



Kielce, 2025-02-17

znak: RG/001/2025

Szanowny Pan
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu
w Ministerstwie Infrastruktury

W nawiązaniu do wiadomości przesłanej drogą elektroniczną w dniu 16 stycznia 2025 roku, znak DTD-5-1.0210.4.2024, w imieniu Rady Głównej Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów, poniżej przedstawiam uwagi do **projektu ustawy zmieniającej ustawę – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (UC 76)**.

Propozycje KSE dotyczące przepisów projektu ustawy zmieniającej ustawę z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym

W art. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – prawo o ruchu drogowym dodaje się:

pkt 20a) w brzmieniu:

20a) *technika kierowania pojazdem* – zespół działań podejmowanych przez kierującego w celu uruchomienia silnika, wprowadzenia pojazdu w ruch do przodu lub do tyłu, zmiany prędkości, nadawania właściwego kierunku i toru jazdy oraz hamowania lub zatrzymania pojazdu; do kierowania pojazdem kierujący wykorzystuje układy: kierowniczy, hamulcowy, napędowy oraz zasilania paliwem lub innym rodzajem energii, używając kończyn górnych, dolnych i przy wsparciu zmysłów: wzroku, słuchu oraz równowagi i orientacji;

oraz

pkt 20b) w brzmieniu:

20b) *panowanie nad pojazdem* – sprawowanie kontroli nad kierunkiem ruchu, prędkością pojazdu oraz mocą silnika stosownie do warunków atmosferycznych i drogowych, w celu zgodnego z przepisami, bezpiecznego, energooszczędnego, sprawnego i nieutrudniającego innym uczestnikom ruchu poruszania się pojazdem, odpowiednio do posiadanego uprawnienia;

Uzasadnienie:

Zarówno *technika kierowania pojazdem* jak i *panowanie nad pojazdem* są pojęciami swobodnie nadużywanymi w postępowaniu administracyjnym tak przez organy administracji samorządowej jak i sądy administracyjne. Brak jest do chwili obecnej ogólnokrajowej i obowiązującej definicji wspomnianych wyżej zachowań, a ich ujednoczenie umożliwi prowadzenie jednolitej metodyki szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców i celu wypracowania działań odpowiednich do przepisów ruchu drogowego i zmieniających się warunków drogowych i atmosferycznych. Dodatkowym uzasadnieniem wprowadzenia opisanych zmian jest fakt,

że zarówno panowanie nad pojazdem jak i technika kierowania pojazdem są kryteriami oceny podczas państwowego egzaminu na prawo jazdy.

Propozycje KSE dotyczące przepisów projektu ustawy zmieniającej ustawę z dnia 5 stycznia 2011 roku o kierujących pojazdami:

Propozycja 1. Wprowadzenie obowiązku szkolenia na kategorii B 96

Art.6 ust.2 otrzymuje brzmienie:

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

Uzasadnienie:

Państwa członkowskie mogą także wymagać zarówno ukończenia takiego szkolenia, jak i zdania egzaminu umiejętności oraz zachowania na drodze, to wynika z Dyrektywy nr 126/2006. Niska zdawalność na tą kategorię w stosunku do zdawalności na prawo jazdy kat. B+E wyrażamy opinię, że wprowadzenie obowiązku szkolenia znacznie przyczyni się do wzrostu wiedzy i umiejętności oraz poziomu zdawalności w zakresie tej kategorii na egzaminie.

Propozycja 2. Wprowadzenie rejestracji egzaminu wewnętrznego

Art.23 ust.1 pkt.4 proponujemy brzmienie "egzamin wewnętrzny rejestrowany przy użyciu nośnika/urządzenia technicznego służącego do zapisu obrazu i dźwięku, przetrzymywany w OSK/ Starostwie przez okres 1 roku od dnia pierwszego egzaminu wewnętrznego złożonego z wynikiem pozytywnym."

Uzasadnienie:

Rejestrowany egzamin wewnętrzny powinien mobilizować do podniesienia jakości szkolenia i zwiększenia zdawalności. Proponowana zmiana wyeliminuje brak szkolenia praktycznego w ruchu drogowym np.: na kat. T i AM.

Propozycja 3.

Proponujemy wprowadzenie do obiegu prawnego elektronicznej wersji legitymacji instruktora nauki jazdy, instruktora techniki jazdy oraz legitymacji egzaminatora; powyższe dot. zmiany m. in. brzmienia: art. 25 ust. 2, art. 37 ust. 1 pkt. 6, art. 63 ust. 1 pkt. 6.

Uzasadnienie:

Legitymacja obowiązująca od lipca 2024 roku jest bez zdjęcia, a zamysłem tej propozycji jest umocowanie tego dokumentu wraz z podpisem elektronicznym w aplikacji mObywatel.

Propozycja 4.

Przywrócenie odpowiedniego poziomu wykształcenia dla kandydatów na instruktorów nauki jazdy, instruktorów techniki jazdy oraz egzaminatorów. Powyższe dotyczy zmiany:

Art. 33 ust. 1 pkt. 1 – przywrócenie zapisu dotyczącego posiadania minimum wykształcenia średniego. Powrót tego wymogu podniósłby kompetencje instruktorów;

Oraz

Art. 58. 1. Egzaminatorem jest osoba, która:

1) posiada co najmniej wykształcenie wyższe magisterskie lub magisterskie branżowe (samochodowe, motoryzacyjne, transportu drogowego);

Uzasadnienie:

Zaproponowane zmiany dotyczące poziomu wykształcenia kandydatów na instruktorów i egzaminatorów mają na celu podniesienie autorytetu i rangi tych zawodów. W krajach Unii Europejskiej występują szczególne wymagania dotyczące wykształcenia kandydatów na instruktorów i egzaminatorów. Od przedstawicieli ww. zawodów wymaga się odpowiedniego poziomu i wyspecjalizowanej wiedzy nie tylko w zakresie przepisów ruchu drogowego, ale także w zakresie techniki motoryzacyjnej. Posiadanie stosownego wykształcenia jest dodatkowym warunkiem określającym odpowiedni poziom kultury technicznej i sposobu reprezentowania

organów państwa podczas realizacji zadania z zakresu administracji rządowej jakim jest szkolenie i przeprowadzanie państwowych egzaminów na prawo jazdy. Jednocześnie nadmieniamy rozważyć konieczność ustalenia minimalnego wieku dla kandydata na instruktora z uwagi na wprowadzenie prawa jazdy kat. B od ukończonego 17 roku życia.

Propozycja 5.

Uchylenia przepisu związanego między innymi z zakazem prowadzenia działalności gospodarczej przez egzaminatora oraz obowiązku corocznego składania oświadczenia o stanie majątkowym. Powyższe dotyczy skreślenia Art. 63 ust. 3 i ust. 5.

Uzasadnienie:

Postulowane przez KSE od wielu lat zmiany dotyczące ograniczeń w stosunku do egzaminatorów. Na chwilę obecną egzaminator nie może prowadzić działalności gospodarczej oraz musi uzyskać zgodę pracodawcy na podjęcie jakichkolwiek zajęć zarobkowych.

Propozycja 6.

Wprowadzenie okresu ważności egzaminu teoretycznego w brzmieniu podanym poniżej:

Art. 52 ust. 1. Warunkiem przystąpienia do praktycznej części egzaminu państwowego jest uzyskanie pozytywnego wyniku z części teoretycznej, jeżeli od daty egzaminu teoretycznego nie upłynął np.: 1 rok.

Uzasadnienie:

Proponowany przepis funkcjonował wcześniej i praktyka wykazuje, że jest grupa kandydatów na kierowców, którzy z różnych przyczyn po zdaniu egzaminu teoretycznego nie uzyskują pozytywnego wyniku egzaminu praktycznego w okresie ponad 1 rok. Uznajemy, że w opisanych przypadkach należy wprowadzić czynnik mobilizujący do ponownego sprawdzenia wiedzy objętej egzaminem teoretycznym, w celu jej powtórzenia i utrwalenia, co może przełożyć się na podwyższenie zdawalności egzaminu praktycznego.

Propozycja 7.

Dotyczy Art. 52 .2 w proponowanym brzmieniu

„2. Część praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej może zagrażać życiu lub zdrowiu egzaminatora albo bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego.”;

Zgłaszamy wątpliwości co do użytego słowa „egzaminator” dlatego, że egzamin może przeprowadzać m.in. kandydat na egzaminatora, a więc osoba nie będąca egzaminatorem. Użycie słowa „egzaminator” wskazuje konkretnie jedną osobę – egzaminatora, co zamyka katalog innych osób w sytuacji zagrożenia **dla ich życia lub zdrowia**. Wydaje się rozsądnym, aby użyć określenia użytego w art. 2 ustawy prawo o ruchu drogowym jakim jest – **uczestnik ruchu drogowego**.

Z całą odpowiedzialnością nadmieniamy, że zagrożenie życia lub zdrowia może wystąpić nie tylko w stosunku do egzaminatora, ale np. w stosunku do pieszego poruszającego się w strefie zamieszkania, czy osoby niepełnosprawnej poruszającej się po drodze lub innego kierującego. Dlatego wydaje się rzeczowym, aby użyć tego merytorycznego określenia.

Mamy też wątpliwości do użytego w tym zapisie słowa „**bezpośrednio**”, które koliduje z treścią art. 3 ustawy prawo o ruchu drogowym, cyt. poniżej:

Art. 3. 1. Uczestnik ruchu i inna osoba znajdująca się na drodze są obowiązani zachować ostrożność albo gdy ustawa tego wymaga – szczególną ostrożność, unikać wszelkiego działania, które mogłoby spowodować zagrożenie bezpieczeństwa lub porządku ruchu drogowego, ruch ten utrudnić albo w związku z ruchem zakłócić spokój lub porządek publiczny oraz narazić kogokolwiek na szkodę. Przez działanie rozumie się również zaniechanie.”

Jako konsekwencję i ciągłość legislacyjną Ustawodawcy określoną w art. 3 ust.1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – prawo o ruchu drogowym oraz w Dyrektywie nr 126 z 2006 roku proponujemy:

skreślenie w całości obecnie obowiązującego zapisu art. 52 ust. 2 ustawy, jeśli jest to oczywiście możliwe i zostawienie tylko rozporządzenia, gdzie są opisane przyczyny przerwania i wyniku negatywnego, które można lekko zmodyfikować,

albo przyjąć art. 52 ust. 2 np. w brzmieniu:

2. Część praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań w przypadku, gdy:

- 1) zachowanie osoby zdającej zagraża bezpośrednio życiu lub zdrowiu uczestników ruchu drogowego,**
- 2) zachowanie osoby zdającej świadczy o możliwości stworzenia zagrożenia dla życia lub zdrowia uczestników ruchu drogowego lub narażenia kogokolwiek na szkodę, albo**
- 3) osoba zdająca wnioskuje o przerwanie egzaminu.**

lub alternatywnie przyjąć art. 52 ust. 2 np. w brzmieniu zbieżnym z Państwa propozycją w Projekcie z 14 stycznia 2025 roku, tj.:

„2. Część praktyczna egzaminu może zostać zakończona przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań w przypadku, gdy zachowanie osoby zdającej może zagrażać życiu lub zdrowiu uczestników ruchu drogowego albo wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego, lub naraża kogokolwiek na szkodę.”;

Stosując powyższy zapis nie mamy już żadnych wątpliwości, moglibyśmy nawet zmienić tytuł Tabeli nr 9 obecnego rozporządzenia o egzaminowaniu np. na „Sytuacje drogowe wpływające na bezpieczeństwo ruchu drogowego”, które jak wiemy powinny skutkować wynikiem negatywnym.

Uzasadnienie: O zmianę tego zapisu KSE występowało wielokrotnie. W brzmieniu obowiązującym przepis ten jest niezgodny z treścią regulacji prawnej określonej w Dyrektywie UE nr 126 z 2006 roku, a ponadto zapis w obecnej konstrukcji jest sprzeczny z treścią art. 3 ust. 1 ustawy z 20 czerwca 1997 roku – prawo o ruchu drogowym.

Propozycja 8.

Nowe zasady ustalania opłat za przeprowadzanie egzaminów państwowych na prawo jazdy.

Proponujemy nowe brzmienie art. 56a ust. 1:

Art. 56a. 1. Wysokość opłaty za przeprowadzenie egzaminu państwowego określa sejmik województwa, w drodze uchwały będącej aktem prawa miejscowego, przy czym wysokość opłaty za przeprowadzenie części teoretycznej egzaminu w zakresie uprawnień każdej kategorii prawa jazdy nie może przekroczyć 1% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw za ubiegły rok w zł, a za przeprowadzenie części praktycznej nie może przekroczyć:

- 1) 3,5% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw za ubiegły rok w zł, w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, C1, D1 lub T albo uprawnienia do kierowania tramwajem;**
- 2) 4,5% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw za ubiegły rok w zł, w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii B+E, C1+E, C, C+E, D, D+E lub D1+E.**

Uzasadnienie:

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw w 2022 roku wyniosło **6064,24 złote**. W od stycznia 2023 roku Ustawodawca zmienił zasady ustalania i obliczania opłat za przeprowadzanie egzaminów państwowych na prawo jazdy.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw w październiku 2024 roku wyniosło **8316,57 złote**, co oznacza wzrost o 10,2 % rok do roku – przekazał Główny Urząd Statystyczny. GUS podał, że wynagrodzenie miesiąc do miesiąca wzrosło o 2,2 %. Informacja z 25 listopada 2024 roku.

Określenie opisanego wyżej sposobu ustalania maksymalnej kwoty opłaty za przeprowadzanie egzaminów państwowych na prawo jazdy umożliwi automatyczne korekty tych opłat w uzależnieniu od sytuacji gospodarczej kraju i stworzy warunki do zachowania płynności finansowej ośrodków

ruchu drogowego odpowiedzialnych za organizację i przeprowadzanie egzaminów państwowych na prawo jazdy na odpowiednio wysokim poziomie.

Propozycja 9.

Wprowadzenie odpowiednich wymagań dotyczących osób sprawujących w imieniu marszałka nadzór nad egzaminowaniem jak poniżej:

Art. 69 ust. 4. Kontrolę przeprowadza upoważniona przez marszałka województwa osoba, która posiada co najmniej wykształcenie wyższe magisterskie prawnicze lub magisterskie branżowe (samochodowe, motoryzacyjne, transportu drogowego itp.) oraz uprawnienia do przeprowadzania państwowych egzaminów przynajmniej w zakresie prawa jazdy kat. B. Podczas kontroli upoważniona przez marszałka województwa osoba ma prawo etc.:

Uzasadnienie:

Do chwili obecnej brak jest jakichkolwiek kryteriów, które dotyczą doboru kadry w jednostkach samorządu terytorialnego, która podejmuje działania zarówno w temacie nadzoru nad szkoleniem jak i egzaminowaniem kierowców w szerokim tego słowa znaczeniu. Zdarzają się przypadki, gdzie do nadzoru nad np.: egzaminowaniem zatrudniane są osoby nie posiadające prawa jazdy lub osoby, które są kierowcami bez odpowiedniego doświadczenia w poruszaniu się w ruchu drogowym, nie wspominając o braku uprawnień do przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy. Ta kwestia jest istotna i bardzo ważna, gdyż ww. pracownicy marszałka posiadają niezwykle istotne *upoważnienia* w zakresie prowadzenia nadzoru nad procesem egzaminowania do przerywania egzaminu włącznie. Dotychczasowa praktyka – jak pokazują decyzje administracyjne czy wyroki sądów administracyjnych – wskazuje na wiele popełnianych błędów i brak specjalistycznej wiedzy z zakresu przepisów ruchu drogowego, techniki kierowania pojazdem, metodyki egzaminowania, oraz prowadzenia obiektywnego postępowania administracyjnego.

Propozycja 10.

Uregulowanie zasad prowadzenia ewidencji egzaminatorów w krajowym obiegu prawnym, w zakresie skreślania i ponownego wpisywania do ewidencji egzaminatorów.

Proponuje się dodanie w art. 58 ust. 3, pkt 1) po wyrazach: „**numer ewidencyjny**”, średnik zamienić na przecinek i dodać wyrazy: „*nazwa marszałka województwa i datę wpisania do ewidencji*”

oraz dodać pkt 8) w brzmieniu:

„8) *skreślenie z ewidencji oraz data i nazwa marszałka województwa, który wykonał czynności określone w art. 71 ustawy.*”

Uzasadnienie: propozycja ma na celu „uszczelnienie” zasad ewidencjonowania (skreślania i ponownego wpisywania do ewidencji) egzaminatorów zwłaszcza w przypadkach naruszenia przez niektórych przedstawicieli tego zawodu zasad przeprowadzania egzaminów państwowych. Obecny stan prawa umożliwi ubieganie się o ponowny wpis do ewidencji egzaminatorów przez osobę, która została skreślona z takiej ewidencji przez marszałka innego województwa.

Propozycja 11.

Wprowadzenie obowiązku uzyskania pozytywnego wyniku egzaminu na prawo jazdy (lub prawa jazdy odpowiedniej kategorii) w przypadku ubiegania się o prawo jazdy kategorii „E”. W obecnym stanie prawa osoby nie posiadające np. prawa jazdy kategorii C mogą ubiegać się o prawo jazdy kategorii C+E.

Propozycja 12.

Wskazujemy na konieczność doprecyzowania wymagań dla członków komisji weryfikacyjnej w art. 64 ust. 6 w brzmieniu: „Osoby, o których mowa w ust. 2 pkt 2, muszą posiadać co najmniej 10-letnią praktykę w przeprowadzaniu egzaminów na każdą kategorię prawa jazdy lub 3-letnią praktykę w przeprowadzaniu egzaminów na pozwolenie na kierowanie tramwajem.”

Uzasadnienie: propozycja dotyczy podniesienia kwalifikacji członków komisji weryfikacyjnej.

Propozycja 13.

W treści art. 95 ust. 1, pkt 3) proponujemy – stosownie do **Propozycji 8** – określenie wysokości opłaty za kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w uzależnieniu od przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 1,2% PMW.

W treści art. 95 ust. 1, w pkt 4) proponujemy – stosownie do Propozycji 8 – określenie wysokości opłaty za praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, w uzależnieniu od przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 2,5% PMW za godzinę.

Uzasadnienie:

Określenie opisanego wyżej sposobu ustalania maksymalnej wysokości opłat za kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz za praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym umożliwi automatyczne korekty tych opłat w uzależnieniu od sytuacji gospodarczej kraju i stworzy warunki do zachowania płynności finansowej ośrodków ruchu drogowego odpowiedzialnych za organizację i przeprowadzanie stosownych szkoleń na odpowiednio wysokim poziomie.

Reprezentując środowisko egzaminatorów wyrażamy głębokie zaniepokojenie i zdziwienie obserwując sytuację, która wytworzyła się w II połowie 2024 roku oraz na początku 2025 roku. Mianowicie długo oczekiwana zmiana zasad egzaminowania, projektowana dokumentem z 15 października 2024 roku i wielokrotnie konsultowana, nie doczekała się zatwierdzenia z przyczyn dla nas niezrozumiałych. Chciałbym podkreślić, że obecnie wg posiadanych przez nas informacji, około 80–90 % egzaminatorów w Polsce, po uzgodnieniach z urzędami marszałkowskimi przerywa egzamin z chwilą zaistnienia wykroczeń określonych w Tabeli nr 9 Załącznika nr 1 do rozporządzenia mimo tego, **iż nie ma bezpośredniego stworzenia zagrożenia.** Dlatego wszyscy czekamy na wejście w życie rozporządzenia zmieniającego *rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2023 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach.*

Dodatkowo niezrozumiałym dla nas i budzącym nasz niepokój jest również przesłanie do konsultacji Projektu UC76 – zmiany ustawy prawo o ruchu drogowym i niektórych innych ustaw, w którym to Projekcie zmianom podlegają nieliczne regulacje prawne *nota bene* przed rozpoczęciem pracy nowo powołanego Zespołu doradczego. Prawdopodobnie w aktach Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury znajduje się efekt ponad dwuletniej pracy *Zespołu doradczego* powołanego w 2016 roku, złożonego z kilkunastu ekspertów wywodzących się z zainteresowanych środowisk egzaminatorskich i OSK. Praca tego zespołu w okresie 2016 – 2018 realizowana m. in. w postaci ponad 30 zjazdów ekspertów do siedziby Ministerstwa dała projekt ustawy o kierujących pojazdami kompleksowo regulujący zasady szkolenia i egzaminowania kierowców. Może warto wrócić do pomysłu, założeń i przemyślanych rozwiązań projektu ustawy z 2018 roku określających system szkolenia i egzaminowania kierowców.

Z poważaniem i szacunkiem

Prezes Rady Głównej
Krajowego Stowarzyszenia Egzaminatorów
Tomasz Dziuganowski

