

<p><b>Nazwa projektu</b> Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu 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> Stanisław Bukowiec – Sekretarz Stanu</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Renata Rychter – Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego <a href="mailto:sekretariatDTD@mi.gov.pl">sekretariatDTD@mi.gov.pl</a> +48 22 630 1240</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 14.01.2025 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Prawo UE (dyrektywa)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) (Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, str. 18, z późn. zm.);</li> <li>Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób (ujednoczenie) (Dz. Urz. UE L 330 z 23.12.2022, str. 46 oraz Dz. Urz. UE L 128 z 15.05.2023, str. 89);</li> <li>Uchwała KRBRD nr 8/2024 z dnia 5 czerwca 2024 r.</li> </ol> <p>Inicjatywa własna</p> <p><b>Nr w wykazie prac UC 76</b></p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

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

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

Regulacje zawarte w rozdziale 14 ustawy o kierujących pojazdami (regulacje dotyczące okresu próbnego) od ponad 10 lat oczekują na wejście w życie. Na podstawie art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 957, z późn. zm.) przepisów ww. rozdziału 14 nie stosuje się do czasu wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych na zasadach określonych w art. 100aa–100aq ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Aktualnie nie jest znana data ogłoszenia komunikatu określającego termin wdrożenia omawianych rozwiązań technicznych.

Projektowana zmiana przewiduje wprowadzenie regulacji dotyczących okresu próbnego, które przewidują, że osoby, które po raz pierwszy uzyskały prawo jazdy kategorii B (data pewna i aktualnie dostępna w centralnej ewidencji kierowców) będą objęte okresem próbnym trwającym 2 lata, a w przypadku nieletniego posiadacza prawa jazdy kategorii B okres próbny będzie trwał od dnia uzyskania prawa jazdy do ukończenia 18 roku życia i następnie 2 lata, jak u pozostałych kierowców (w sumie do 3 lat).

W okresie próbnym kierujący pojazdem będą objęci surowszymi regulacjami. Planuje się bowiem wprowadzenie zakazu:

- spożywania alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu;
- przekraczania prędkości 50 km/h na obszarze zabudowanym, 80 km/h poza obszarem zabudowanym oraz 100 km/h na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej;
- wykonywania przewozu osób taksówką albo w ramach przewozu okazjonalnego w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Dodatkowo osoby objęte okresem próbnym, które nie ukończyły 18 lat, będą mogły przewozić inne osoby nieletnie wyłącznie w towarzystwie dorosłego doświadczonego kierowcy - pasażera spełniającego wymagania określone w projektowanych przepisach ustawy.

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

W Finlandii możliwe jest uzyskanie indywidualnego zezwolenia na uzyskanie prawa jazdy w wieku 17 lat. Na Węgrzech

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

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

W Estonii model jazdy w towarzystwie doświadczonego kierowcy jest dostępny już dla 16-latków. Kierowanie pojazdem kategorii B jest możliwe pod warunkiem, że opiekun prawny lub osoba upoważniona przez opiekuna prawnego jedzie jako pasażer nieletniego kierowcy. Taka osoba musi posiadać prawo jazdy kategorii B przez co najmniej dwa lata i nie może znajdować się w stanie nietrzeźwości lub w stanie przekraczającym maksymalny dozwolony poziom alkoholu we krwi. We Francji model jazdy w towarzystwie doświadczonego kierowcy jest dostępny już dla 15 latków, którzy szkołą się pod okiem członka lub przyjaciela rodziny posiadającego od 5 lat prawo jazdy kategorii B, które w ostatnich 5 latach nie zostało zatrzymane lub cofnięte. Podczas jazdy w tym modelu wymagane jest odrębne OC obejmujące jazdę w ramach modelu wczesnego uzyskiwania prawa jazdy (AAFC). W Danii model jazdy w towarzystwie doświadczonego przewiduje dość surowe wymagania dla osoby towarzyszącej. 17-latek może jechać wyłącznie w towarzystwie osoby, która ukończyła co najmniej 30 lat, ma duńskie prawo jazdy kategorii B od 10 lat, które jest ważne i nie było cofnięte w ciągu ostatnich 10 lat. Wszyscy kandydaci muszą przejść kurs jazdy po specjalnym torze przeszkód obejmującym śliskie nawierzchnie.

Model jazdy w towarzystwie doświadczonego kierowcy w Luksemburgu przewiduje jazdę 17 - latka w towarzystwie krewnego lub przyjaciela rodziny, który opierając się na swoim osobistym doświadczeniu, jest w stanie udzielać pomocy i porady młodemu kierowcy, tak aby pomóc mu rozwinąć poczucie odpowiedzialności za kierownicą.

Model jazdy w towarzystwie doświadczonego kierowcy w Holandii przewiduje jazdę 17 - latka w towarzystwie opiekuna (wniosek określa do 5 opiekunów, którzy mogą zarejestrować się, aby towarzyszyć młodemu kierowcy podczas jazdy).

Model jazdy w towarzystwie doświadczonego kierowcy w Niemczech przewiduje jazdę 17-latka z przypisaną mu osobą, która uczestniczyła w praktycznych lekcjach nauki jazdy kandydata i jest imiennie wskazana jako osoba towarzysząca w dokumentach młodego kierowcy. Wymagania dla tej osoby to: ponad 30 lat i 5 lat doświadczenia w prowadzeniu pojazdów kategorii B oraz maksymalnie 3 punkty karne. Młodego kierowcę obejmuje zakaz spożywania alkoholu do 21 urodzin, a osobę towarzyszącą limit 0,5 promila oraz brak środków odurzających w organizmie.

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

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

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

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

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

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

W 2023 r. byli oni sprawcami 2 898 wypadków (15,2% wypadków powstałych z winy kierujących), zginęło w nich 275

osób, a 3 664 zostały ranne. Liczby są niższe od danych ubiegłorocznych: wypadki mniej o 161 (-5,3%), zabici mniej o 6 (-2,1%) i rannych mniej o 246 (-6,3%).

Przyczyną 35,8% wypadków, które spowodowali młodzi kierowcy było „niedostosowanie prędkości do warunków ruchu”, a o ich ciężkości świadczy 61,1% zabitych w wypadkach przez nich spowodowanych. Jest to grupa osób, którą cechuje brak doświadczenia i umiejętności w kierowaniu pojazdami i jednocześnie duża skłonność do brawury i ryzyka. Dane te uzasadniają w pełni konieczność podjęcia interwencji w zakresie zmian prawnych, dedykowanych szczególnie tej grupie kierowców i kandydatów na kierowców.

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

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

Mając na uwadze stosunkowo małą liczbę Ośrodków Doskonalenia Techniki Jazdy przesądzone, że zasadne jest wskazanie odpowiednio długiego okresu czasu, w którym możliwe jest odbycie kursu doskonalącego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym.

Projektowane jest również dodanie regulacji umożliwiającej Ośrodkom Doskonalenia Techniki Jazdy zawarcie porozumienia z wojewódzkim ośrodkiem ruchu drogowego albo ośrodkiem szkolenia kierowców posiadającym poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań, o których mowa w art. 31 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, o odpłatnym uczestnictwie osoby szkolonej w kursie lub szkoleniu, o których mowa w art. 91 pkt 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

Według danych Komendy Głównej Policji w 2023 roku zdecydowana większość wypadków miała miejsce na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych - zdarzeń tych było 16 692, co stanowi 79,7% wszystkich wypadków drogowych w Polsce oraz 87% wszystkich ofiar śmiertelnych i 79,5% rannych. Mimo, iż większość wypadków wydarzyła się na obszarze zabudowanym, to w wyniku wypadków mających miejsce poza obszarem zabudowanym zginęło więcej osób, w co piątym wypadku zginął człowiek, podczas gdy w obszarze zabudowanym w co dwudziestym. Natomiast główną przyczyną wypadków występujących na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych po nieustąpieniu pierwszeństwa przejazdu (3 836 wypadków) było niedostosowanie prędkości do warunków ruchu (3 562 wypadki) przesądzone, że zasadne zatem jest dodanie nowej przesłanki zatrzymania prawa jazdy, tj. kierowanie pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym.

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

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

Wprowadzony od 17 czerwca 2023 r. wymóg legitymowania się przez kierowców wykonujących przewóz osób taksówkami lub w ramach przewozów okazjonalnych prawem jazdy wydanym w kraju spowodował wzrost zainteresowania wymianą zagranicznego prawa jazdy na krajowe u kierujących pojazdami niebędących obywatelami Polski. Zaznaczenia wymaga, że w 2023 r. w porównaniu do 2022 r. odnotowano wzrost liczby wymienianych praw jazdy do 56 345 sztuk z 29 845 sztuk, tj. o 26 500. Najczęściej wymienionymi dokumentami są wydane uprawnienia do kierowania pojazdami z krajów takich jak: Wielka Brytania, Ukraina, Białoruś i Rosja. Procedura wymiany prawa jazdy, według strony społecznej<sup>1</sup>, jest długotrwała i powoduje brak dostępności kierowców na rynku pracy.

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

<sup>1</sup> M.in. Konfederacja Lewiatan w piśmie z 27 czerwca 2024 r., znak KL/350/97/KK/2024, podnosiła, że wprowadzony od 17 czerwca 2023 r. wymóg legitymowania się przez kierowców wykonujących przewóz osób taksówkami lub w ramach przewozów okazjonalnych prawem jazdy wydanym w kraju powoduje brak możliwości współpracy z kierowcami z zagranicy, zaś procedura wymiany prawa jazdy jest długotrwała.

kilka miesięcy na wydanie decyzji w przedmiocie wydania mu prawa jazdy.

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

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

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

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

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

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

Podkreślić należy, że celem akredytacji jest zapewnianie nadzoru kuratora oświaty nad jakością kształcenia ustawicznego prowadzonego w danej formie pozaszkolnej. Przyjąć należy, że Ośrodki Szkolenia Kierowców zgodnie z art. 43 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami są objęte nadzorem starostów, w tym w zakresie dotyczącym szkoleń, kursów oraz jakości kształcenia (analizy statystyczne dotyczące średniej zdawalności osób szkolonych w danym ośrodku). Tym samym, nie wydaje się celowe dublowanie zadań z zakresu nadzoru nad jakością kształcenia oferowanego przez Ośrodki Szkolenia Kierowców posiadające poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D.

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

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

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

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

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

Biorąc pod uwagę powyższe przewiduje się usunięcie wymogu posiadania omawianej akredytacji kuratora oświaty.

Uwzględniając potrzebę zwiększenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym przewidziano dodanie nowej przesłanki odmowy wydania prawa jazdy i cofnięcia uprawnień - kierowanie pojazdem silnikowym bez uprawnień (w okresie zatrzymania tymczasowego elektronicznego prawa jazdy albo w okresie odsunięcia w czasie o 3 miesiące wydania prawa jazdy w związku z ujawnieniem czynu, o którym mowa w art. 135 ust. 1 pkt 2 lub 2a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r.

- Prawo o ruchu drogowym, popełnionego po upływie okresu ważności tymczasowego elektronicznego prawa jazdy, a

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

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

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

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

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

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

Uwzględniając postulaty środowiska egzaminatorów przewiduje się doprecyzowanie brzmienia regulacji dotyczącej zakończenia egzaminu na prawo jazdy przed wykonaniem wszystkich określonych zakresem egzaminu zadań, w taki sposób aby jak najlepiej oddać ducha regulacji zawartej w pkt 9.1 załącznika nr 2 do dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie). Podkreślić należy, że przedmiotowa dyrektywa na pierwszym miejscu stawia potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa egzaminatora i to nie tylko przed niebezpiecznym zachowaniem osoby egzaminowanej na drodze, ale również przed agresją osoby egzaminowanej, nieprzestrzeganiem obostrzeń związanych z stanem zagrożenia epidemicznego albo innym trudnym do przewidzenia zachowaniem osoby egzaminowanej mogącym stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa egzaminatora.

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

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

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

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

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

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

zaproponowano pozostawienie bez zmian zakazu wynikającego z art. 63 ust. 4 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

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

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

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

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

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

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

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

Jednocześnie, przewiduje się wskazanie, że 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 przepisów wykonawczych wydanych na podstawie upoważnienia określonego w projektowanej ustawie.

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

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

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

W konsekwencji projektuje się znowelizowanie ustawy z dnia 14 października 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie



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

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

W pozostałym zakresie nowelizacja stanowi konsekwencję projektowanych zmian.

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

Nie jest możliwe osiągnięcie celu przez działania pozalegisłacyjne.

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

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

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

Jednocześnie, projektowane rozwiązanie ma na celu zwiększenie mobilności młodych osób, co przyczyni się do ograniczenia zjawiska wykluczenia komunikacyjnego.

2. Przewiduje się dodanie nowej przesłanki zatrzymania prawa jazdy – kierowanie pojazdem z prędkością przekraczającą dopuszczalną o więcej niż 50 km/h na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym.

Projektowana zmiana powinna zmniejszyć liczbę wypadków, w tym wypadków ze skutkiem śmiertelnym na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych poza obszarem zabudowanym.

3. Przewiduje się zmianę przepisów polegającą na umożliwieniu osobie posiadającej prawo jazdy wydane w kraju trzecim złożenia wniosku o wydanie polskiego prawa jazdy oraz prowadzenia przez organ wydający prawa jazdy postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania polskiego prawa jazdy przed upływem wymaganych 185 dni pobytu w Polsce wnioskodawcy.

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

4. Przewiduje się usunięcie wymogu posiadania akredytacji kuratora oświaty, zawartego w art. 31 ust. 1 pkt 5 ustawy o kierujących pojazdami, jako dublującego kompetencje nadzorcze starosty w zakresie dotyczącym jakości kształcenia oferowanego przez Ośrodki Szkolenia Kierowców posiadające poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D. Powyższa zmiana będzie miała pozytywny wpływ nie tylko na przedsiębiorców prowadzących Ośrodki Szkolenia Kierowców (zmniejszenie obciążeń), ale również na kandydatów na instruktorów, instruktorów i wykładowców szkolących kierowców, bowiem przy tak nielicznej grupie podmiotów uprawnionych do prowadzenia im szkoleń uzyskanie lub utrzymanie uprawnień może być bardzo utrudnione.

5. Przewiduje się ograniczenie możliwości redukcji punktów przyznawanych za naruszenie przepisów ruchu drogowego, tak aby te punkty mogły być usuwane tylko w przypadku naruszeń przepisów ruchu drogowego o mniejszej wadze.

Przewiduje się, że powyższa zmiana będzie miała pozytywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, bowiem zwiększy prewencyjny charakter ww. punktów, zwanych dalej „punktami karnymi”.

Aktualnie osoba wpisana do ewidencji kierujących pojazdami może raz na 6 miesięcy na własny koszt uczestniczyć w szkoleniu, którego odbycie powoduje zmniejszenie liczby punktów karnych.

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

6. Przewiduje się, że osoba, która kierowała pojazdem, pomimo zatrzymania jej prawa jazdy lub elektronicznego prawa jazdy, będzie karana cofnięciem jej uprawnień.

Przewiduje się, że powyższa zmiana będzie miała pozytywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego, bowiem kierowanie bez prawa jazdy stanowi jedno z najpoważniejszych naruszeń przepisów ruchu drogowego.

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

Przewiduje się, że powyższa zmiana będzie miała pozytywny wpływ na przebieg egzaminu na prawo jazdy, podnosząc poczucie bezpieczeństwa egzaminatora.

8. Przewiduje się uelastyczenie regulacji dotyczących podejmowania przez egzaminatorów zajęć zarobkowych oraz podniesienie rangi tego zawodu. Przewiduje się, że powyższa zmiana może zwiększyć atrakcyjność zawodu egzaminatora.

9. Przewiduje się doprecyzowanie klauzuli zastępującej pouczenie organu o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań w treści oświadczenia o stanie zdrowia kandydata na kierowcę. Przewiduje się, że powyższa zmiana ułatwi pociągnięcie do odpowiedzialności karnej osoby, która złożyła fałszywe oświadczenie.

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

11. Przewiduje się złagodzenie sankcji związanej z cofnięciem świadectwa kwalifikacji zawodowej kierowcy. Powyższa zmiana wpłynie pozytywnie na jej odbiorców, bowiem utracą oni wyłącznie wpisywany do prawa jazdy kod 95, a nie posiadane uprawnienia do kierowania pojazdami.

12. Przewiduje się zwiększenie dopuszczalnej prędkości ciągników rolniczych z 30 km/h do 40 km/h. Powyższa zmiana pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

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

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

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Kierujący ciągnikami rolniczymi	Brak danych	-	Korzystanie ze zwiększenia dopuszczalnej prędkości poruszania się ciągnikami rolniczymi
Policjanci	Okolo 100 000 osób	Dane podawane przez KGP	Egzekwowanie projektowanych przepisów, w szczególności poszerzenie zakresu uprawnień dotyczących zatrzymywania praw jazdy
Niepełnoletni kandydaci na kierowców	Brak danych	-	Możliwość uzyskania uprawnień do kierowania pojazdem określonym dla prawa jazdy kategorii B po ukończeniu 17 roku



			życia. Dostosowanie się do warunków korzystania z uprawnień do kierowania pojazdem określonym dla prawa jazdy kategorii B przed osiągnięciem pełnoletniości
Kierowcy, którzy po raz pierwszy uzyskali uprawnienia do kierowania pojazdem określonym dla prawa jazdy kategorii B, objęci okresem próbnym	Brak danych	-	Dostosowanie się do wymagań określonych w przedmiotowej ustawie w celu przyswajania prawidłowych nawyków bezpiecznego kierowania pojazdem
Kierowcy stanowiący towarzystwo nieletniego kierowcy, który uzyskał uprawnienia do kierowania pojazdem określonym dla prawa jazdy kategorii B	Brak danych	-	Spełnienie wymagań określonych przepisami przedmiotowej ustawy
Kierowcy naruszający przepisy ruchu drogowego	Brak danych	-	Możliwa utrata uprawnień do kierowania pojazdem mechanicznym z uwagi na zgromadzoną liczbę punktów określonych przepisami rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw
Główny Inspektor Transportu Drogowego	1	Informacja ogólnodostępna	Wyznaczenie przedstawiciela do Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz egzekwowanie projektowanych przepisów.
Egzaminatorzy	Brak danych	-	Poprawa warunków pracy
Posiadacze zagranicznych praw jazdy ubiegający się o polskie	Brak danych	-	Możliwość złożenia wniosku o wymianę

prawo jazdy			prawa jazdy przed upływem 185 dnia zamieszkiwania na terytorium RP
Kierowcy, którym cofnięto świadectwa kwalifikacji zawodowej	Brak danych	-	Brak automatycznej utraty uprawnień do kierowania pojazdem w przypadku cofnięcia świadectwa kwalifikacji zawodowej
Ośrodki Szkolenia Kierowców	Okolo 6 000	Informacja ogólnodostępna	Zmniejszenie wymagań do uzyskania poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D
Starostowie Miasta na prawach powiatu	314 podmiotów 66 podmiotów	Informacja statystyczna	Dostosowanie się do wymagań określonych w przedmiotowej ustawie
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego	43	Informacja ogólnodostępna	Zwiększenie liczby przeprowadzanych egzaminów na prawo jazdy. Ograniczenie liczby szkoleń, których odbycie powoduje zmniejszenie liczby punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego. Zmniejszenie wymagań do uzyskania poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D

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

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

Pierwotnie planowano usunięcie możliwości odbycia szkolenia skutkującego zmniejszeniem liczby punktów karnych, w przypadku poważnych naruszeń przepisów ruchu drogowego. Proponowane regulacje zakładały zmianę delegacji ustawowej do określenia w rozporządzeniu ministra właściwego do spraw wewnętrznych wydanego w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu oraz Ministrem Sprawiedliwości katalogu wykroczeń w ruchu drogowym, za

które przyznane punkty karne nie będą podlegały obniżeniu po odbytych szkoleniach organizowanych przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego.

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

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

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

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

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

Projekt zostanie przekazany do zaopiniowania 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													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Brak wpływu na sektor finansów publicznych.

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

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Brak wpływu						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Brak wpływu						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze	Brak wpływu						
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							

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

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

<input type="checkbox"/> nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input checked="" type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: Brak wpływu na pozostałe obszary

**9. Wpływ na rynek pracy**

Wejście w życie projektowanej ustawy nie wpłynie na rynek pracy.

**10. Wpływ na pozostałe obszary**

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe <input checked="" type="checkbox"/> inne: bezpieczeństwo ruchu drogowego	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
--	--	---

Omówienie wpływu	Wejście w życie projektowanych zmian będzie miało pozytywny wpływ na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, przede wszystkim w wyniku bardziej skutecznego bezpośredniego lub pośredniego wpływu na kierujących pojazdami rażąco przekraczających prędkość o ponad 50 km/h poza obszarem zabudowanym na drogach jednojezdniowych dwukierunkowych. Skutkiem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego będzie zmniejszenie liczby rannych i zabitych w wypadkach drogowych szczególnie w grupie „młodych kierowców” w przedziale wiekowym 18 - 24 lata.
------------------	---

**11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**

Projektuje się, że projektowana ustawa wejdzie w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem art. 1 pkt 3 lit. a tiret drugi (regulacja dotycząca przedłużonego okresu próbnego), art. 1 pkt 4 lit. a tiret drugi (regulacja dotycząca przedłużonego okresu próbnego) oraz art. 2 pkt 13 (regulacja dotycząca szkoleń kierowców znajdujących się w okresie próbnym oraz dotycząca przedłużania okresu próbnego), które wchodzi w życie po upływie roku od dnia ogłoszenia.

**12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**

Nie przewiduje się ewaluacji efektów projektu.

**13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**

Raport Komendy Głównej Policji Biura Ruchu Drogowego pt. „Wypadki drogowe w Polsce w 2023 r.”  
Dane na temat liczby wypadków z podziałem na rodzaj dróg.  
Zestawienie informacji z państw członkowskich.  
Dane dotyczące wypadków z Niemiec.

Potwierdzam zgodność wydruku z dokumentem wydanym w postaci elektronicznej:

Identyfikator dokumentu	1369496.8355446.6041952
Nazwa dokumentu	OSR do ustawy-PRD 14.01.2025.pdf
Tytuł dokumentu	OSR do ustawy-PRD 14.01.2025
Sygnatura dokumentu	DTD-5-1.0210.4.2024
Data dokumentu	14.01.2025 10:16:57
Skrót dokumentu	AD7FB9FABC4071533F2421038F4532C1D47CEE A0
Wersja dokumentu	1.7
Data podpisu	14.01.2025
Sygnatariusz	Tomasz Krzysztof Behrendt
Stanowisko	Zastępca Dyrektora
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego
	EZD 3.124.8.8.
Data wydruku:	15.01.2025 14:57:59
Autor wydruku:	Okrzesik Monika