

Pan **Stanisław Bukowiec**

Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

00-928 Warszawa ul. Chałubińskiego 4-6

AE:PL-99756-74876-WBAEG-25

Dotyczy: pisma znak: DTD-13.0210.2.2026 z 1 października 2026

ws konsultacji **projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw**
(numer UD402 w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów).

Wniosek - uwagi

Statutowi przedstawiciele współpracujących organizacji społecznych środowiska ośrodków szkolenia kierowców wyszczególnionych w podpisie - na obradach 12-10-2026 w formule online za pośrednictwem Aplikacji MS TEAMS szczegółowo przeanalizowali przedłożony projekt ustawy.

Działając w imieniu tych organizacji społecznych przesyłamy **uwagi i wnosimy o wprowadzenie dodatkowych zmian** podkreślając, że większość z proponowanych zmian wpłynie na podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwiększy transparentność szkolenia oraz zwiększy zdawalność praktycznych egzaminów państwowych na prawo jazdy.

I. Art. 1 (projektu) Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami – uwagi do zmian prezentowanych w projekcie:

1. Ad. pkt.7)

1) w art.23c ust.3 pkt.1 i pkt.2 postulujemy o **wykreślenie lit. j)**

3. W **cyfrowej karcie kursanta** mogą być rejestrowane następujące dane i informacje dotyczące:

1) przebiegu szkolenia w zakresie nauki jazdy;

h) uwagi instruktora dotyczące przebiegu zajęć,

i) **uwagi osoby** ubiegającej się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym dotyczące przebiegu zajęć,

j) ~~informację o potwierdzeniu albo odmowie potwierdzenia przebiegu szkolenia przez instruktora lub osobę ubiegającą się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym;~~

2) **przebiegu części praktycznej egzaminu wewnętrznego:**

h) uwagi instruktora dotyczące przebiegu i wyniku części praktycznej egzaminu wewnętrznego,

i) **uwagi osoby** ubiegającej się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym dotyczące przebiegu i wyniku części praktycznej egzaminu wewnętrznego,

j) ~~informację o potwierdzeniu albo odmowie potwierdzenia przebiegu części praktycznej egzaminu wewnętrznego przez instruktora lub osobę ubiegającą się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym.~~

Uzasadnienie

Naszym zdaniem zamieszczone w projekcie propozycje do wyszczególniania w cyfrowej karcie kursanta **uwag osoby szkolonej** (lit. i) w pełni chronią prawa tej osoby oraz umożliwią organowi nadzoru obiektywne ewentualne interwencje. Natomiast nadanie osobie szkolonej kompetencji do **odmowy potwierdzenia przebiegu szkolenia i odmowy potwierdzenia przebiegu części praktycznej egzaminu wewnętrznego** będzie skutkować negatywnymi, nieakceptowalnymi konsekwencjami:

- zachwianiem autorytetu instruktora,
- nagminnymi sytuacjami konfliktowymi,
- wzrostem obciążenia biurokratycznego dla osk i organów nadzoru (wyjaśnianie rozbieżności ocen i stanowisk itp.)

2) art.23h ust.1 zdanie pierwsze powinno otrzymać brzmienie:

„1. Minister właściwy do spraw transportu określa, w drodze rozporządzenia:”

3) art.23i ust.1 powinien otrzymać brzmienie:

„1. Przebieg części praktycznej **egzaminu wewnętrznego**, dla każdej kategorii prawa jazdy, z wyjątkiem kategorii AM, A1, A2, A oraz T, rejestruje się za pomocą urządzenia technicznego służącego do zapisu obrazu i dźwięku.”

Uzasadnienie

Naszym zdaniem **rezygnacja z zapisu dźwięku** podczas rejestracji przebiegu egzaminu wewnętrznego **pozbawia to nagranie wielu atutów**. Przykładowo: utrudnione obiektywne rozpatrywanie ewentualnych skarg, weryfikacja sposobu i treści poleceń wydawanych przez instruktora, foniczna weryfikacja osoby szkolonej, wykluczenie podpowiedzi, itp.

Uważamy, że nagrywanie przebiegu egzaminu wewnętrznego z obowiązkiem rejestrowania **wyłącznie obrazu** bez zapisu dźwięku, w żaden sposób nie poprawiającym jakości szkolenia. Jedynie rejestrowanie obrazu i dźwięku – podobnie jak na egzaminie państwowym pozwoli na jakąkolwiek weryfikację faktycznego przebiegu egzaminu wewnętrznego.

W przypadku **nie uwzględnienia** niniejszego postulatu nagrywania obrazu i dźwięku - **wnosimy o odstąpienie od wprowadzenia obowiązku rejestracji** przebiegu egzaminu wewnętrznego, gdyż rejestracja samego obrazu jest bezcelowa i stanowiłaby ewidentne **marnotrawstwo nakładów** ośrodków szkolenia kierowców / OSK/ na realizację tego obowiązku.

4) art.23k ust.1 powinien otrzymać brzmienie:

„1. Zapis przebiegu części praktycznej egzaminu wewnętrznego przechowuje się przez okres **21 dni** od dnia przeprowadzenia tego egzaminu, z uwzględnieniem ust. 2.”

Uzasadnienie

Naszym zdaniem **zmniejszenie okresu przechowywania nagrania** przebiegu części praktycznej egzaminu wewnętrznego do 21 dni znacząco obniży koszty i obciążenie biurokratyczne osk (liczba nośników, kasowanie nagrań, przechowywanie, itp.). Jednocześnie w pełni zostanie zachowana funkcja dyscyplinująca, a także zapewniona będzie skuteczna realizacja uprawnień organu nadzoru szczególnie w kontekście przepisów art.23k ust.2 i art.27 ust.1 pkt.7 uokp.

Wnosimy aby okres przechowywania nagrań z egzaminów wewnętrznych **był taki sam jak dla egzaminów państwowych**, vide art.54 ust.2 uokp. Nie znajdujemy żadnych racjonalnych przesłanek dla tak znaczącego wydłużenia okresu przechowywania nagrania przebiegu części praktycznej egzaminu wewnętrznego w porównaniu do obowiązku WORD przechowywania nagrania z części praktycznej egzaminu państwowego przez 21 dni.

Tym bardziej, że ranga i ważność egzaminu państwowego jest bezspornie większa niż egzaminu wewnętrznego. Dlatego utożsamiając się z uwagami Prezesa UODO zgłoszonymi w ramach konsultacji społecznych postulujemy jak na wstępie.

2. Ad. pkt.8 w art. 24 dotychczasową treść oznacza się jako ust.1 i dodaje się ust.2

„2. Część zajęć praktycznych w ramach nauki jazdy może być prowadzona pojazdami odpowiadającymi kategorii prawa jazdy, w zakresie której prowadzone jest szkolenie, **innymi niż pojazdy wskazane w ust.1 pkt 1 lit. c.**”;
Z satysfakcją odnotowujemy, że resort transportu uwzględnił postulaty środowiska OSK. Jednak aby ta możliwość mogła być zrealizowana w praktyce konieczna będzie zmiana w §43 Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych... i dopisanie analogicznie jak w Rozporządzeniu ws szkolenia... §9 ust.3 pkt.2 lit. a odnośnie szkolenia w zakresie prawa jazdy kat. A2 i A, albowiem bez takiej modyfikacji nie będzie możliwości uzyskanie w dowodzie rejestracyjnym przyczepy **adnotacji** o przystosowaniu jej do szkolenia w zakresie prawa jazdy kat. C+E.

3. Ad. pkt.12 powinien otrzymać brzmienie oraz powiązany postulat zmodyfikowania treści art.134 ust.5

12) w art. 33:

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

„1a) posiada co najmniej wykształcenie średnie lub średnie branżowe;”,

b) w ust. 1 w pkt 2 lit. c otrzymuje 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,”

c) w ust. 1 w pkt 2 w lit. a i d wyrazy „2 lat” zastępuje się wyrazami „**3 lat**”,

d) Zdanie pierwsze w ust. 1a otrzymuje brzmienie:

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

e) w ust. 2 w pkt 1 i w pkt 3 w lit. a wyrazy „pkt 2–8” zastępuje się wyrazami „1a–8”;

Uzasadnienie

Ad. lit. b Wymóg posiadania 3 – letniej praktyki w szkoleniu na kat. B prawa jazdy aby rozszerzyć uprawnienia do szkolenia o prawo jazdy kat. C, CE, D nie sprawdził się w praktyce, a istotnie zahamował dopływ nowych instruktorów do zawodu, szczególnie w zakresie wyższych kategorii prawa jazdy.

Dochodzi wręcz do kuriozalnych sytuacji, kiedy od instruktora, który uzyskał w 2009 r. uprawnienia do szkolenia na kat. B i C i szkolił od 2009 r. kandydatów na kierowców wyłącznie w zakresie kat. C, starosta wymaga teraz praktyki przez 3 lata w szkoleniu kandydatów na kierowców kat. B aby mógł rozszerzyć uprawnienia instruktora o kat. C+E. Zmiana taka pozwoli na szybszy napływ do zawodu instruktorów kat. C, CE, D których na rynku jest **bardzo duży deficyt**, co skutkuje również ograniczeniem dopływu do zawodu nowych kierowców kat. C, CE, D.

Należy podnieść, że proponowana likwidacja obowiązku posiadania doświadczenia instruktora w zakresie uprawnień kat. B jest częściowo rekompensowana poprzez wprowadzenie art.4 pkt.4 projektu **obowiązku spełnienia dodatkowych wymogów** w stosunku do instruktorów prowadzących zajęcia w szkoleniach okresowych i kwalifikacji wstępnych kierowców zawodowych (wykazanie co najmniej 6 miesięcznego: zatrudnienia na stanowisku kierowcy wykonującego przewóz drogowy, w wymiarze co najmniej połowy pełnego wymiaru czasu pracy, lub stażem w przedsiębiorstwie wykonującym przewóz drogowy, na stanowisku kierowcy, dyspozytora lub spedytora.)

Ad. lit. c Pozostawienie proponowanej regulacji w niezmienionym brzmieniu **sparaliżowałoby uzyskanie uprawnień i dopływ instruktorów** do ośrodków szkolenia kierowców, których już od wielu lat brakuje na rynku pracy.

Zgodnie z obowiązującym przepisem art.134 ust.5 uokp w odniesieniu do uprawnień instruktora kat. B prawa jazdy kandydat na instruktora, który uzyskał prawo jazdy kat. B w wieku 18 lat i w okresie od 4 września 2026 (obowiązuje okres próbny) mógłby rozpocząć kurs kwalifikacyjny dopiero po **7 latach** tj. w wieku **25 lat!** [2 lata okres próbny (art.134.5 w związku z art.91.1) + 5 lat posiadania prawa jazdy (art.33.1 pkt.2 lit. b).

Ponadto wskazujemy na obowiązek poszanowania **praw nabytych osoby** ubiegającej się o uprawnienie instruktora po upływie 2 lat posiadania prawa jazdy kat. B uzyskanego najpóźniej 3 września 2026.

Akceptacja niniejszego postulatu spowoduje, że osoba ubiegająca się o uprawnienia instruktora będzie mogła przystąpić do kursu kwalifikacyjnego po upływie:

- ✓ 3 lat od uzyskania prawa jazdy kat. A ,
- ✓ 3 lat od uzyskania prawa jazdy kat. T ,
- ✓ 4 lat od uzyskania prawa jazdy kat. B (wiek 22 lata – dotyczy kierowcy podlegającemu okresowi próbnemu)

Dla wyeliminowania rozterek i różnic interpretacyjnych liczenia okresu posiadania prawa jazdy kat. B postulujemy o zmianę brzmienia art.134 ust.5

„5. Okres posiadania uprawnień do kierowania pojazdami, o którym mowa w art. 33 ust.1 pkt 2 lit. b i pkt 3 oraz w art.58 ust.1 pkt 2, dla osób, które uzyskały uprawnienia do kierowania pojazdami po dniu **3 września 2026r.**, liczy się od dnia zakończenia okresu próbnego, o którym mowa w art. 91 ust. 1 albo art. 92 ust.1.”

4. Ad. pkt.24 lit. c / art.54 ust.5 powinien otrzymać brzmienie:

„5. Jeżeli egzamin jest przeprowadzany pojazdem:

- 1) osoby niepełnosprawnej wymagającej przystosowania pojazdu do rodzaju schorzenia,
- 2) bez pedału sprzęgła, jeżeli nie jest to pojazd będący w dyspozycji wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego – urządzenie, o którym mowa w ust.1, zapewnia wojewódzki ośrodek ruchu drogowego, **jeżeli dysponent nie wyposażył pojazdu w takie urządzenie”;**

Uzasadnienie

Pojazdy, o których mowa w art.54 ust.5 prawie zawsze są pojazdami udostępnianymi przez ośrodek szkolenia kierowców /osk/.

Uwzględniając nałożony przepisem art.23i ust.1 obowiązek **rejestrowania egzaminu wewnętrznego** – pojazdy udostępniane celem przeprowadzenia egzaminu państwowego będą wyposażone w urządzenia do zapisu obrazu i dźwięku.

W takich okolicznościach dodatkowe nakłady i wydatki WORD-w **byłyby irracjonalne**.

Ponadto nasze wieloletnie doświadczenie uzasadnia tezę, że ośrodki egzaminowania będą wykorzystywać ten obowiązek do mnożenia barier aby zniechęcić osk do udostępniania pojazdu na egzamin, np. poprzez żądanie podstawienia pojazdu na 1 godz. Przed terminem egzaminu państwowego - celem zamontowania urządzenia nagrywającego

5. pkt.25 / art.54a ust.1 powinien otrzymać brzmienie:

„1. Urządzenie, o którym mowa w art.54 ust.1, zapewnia wojewódzki ośrodek ruchu drogowego – **jeżeli dysponent nie wyposażył pojazdu w takie urządzenie”**

Uzasadnienie

Vide pkt.4 powyżej

6. pkt.26 projektu ustawy powinien otrzymać brzmienie:

26) w art. 56 po ust. 2a dodaje się ust. 2b i 2c w brzmieniu:

„2b. Na wniosek jednostki wojskowej prowadzącej szkolenie żołnierzy na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej egzamin państwowy może być przeprowadzony na terenie tej jednostki wojskowej lub innej infrastruktury pozostającej w jej dyspozycji, z wykorzystaniem pojazdu wskazanego przez tę jednostkę, spełniającego wymagania, o których mowa w art. 24.

2c. Koszty przeprowadzenia egzaminu państwowego w sposób określony w ust. 2b, w tym koszty związane z wykorzystaniem pojazdu oraz organizacją miejsca przeprowadzenia egzaminu, ponosi jednostka wojskowa występująca z wnioskiem.”;

2d. Na wniosek kierownika ośrodka szkolenia kierowców prowadzącego szkolenie w zakresie prawa jazdy kat. AM i/lub kat. T egzamin państwowy może być przeprowadzony na terenie tego ośrodka szkolenia kierowców lub innej infrastruktury pozostającej w jego dyspozycji, z wykorzystaniem pojazdu wskazanego przez ten ośrodek, spełniającego wymagania, o których mowa w art. 24.

2e. Koszty przeprowadzenia egzaminu państwowego w sposób określony w ust. 2d, w tym koszty związane z wykorzystaniem pojazdu oraz organizacją miejsca przeprowadzenia egzaminu, ponosi ośrodek szkolenia kierowców występujący z wnioskiem

Uzasadnienie:

Kategorie AM i T prawa jazdy od wielu lat są trudne do szkolenia w miastach w których występują WORD-y. Ośrodki szkolenia podejmują działania polegające na przewożeniu na przyczepach pojazdów do miast egzaminacyjnych aby kandydaci na kierowców mogli szkolić się w takich samych warunkach w jakich przeprowadzany będzie egzamin.

Kat. AM (motorowery i czterokołowce lekkie) pozwala na osiągnięcie prędkości do 45 km/h, kat. T (ciągniki rolnicze z przyczepami) pozwala na osiągnięcie prędkości do 40 km/h. Pojazdy takie w realnym ruchu drogowym poruszają się najczęściej w promieniu kilku max. kilkunastu kilometrów od miejsca garażowania. Konieczność zdawania egzaminu państwowego w mieście oddalonym często o kilkadziesiąt a niekiedy blisko 100km od miejscowości w której prowadzone jest szkolenie, jest dużą barierą dla osób chcących uzyskać takie uprawnienia. Proponowane rozwiązanie obniży koszty szkolenia i sprawi, że uzyskanie uprawnień kat. AM i T stanie się bardziej dostępne dla obywateli.

7. pkt.35 w art.112 w ust.1 w pkt 2 w lit. d kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3 w brzmieniu::

„3) ośrodka szkolenia kierowców – **w ruchu drogowym**, w zakresie szkolenia mającego na celu doskonalenie umiejętności kierowania pojazdem w zakresie objętym posiadanym uprawnieniem lub przygotowania do kontrolnego sprawdzenia kwalifikacji, o którym mowa w art. 49 ust.1 pkt 2 i 3.”;

Również z satysfakcją odnotowujemy, że resort transportu uwzględnił kolejny wieloletni postulat środowiska OSK. Jednak przy prowadzeniu szkolenia w zakresie „doskonalenia umiejętności kierowania pojazdem w zakresie objętym posiadanym uprawnieniem” szczególnie osób zaawansowanych wiekowo, które prawie całkowicie utraciły umiejętności kierowania pojazdem – postulujemy o modyfikację art. 55 w taki sposób, że jeżeli instruktor uzna to za konieczne ze względu na stopień zagrożenia bezpieczeństwa - **dopuszcza się oznakowanie pojazdu tablicą „L”** lub nalepką postulowaną poniżej

Propozycje zmian nie uwzględnione w opiniowanym projekcie ustawy (UD402)

II. W Ustawie z 5 stycznia 2011 o kierujących pojazdami, postulujemy o rozważenie dodatkowych zmian:

1. w art. 6 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zespołem pojazdów, o którym mowa w ust. 1 pkt 6 lit. c, którego dopuszczalna masa całkowita przekracza 3,5 t, może kierować osoba, która **odbyła wymagane szkolenie i** zdała część praktyczną egzaminu państwowego, potwierdzoną wpisem do prawa jazdy”

Uzasadnienie

Art.10 ust.1 lit. d Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2205 Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej ser. L Przewiduje trzy warianty do wyboru Państwom członkowskim:

- 1) Tylko szkolenie,
- 2) Tylko egzamin praktyczny,
- 3) Szkolenie + egzamin praktyczny

Zdawalność dotychczas prowadzonych egzaminów państwowych bez obowiązku odbycia szkolenia jest **żenująco niska** i wynosi ok. **20%**.

Wielokrotne zdawanie egzaminu państwowego generuje dla obywateli znaczące wydatki (aktualnie ok. **300 PLN/egzamin**) oraz koszty społeczne (np. konieczność podróży do WORD, absencja w pracy itp.)

2. w art. 23 ust.2 pkt.2 dodaje się lit. d w brzmieniu:

„d) na drodze ekspresowej lub autostradzie – dotyczy prawa jazdy kat. B, C, CE, D;”

Uzasadnienie

Należy wprowadzić obowiązek szkolenia na drogach ekspresowych lub autostradach w zakresie kat. B, C, CE, D prawa jazdy. Nie może dłużej trwać sytuacja, gdzie wiele osób uzyskujących uprawnienia po raz pierwszy w życiu wyjeżdża na taką drogę po zdaniu egzaminu bez wcześniejszego praktycznego przygotowania. Wiele osób popełnia błędy niewłaściwego korzystania z pasu rozbiegowego, niewłaściwego zjazdu, wyprzedzania, utrzymywania odstępu, ewentualnego zawracania (korzystania z węzłów), te umiejętności chociaż nie egzekwowane na egzaminie państwowym powinny być jak najszybciej wprowadzone do programu szkolenia.

Rozporządzeniem należy wprowadzać okresy przejściowe czy wyłączenia z obowiązku szkolenia na takiej drodze jeżeli odległość osk od najbliższej drogi ekspresowej lub autostrady jest większa niż np. 50 km. Jednak przy dopuszczeniu możliwości realizacji z jednym kursantem jednorazowo 4 godz. zajęć szkolenie na drogach szybkiego ruchu można z powodzeniem realizować na terenie całego kraju.

3. w art. 24 pkt.1 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) oznakowanym kwadratem tablicą barwy niebieskiej z białą literą „L” – nie dotyczy motocykla dwukołowego i motoroweru dwukołowego. Dopuszcza się oznakowanie samochodu osobowego kwadratem nalepką barwy niebieskiej z białą literą „L”,”

Uzasadnienie

W przypadku szkolenia / egzaminowania na prawo jazdy kategorii AM, A1, A2 i A zasadnym jest odstąpienie od obowiązku oznaczania pojazdu jednośladowego tablicą z literą „L” na rzecz obowiązkowej kamizelki odblaskowej z wyraźnie umieszczoną literą „L”, w którą ubrana jest osoba szkolona/ egzaminowana..

- **Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego** – litera „L” umieszczona na kamizelce odblaskowej jest widoczna z przodu, z tyłu oraz z boków motocyklisty, dzięki czemu pozostali uczestnicy ruchu wcześniej rozpoznają, że mają do czynienia z osobą uczącą się jazdy.
- **Lepsza widoczność** – kamizelka odblaskowa zwiększa widoczność motocyklisty zarówno w dzień, jak i po zmroku, co ma większy wpływ na bezpieczeństwo niż niewielka tablica zamocowana z tyłu motocykla.
- **Brak możliwości bezpiecznego montażu** – wiele motocykli, szczególnie nowoczesnych, nie posiada konstrukcyjnych możliwości trwałego i bezpiecznego zamocowania tablicy „L”. Stosowane uchwyty mogą ulec uszkodzeniu lub odpaść podczas jazdy.
- **Ochrona motocykla** – montaż dodatkowych uchwytów często wymaga ingerencji w elementy konstrukcyjne, co może prowadzić do uszkodzeń pojazdu i utraty jego walorów użytkowych.
- **Mniejsze ryzyko zagrożenia** – wystające elementy mocujące tablicę mogą stanowić dodatkowe zagrożenie podczas wywrotki lub kolizji.
- **Łatwość kontroli** – kamizelka z literą „L” jest łatwa do zweryfikowania przez organy kontrolne, a jednocześnie nie wymaga dodatkowego wyposażenia motocykla.
- **Praktyka europejska** – w wielu państwach europejskich stosowane są rozwiązania polegające na oznaczaniu osoby szkolonej specjalną kamizelką lub odzieżą z odpowiednim oznaczeniem, bez konieczności montowania tablic na motocyklu

4. w art.36 dodaje się ust.3 w brzmieniu:

„3. Legitymacja instruktora może być udostępniana w postaci **dokumentu mobilnego**, o którym mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 26 maja 2023 r. o aplikacji mObywatel.”

Uzasadnienie

Pozytywne rozpatrzenie propozycji wyeliminowałoby uciążliwe perturbacje dotyczące również liczne rzesze osób szkolonych (np. wykluczenie obecności instruktora na egzaminie państwowym) w razie zagubienia, zniszczenia czy zapomnienia zabrania fizycznej postaci legitymacji instruktora

Ponadto pożądane upowszechnienie się postaci mobilnej w/w dokumentów – perspektywicznie umożliwiłoby wydawanie ich postaci fizycznej wyłącznie na wniosek osoby. W takich okolicznościach **znacząco zostałyby zmniejszone wydatki** organów ewidencyjnych administracji publicznej zobowiązanych do **nieodpłatnego wydawania** omawianych dokumentów w okolicznościach np. zmiany wzorców, zmian granic administracyjnych, zmian nazw itp.

5. w art. 45 ust. 4 uchyla się

4. Decyzja, o której mowa w ust. 1, **podlega natychmiastowemu wykonaniu** /zakaz wykonywania działalności OSK/

Uzasadnienie

Nie znajdujemy uzasadnienia faktycznego i merytorycznego dla zastosowania tak **drastycznej sankcji**. Ponadto rygor natychmiastowej wykonalności decyzji o zakazie prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie OSK przede wszystkim jest bardzo dolegliwy dla osób szkolonych, które w takich okolicznościach są zmuszone do nagłego poszukiwania innych OSK

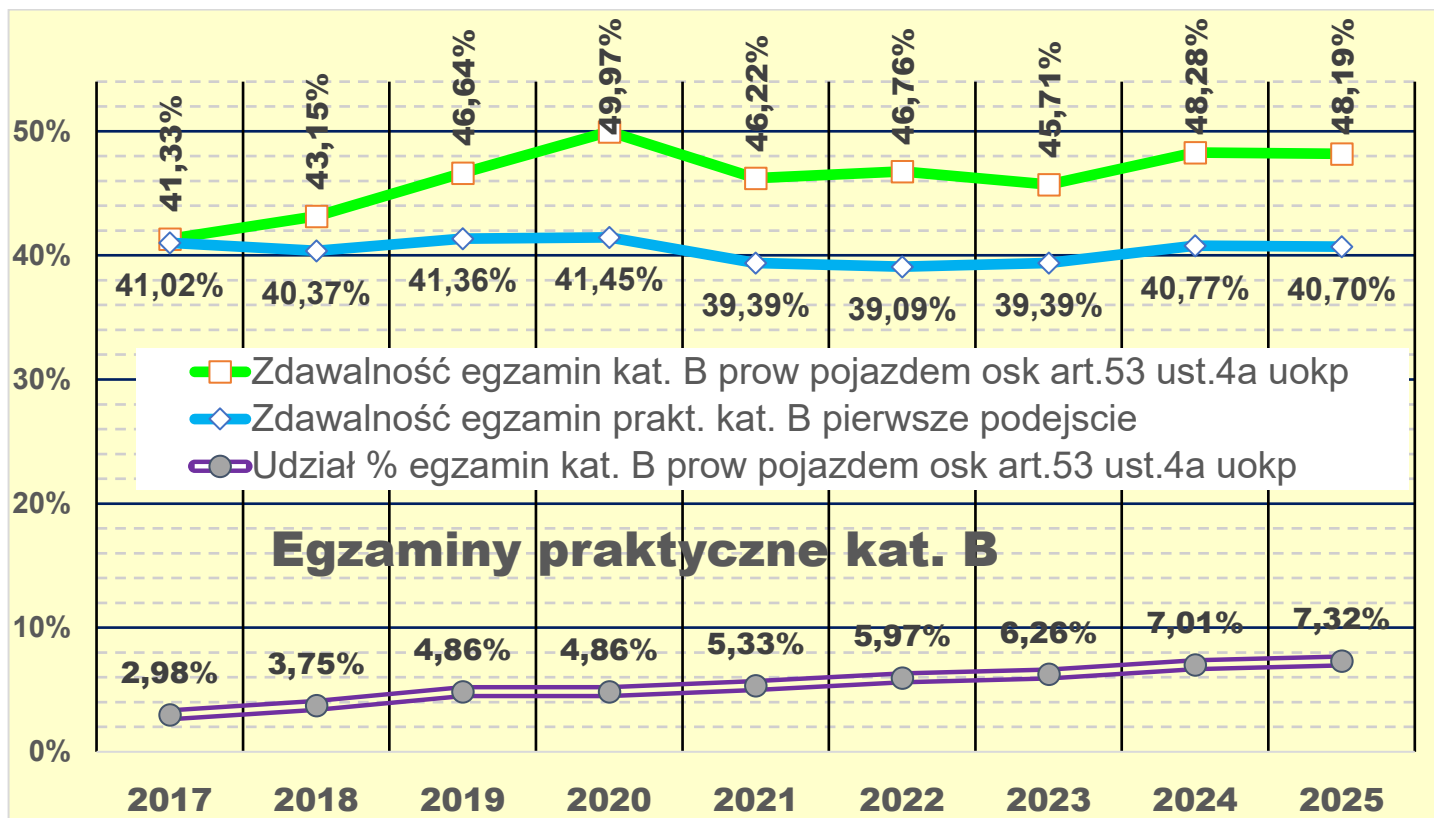
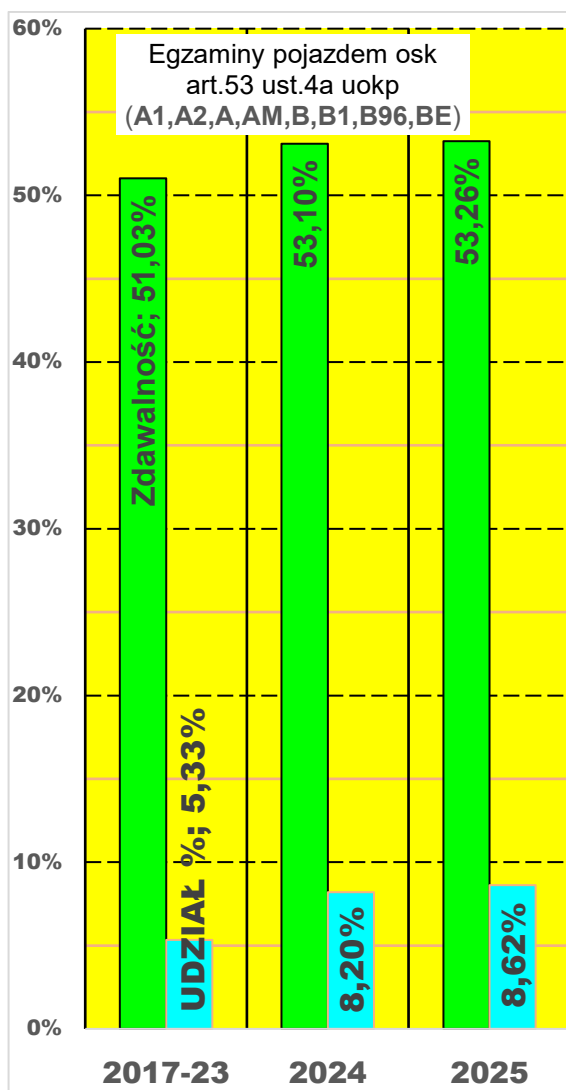
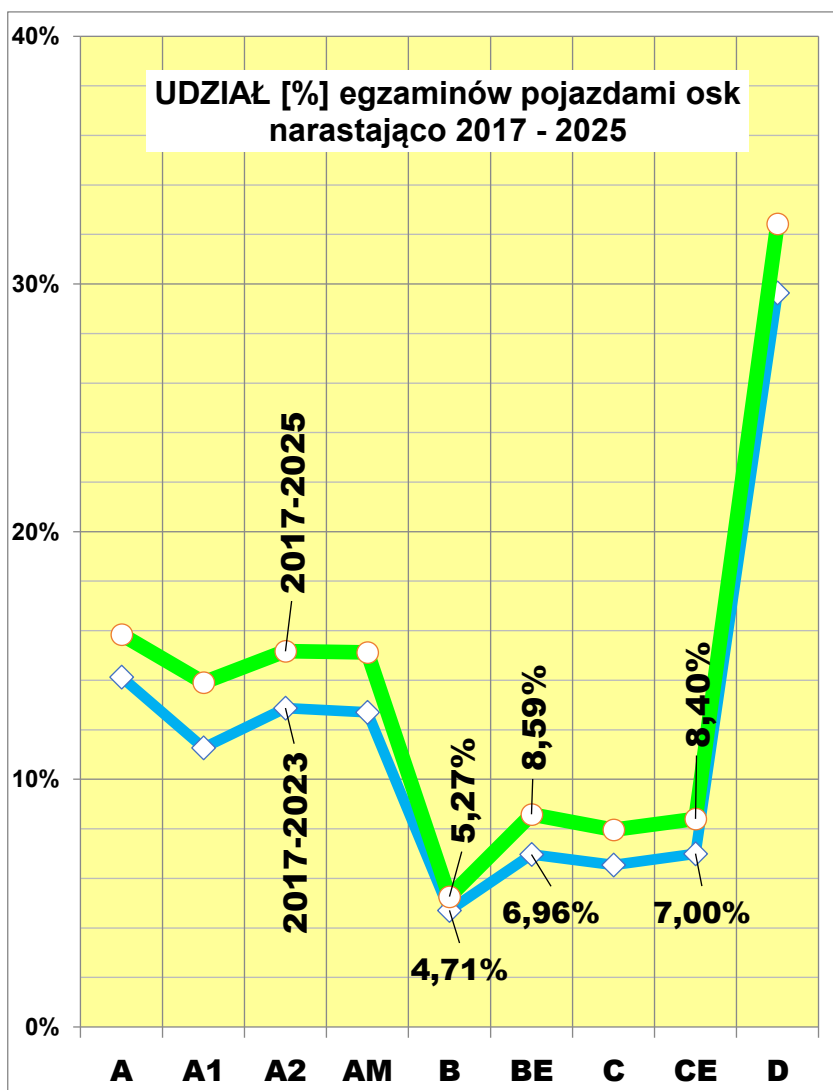
6. w art. 53 ust. 4a otrzymuje brzmienie:

„4a. Praktyczna część egzaminu państwowego na wniosek osoby egzaminowanej, jest prowadzona wskazanym pojazdem ośrodka szkolenia kierowców, który prowadził szkolenie tej osoby.”

Uzasadnienie

Naszym zdaniem nie ma przeszkód faktycznych i merytorycznych aby praktyczna część egzaminu państwowego w zakresie każdej kategorii prawa jazdy - na wniosek osoby egzaminowanej mogła być prowadzona wskazanym pojazdem ośrodka szkolenia kierowców, który prowadził szkolenie tej osoby.

Niniejsza propozycja uzasadniona jest również statystykami, które obiektywnie, bo empirycznie dowodzą **wyższej zdawalności egzaminów prowadzonych pojazdami OSK** oraz **wyraźnej tendencji rosnącej % udziału** tych egzaminów w liczbie egzaminów danej kategorii prawa jazdy, vide przywołane zobrazowania graficzne.



6. w art. 53 ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego, przeprowadzając postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem są pojazdy do przeprowadzania praktycznej części egzaminu na prawo jazdy przygotowując dokumenty zamówienia i powołując komisję przetargową, włączają do prac przedstawicieli regionalnych organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców, na ich wnioski, a w razie braku takich organizacji – przedstawicieli ogólnopolskich organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców, wyrażających wolę wzięcia udziału w postępowaniu. Umowa w sprawie zamówienia publicznego na pojazdy jest zawierana przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego na okres nie krótszy niż 4 lata.”

Uzasadnienie

*W środowisku dyrektorów WORD-ów spotykamy się ze stanowiskiem, które skutkuje akceptacją wniosku o włączenie przedstawicieli organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców do postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem są pojazdy do przeprowadzania praktycznej części egzaminu na prawo jazdy **wyłącznie alternatywnie** tj. włącza się tych przedstawicieli **tylko** na etapie przygotowywania dokumentów zamówienia albo **tylko** na etapie prac komisji przetargowej.*

Wielu dyrektorów dopuszcza przedstawicieli organizacji zrzeszających osk do wszystkich etapów postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem są pojazdy do przeprowadzania praktycznej części egzaminu na prawo jazdy.

Naszym zdaniem przedstawiciele organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców powinni uczestniczyć w każdym etapie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem są pojazdy do przeprowadzania praktycznej części egzaminu na prawo jazdy.

7. w art. 56a ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. W uchwale, o której mowa w ust.1, uwzględnia się koszty rzeczowe i osobowe związane z przeprowadzaniem egzaminów państwowych, w tym pojazdem innego dysponenta, niż określony w art.53 ust.1.”

Uzasadnienie

*WORD-y **nie posiadają pojazdów** do prowadzenia egzaminów lub prowadzonych pojazdem innego dysponenta w trybie przepisów art.53 ust.4 i ust.4a ustawy o kierujących pojazdami tj. prowadzenia egzaminu państwowego na prawo jazdy:*

- 1) **pojazdem bez pedału (dźwigni) sprzęgła**, jeżeli nie jest to pojazd będący w dyspozycji wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego [art.54 ust.5 pkt.2 w związku z art.53 ust.4 pkt.1 uokp],*
- 2) **pojazdami**, którymi prowadzi się egzamin w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii **B1, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D lub D+E** [art.53 ust.4 pkt.2 uokp],*
- 3) **pojazdami ośrodka szkolenia kierowców**, który prowadził szkolenie tej osoby w zakresie prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B, kod B96 i B+E [art.53 ust.4a uokp].*

***nie ponoszą kosztów eksploatacyjnych i wszystkich innych kosztów** związanych z nabyciem i posiadaniem pojazdu (amortyzacja, ubezpieczenia, obsługi codzienne, mycie, sprzątanie, tankowanie, garażowanie lub parking strzeżony, okresowe badania i obsługi techniczne itp.) - **niemałych** szczególnie w obecnym czasie wysokich cen materiałów i usług. Niestety uchwały sejmików wojewódzkich nie uwzględniają w/w obiektywnych okoliczności dlatego konieczna jest odpowiednia regulacja ustawowa, o którą niniejszym wnosimy.*

8. w art.134 ust.5 otrzymuje brzmienie:

„5. Okres posiadania uprawnień do kierowania pojazdami, o którym mowa w art. 33 ust.1 pkt 2 lit. b i pkt 3 oraz w art.58 ust.1 pkt 2, dla osób, które uzyskały uprawnienia do kierowania pojazdami po dniu **3 września 2026r.**, liczy się od dnia zakończenia okresu próbnego, o którym mowa w art. 91 ust. 1 albo art. 92 ust.1.”

Uzasadnienie

Potrzeba wyeliminowania rozterek i różnic interpretacyjnych liczenia okresu posiadania prawa jazdy kat. B, którego odpowiednia długość jest jednym z wymogów do ubiegania się o uprawnienia instruktora i egzaminatora prawa jazdy.

III. W ustawie z 20 czerwca 1997 Prawo o ruchu drogowym, proponujemy:

1. w art. 55

a) ust.1 otrzymuje brzmienie:

„1. Pojazd do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego oznacza się tablicą kwadratową barwy niebieskiej z białą literą „L”, umieszczoną na pojeździe – **nie dotyczy motocykla dwukołowego i motoroweru dwukołowego**. W warunkach niedostatecznej widoczności tablica umieszczona na pojeździe powinna być oświetlona.

Podczas prowadzenia nauki jazdy lub egzaminu państwowego motocyklem dwukołowym lub motorowerem dwukołowym osoba kierująca takim pojazdem powinna być **ubrana w kamizelkę** z umieszczoną na niej tablicą kwadratową barwy niebieskiej z białą literą „L” wykonanych z materiału odblaskowego”

Uzasadnienie:

- **Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego** – litera „L” umieszczona na kamizelce odblaskowej jest widoczna z przodu, z tyłu oraz z boków motocyklisty, dzięki czemu pozostali uczestnicy ruchu wcześniej rozpoznają, że mają do czynienia z osobą uczącą się jazdy.
- **Lepsza widoczność** – kamizelka odblaskowa zwiększa widoczność motocyklisty zarówno w dzień, jak i po zmroku, co ma większy wpływ na bezpieczeństwo niż niewielka tablica zamocowana z tyłu motocykla.
- **Brak możliwości bezpiecznego montażu** – wiele motocykli, szczególnie nowoczesnych, nie posiada konstrukcyjnych możliwości trwałego i bezpiecznego zamocowania tablicy „L”. Stosowane uchwyty mogą ulec uszkodzeniu lub odpaść podczas jazdy.
- **Ochrona motocykla** – montaż dodatkowych uchwytów często wymaga ingerencji w elementy konstrukcyjne, co może prowadzić do uszkodzeń pojazdu i utraty jego walorów użytkowych.
- **Mniejsze ryzyko zagrożenia** – wystające elementy mocujące tablicę mogą stanowić dodatkowe zagrożenie podczas wywrotki lub kolizji.
- **Łatwość kontroli** – kamizelka z literą „L” jest łatwa do zweryfikowania przez organy kontrolne, a jednocześnie nie wymaga dodatkowego wyposażenia motocykla.
- **Praktyka europejska** – w wielu państwach europejskich stosowane są rozwiązania polegające na oznaczaniu osoby szkolonej specjalną kamizelką lub odzieżą z odpowiednim oznaczeniem, bez konieczności montowania tablic na motocyklu.

b) Dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Pojazd wykorzystywany do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego prawa jazdy kat. B może być oznaczony w sposób opisany w ust. 1 lub zamiennie kwadratową nalepką barwy niebieskiej z białą literą „L” na przedniej i tylnej szybie pojazdu w sposób nie ograniczający widoczności osobie szkolonej i instruktorowi.

Uzasadnienie

Podczas szkolenia na drogach ekspresowych i autostradach a także na drogach poza obszarem zabudowanym stosowanie tablicy „L” o wymiarach 30 x30 cm na dachu pojazdu generuje **niebezpieczeństwo dla innych uczestników ruchu**, gdyż napór powietrza na tak dużą powierzchnię niekiedy zrywa z dachu pojazdu tablice „L” powodując zagrożenie powstaniem poważnego wypadku drogowego. W wielu państwach samochody nauki jazdy są oznaczone poprzez nalepki z różnymi symbolami i jest to z powodzeniem stosowane bez uszczerbku dla bezpieczeństwa. Z racji przyzwyczajenia do symbolu niebieskiej „L” dla pojazdów nauki jazdy- taki symbol o wymiarach np. 10 x 10 cm należałoby zachować – szczegółowe warunki należy określić w Rozporządzeniu w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów, wymagań dla tablic rejestracyjnych oraz wzorów innych dokumentów związanych z rejestracją pojazdów

Deklarujemy gotowość dalszej współpracy w toku prac legislacyjnych, w tym **do udziału w konferencji uzgodnieniowej.**

Z wyrazami szacunku

Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców z/s w Warszawie, KRS **0000133194**

Grzegorz Łapeta – prezes, biuro@pfssk.pl

Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Piastowie, KRS **0000256376**

Michał Szypura – prezes, biuro@pigosk.pl

Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Koszalinie, KRS **0000276855**

Roman Stencel – prezes, oigosk@izbaosk.eu