie granic (transport międzynarodowy),	T				

3.8.5. organizacja i formy prowadzenia działalności w zakresie przewozu drogowego osób.	T				
<b>Razem</b>		<b>85</b>	<b>43</b>	<b>70</b>	<b>33</b>

## MODUŁY SZKOLENIA OKRESOWEGO

<b>Lp.</b>	<b>Tytuł modułu</b>	<b>Czas trwania</b>
1.	Szkolenie zaawansowane w racjonalnej jeździe, z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa	7
2.	Stosowanie przepisów	7
3.	Bezpieczeństwo, obsługa i logistyka w aspekcie zdrowia, ruchu drogowego i środowiska	7
4.	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	7
5.	Czynnik ludzki w przewozie drogowym	7
6.	Wizerunek firmy – obsługa klientów	7
7.	Pierwsza pomoc	7
8.	Ergonomia dla kierowców	7
9.	Bezpieczna jazda samochodem ciężarowym lub autobusem	7
10.	Krajowy przewóz drogowy	7
11.	Międzynarodowy przewóz drogowy	7
12.	Mocowanie ładunku	7
13.	Przewóz drogowy osób niepełnosprawnych, dzieci i osób starszych	7
14.	Przewóz drogowy zwierząt	7
15.	Przewóz drogowy realizowany przez firmy przeprowadzkowe	7
16.	Przewóz drogowy realizowany pojazdami wyposażonymi w żurawie samochodowe	7
17.	Przewóz drogowy artykułów szybko psujących się	7
18.	Przewóz drogowy substancji płynnych pojazdem z cysterną	7
19.	Przewóz drogowy drewna	7
20.	Przewóz drogowy towarów budowlanych – w tym zasady zachowania się na placu budowy	7
21.	Przewóz drogowy odpadów komunalnych i nieczystości ciekłych	7
22.	Ograniczenia w przewozie drogowym towarów	7
23.	Nienormatywne przewozy drogowe	7
24.	Nowe technologie w przewozie drogowym	7



WZÓR

Format A4, układ pionowy  
strona 1

.....  
(Data założenia)

.....  
(Pieczęć ośrodka szkolenia)

**Książka ewidencji osób szkolonych nr\***) .....

Poz.	Data rozpoczęcia szkolenia	Nazwisko i imię	Nr PESEL	Szkolenie				T	P	numer	data wydania
				zakres	rodzaj	forma					
I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1.											
2.											
3.											
4.											
5.											
6.											
7.											
8.											
9.											
10.											
11.											
12.											
13.											
14.											
15.											
16.											
17.											
18.											
19.											
20.											

.....  
(Podpis i pieczęć kierownika ośrodka szkolenia)





WZÓR

Format A5, układ pionowy

.....  
pieczęćka podmiotu wydającego)

Data wydania .....

**Zaświadczenie nr .....<sup>1)</sup>**

potwierdzające ukończenie modułu szkoleniowego w zakresie szkolenia okresowego

Pan(i) .....  
(nazwisko) (imię)

Nr PESEL/data urodzenia 

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<sup>2)</sup>

posiadający(a):  
prawo jazdy kategorii ..... nr .....  
Świadectwo Kwalifikacji Zawodowej nr .....  
wydane przez .....  
w dniu ..... w zakresie kategorii .....

ukończył/ła następujący moduł szkoleniowy w zakres szkolenie okresowego:

Kategorie i nazwa modułu	Data rozpoczęcia szkolenia	Data zakończenia szkolenia	Liczba godzin zajęć
1	2	3	4

Objaśnienia:

..... (podpis i pieczęć kierownika ośrodka szkolenia)
--

<sup>1)</sup> wpisać kolejny numer zaświadczenia łamany przez rok jego wydania  
<sup>2)</sup> datę urodzenia wpisuje się osobie, która nie posiada numeru PESEL  
**Uwaga:**  
W polach, które nie mają zastosowania w przypadku danej osoby, wpisuje się wyrażenie „nie dotyczy”.

WZÓR

Format A4, układ pionowy

.....  
(Data założenia)

.....  
(Pieczęć ośrodka szkolenia)

**Rejestr zaświadczeń potwierdzających ukończenie modułu szkolenia okresowego**  
**nr\*):** .....

Poz.	Nr w książce ewidencji	Nazwisko i imię	Nr PESEL	Szkolenie			data wydania
				Nr zaświadczenia	Nr modułu	kategorie	
I	II	III	IV	V	VII	VIII	XII
1.							
2.							
3.							
4.							
5.							
6.							
7.							
8.							
9.							
10.							
11.							
12.							
13.							
14.							
15.							
16.							
17.							
18.							
19.							
20.							

.....  
(Podpis i pieczęć kierownika ośrodka szkolenia)





## UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy stanowi realizację upoważnienia ministra właściwego do spraw transportu, określonego na podstawie art. 39i ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 919 i 1005), do wydania rozporządzenia. Projektowane rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 kwietnia 2010 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. z 2017 r. poz. 151), które w związku ze zmianą art. 39i ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, dokonaną na podstawie art. 1 pkt 15 ustawy z dnia .... o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. ...), zostanie uchylone. W jego miejsce, zgodnie z art. 13 ustawy z dnia .... o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ww. ustawy, jest wydawany nowy akt prawny.

Projektowane rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 39g, 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;
- 3) szczegółowe wymagania dla oprogramowania, przy użyciu którego można prowadzić zajęcia 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 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 przez ośrodki szkolenia;
  - 9) wzory dokumentów związanych z prowadzeniem szkolenia;
  - 10) wysokość opłaty:
    - a) za wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia,
    - b) za wydanie zgody na prowadzenie szkolenia w ramach kursu kwalifikacyjnego i szkolenia okresowego w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu,
    - c) za przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego.

Zgodnie z rozporządzeniem 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.) projektowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji.

Projektowane rozporządzenie nie wymaga przedstawienia instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) projektowane rozporządzenie zostanie udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej.

Ponadto, stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, 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.

Projektowane rozporządzenie zostanie przesłane do zaopiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

Projektowane rozporządzenie nie jest sprzeczne z prawem Unii Europejskiej.