

UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw wprowadza kompleksowe zmiany w systemie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców oraz kierowców, ukierunkowane na: zwiększenie rzetelności i transparentności procesu szkolenia praktycznego poprzez wprowadzenie cyfrowej karty kursanta, poprawę racjonalności i efektywności egzaminu państwowego, reformę systemu opracowywania i weryfikacji pytań egzaminacyjnych poprzez utworzenie Centrum Egzaminowania, podniesienie wymagań kwalifikacyjnych wobec instruktorów oraz dostosowanie przepisów do potrzeb organizacyjnych jednostek wojskowych prowadzących szkolenie kierowców na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

Głównym celem projektowanej regulacji jest kompleksowa reforma systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców, zmierzająca do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez lepsze przygotowanie przyszłych kierowców do rzeczywistych, dynamicznych i nieprzewidywalnych warunków na drodze.

Dotychczasowy stan prawny nie zapewnia wystarczających mechanizmów weryfikacji rzeczywistego przebiegu szkolenia praktycznego prowadzonego przez ośrodki szkolenia kierowców, co stwarza ryzyko nierzetelnej realizacji obowiązkowej liczby godzin jazd oraz utrudnia nadzór organów administracji publicznej nad tym procesem. Jednocześnie obecna konstrukcja części praktycznej egzaminu państwowego, wymagająca pełnego powtórzenia egzaminu (łącznie z placem manewrowym) w przypadku niezaliczenia jedynie jazdy w ruchu drogowym, generuje nieproporcjonalne koszty i obciążenia organizacyjne dla osób egzaminowanych oraz wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego. Dodatkowo, dotychczasowy model opracowywania pytań egzaminacyjnych przewidujący, że pytania są opracowywane przez podmiot zewnętrzny, a następnie zatwierdzane przez ministra właściwego do spraw transportu, nie zapewnia wystarczającej niezależności, transparentności i jakości merytorycznej bazy pytań.

Obecnie obowiązujący system egzaminowania nadmiernie premiuje wiedzę encyklopedyczną i umiejętności odtwórcze nabyte na placu manewrowym kosztem zdolności do trafnego rozpoznawania zagrożeń, podejmowania właściwych decyzji i bezpiecznego zachowania w ruchu drogowym. Baza pytań egzaminacyjnych, licząca ponad 3 500 pozycji, jest zbyt rozbudowana, trudna do bieżącej aktualizacji i skłania do mechanicznego zapamiętywania

odpowiedzi, co pozostaje w sprzeczności z celem egzaminu, którym jest rzetelna ocena rzeczywistych kompetencji kierowców.

Proponowana nowelizacja jest odpowiedzią na te problemy. Projektowane rozwiązania obejmują cztery wzajemnie uzupełniające się obszary: reorganizację systemu opracowywania i weryfikacji pytań egzaminacyjnych, wzmocnienie nadzoru nad procesem szkolenia i egzaminowania, reformę struktury i kryteriów egzaminu państwowego oraz unowocześnienie programów nauczania. W dłuższej perspektywie zmiany te mają przyczynić się do ograniczenia liczby wypadków drogowych, a także do wzmocnienia zaufania społecznego do systemu uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami.

Cyfrowa karta kursanta (art. 1 pkt 1 i pkt 3 w zakresie art. 23b–art. 23j)

Wprowadzenie cyfrowej karty kursanta oraz powiązanych z nią instytucji indywidualnego numeru kursanta i indywidualnego numeru instruktora ma na celu elektroniczną i zabezpieczenie przed fałszowaniem dokumentacji przebiegu szkolenia praktycznego oraz części praktycznej egzaminu wewnętrznego. Każda jazda i każdy egzamin wewnętrzny będą rejestrowane w czasie rzeczywistym, z odnotowaniem danych identyfikujących instruktora i osobę szkoloną, trasy przejazdu (na podstawie danych lokalizacyjnych GPX), czasu trwania zajęć oraz wzajemnego potwierdzenia przebiegu zajęć przez obie strony procesu szkolenia.

Mechanizm dwustronnego potwierdzenia (instruktor – osoba szkolona) stanowi kluczowy element systemu kontroli, umożliwiając wykrycie nieprawidłowości już na etapie samego szkolenia, a nie dopiero w toku późniejszej kontroli administracyjnej. Wprowadzenie obowiązku rejestrowania trasy jazdy w formacie GPX pozwala zweryfikować, czy zajęcia faktycznie odbyły się w zadeklarowanym czasie i miejscu, co ma istotne znaczenie w kontekście znanych z praktyki przypadków nierzetelnego dokumentowania godzin jazdy.

Decyzja o rozłożeniu wejścia w życie tych przepisów na dwa etapy (1 lipca 2027 r. i 1 stycznia 2029 r.) wynika z konieczności zapewnienia ośrodkom szkolenia kierowców i administracji odpowiedniego czasu na przygotowanie infrastruktury teleinformatycznej, wyposażenie pojazdów szkoleniowych w urządzenia lokalizacyjne oraz integrację cyfrowej karty kursanta z istniejącymi systemami centralnej ewidencji kierowców.

Rejestracja przebiegu egzaminu wewnętrznego i egzaminu państwowego przeprowadzanego (art. 1 pkt 3 w zakresie art. 23h–art. 23j oraz pkt 18)

Projekt wprowadza obowiązek rejestrowania obrazem i dźwiękiem przebiegu części praktycznej egzaminu wewnętrznego (przeprowadzanego przez ośrodek szkolenia kierowców) oraz części praktycznej egzaminu państwowego (przeprowadzanego przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego). Rozwiązanie to ma na celu wzmocnienie obiektywności oceny umiejętności osoby egzaminowanej, ograniczenie możliwości nieuzasadnionego kwestionowania wyników egzaminu oraz zapewnienie materiału dowodowego w przypadku skarg, postępowań dyscyplinarnych lub podejrzenia popełnienia wykroczenia lub przestępstwa w trakcie egzaminu.

Określenie maksymalnego okresu przechowywania nagrania (90 dni, z wydłużeniem do czasu prawomocnego zakończenia postępowania w przypadkach spornych) odpowiada konieczności wyważenia interesu w zapewnieniu możliwości weryfikacji przebiegu egzaminu z zasadą minimalizacji przetwarzania danych osobowych, wynikającą z przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych). Zakaz wykorzystywania nagrania w celach komercyjnych lub promocyjnych przez ośrodek szkolenia kierowców (bez zgody osoby szkolonej) stanowi dodatkową gwarancję, że dane te będą wykorzystywane wyłącznie w celu, dla którego zostały zarejestrowane.

Zmiany w przebiegu nauki jazdy i egzaminu praktycznego:

Zniesienie wymogu posiadania placu manewrowego przez ośrodek szkolenia kierowców prowadzący szkolenie w zakresie kategorii B lub B1 oraz wprowadzenie możliwości prowadzenia części zajęć poza drogą publiczną, strefą zamieszkania i strefą ruchu (art. 1 pkt 2 i 6)

Projekt przewiduje zniesienie obowiązku posiadania placu manewrowego przez ośrodek szkolenia kierowców (OSK) prowadzący szkolenie w zakresie uprawnień kategorii B lub B1, a także wprowadzenie przepisu umożliwiającego instruktorowi przeprowadzenie części zajęć z nauki jazdy poza drogą publiczną, strefą zamieszkania i strefą ruchu.

Obowiązujące przepisy nakładają na każdy OSK, niezależnie od zakresu prowadzonego szkolenia, wymóg posiadania placu manewrowego. Wymóg ten znajduje uzasadnienie w odniesieniu do tych kategorii uprawnień, w ramach których część państwowego egzaminu na prawo jazdy jest przeprowadzana na placu manewrowym (np. kategorie C, D czy odpowiednie

kategorie motocyklowe), ponieważ osoba szkolona musi mieć możliwość praktycznego przygotowania się do zadań egzaminacyjnych realizowanych w warunkach placu manewrowego.

Projektowana nowelizacja przewiduje, że w przypadku kategorii B i B1 taka konieczność nie zachodzi – państwowy egzamin na prawo jazdy w zakresie tych kategorii nie będzie obejmował części przeprowadzanej na placu manewrowym. W konsekwencji utrzymywanie wymogu posiadania placu manewrowego przez OSK szkolące wyłącznie w zakresie kategorii B lub B1 stanowiłoby wymaganie nadmiarowe, nieproporcjonalne do faktycznego zakresu i celu prowadzonego szkolenia. Generowałoby to dla przedsiębiorców prowadzących OSK zbędne koszty związane z koniecznością zapewnienia, utrzymania lub wynajmu odpowiedniej infrastruktury, która nie znajduje uzasadnienia w treści egzaminu państwowego ani w realnych potrzebach szkoleniowych dla tych kategorii.

Zniesienie tego wymogu jest zgodne z postulatem deregulacji i ograniczania obciążeń administracyjnych nakładanych na przedsiębiorców, w zakresie, w jakim obciążenia te nie są niezbędne do realizacji celu, jakim jest odpowiednie przygotowanie osób szkolonych do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym oraz do zdania egzaminu państwowego.

Jednocześnie, mając na uwadze, że część umiejętności niezbędnych do bezpiecznego prowadzenia pojazdu – takich jak np. wstępne opanowanie obsługi pojazdu, ruszanie, zatrzymywanie, parkowanie czy wykonywanie manewrów w warunkach kontrolowanych – może być efektywnie i bezpiecznie nauczana poza drogą publiczną, projekt przewiduje dodanie ust. 2a w art. 23 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, zgodnie z którym instruktor będzie mógł, na podstawie indywidualnej oceny umiejętności osoby szkolonej, podjąć decyzję o przeprowadzeniu części zajęć z nauki jazdy poza drogą publiczną, strefą zamieszkania i strefą ruchu (np. na terenie prywatnym, niebędącym żadną z tych kategorii dróg czy obszarów). Rozwiązanie to pozwala zachować elastyczność procesu szkolenia i dostosować go do indywidualnych potrzeb i poziomu umiejętności osoby szkolonej, bez nakładania na OSK obowiązku dysponowania wyspecjalizowaną infrastrukturą w postaci placu manewrowego.

Aby zapewnić, że prowadzenie zajęć poza wskazanymi obszarami nie obniży poziomu bezpieczeństwa szkolenia, przepis nakłada na instruktora obowiązek stosowania zasad i przepisów ruchu drogowego obowiązujących na drodze publicznej, również w trakcie zajęć realizowanych poza drogą publiczną, strefą zamieszkania i strefą ruchu. Rozwiązanie to gwarantuje, że osoba szkolona od początku procesu nauki jazdy przyswaja prawidłowe wzorce

zachowań i nawyki zgodne z obowiązującymi zasadami ruchu drogowego, niezależnie od miejsca prowadzenia zajęć.

Proponowane zmiany nie wpływają negatywnie na poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego ani na jakość przygotowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii B i B1, jednocześnie ograniczając zbędne obciążenia regulacyjne i koszty po stronie przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców.

Należy także wskazać, że na potrzebę przeprowadzenia gruntownej analizy obowiązujących norm prawnych w celu likwidacji części praktycznej egzaminu państwowego na placu manewrowym wskazała także Najwyższa Izba Kontroli w wystąpieniu pokontrolnym z 2023 r. W maju 2023 r. Najwyższa Izba Kontroli opublikowała informację o wynikach kontroli pn. „System szkolenia kandydatów na kierowców” (P/21/033/KIN). Izba wskazała m.in. że szkolenie kandydatów na kierowców (w tym weryfikacja wiedzy i umiejętności podczas egzaminu) nadal nie przygotowuje do bezpiecznego i sprawnego uczestnictwa w ruchu drogowym, radzenia sobie w trudnych sytuacjach na drogach, a zwłaszcza na drogach o podwyższonej dopuszczalnej prędkości. Szkolenie kandydatów na kierowców jest ukierunkowane na uzyskiwanie pozytywnych wyników egzaminów, a nie na nabycie odpowiedniego poziomu wiedzy, umiejętności i zachowań gwarantujących bezpieczne i odpowiedzialne kierowanie pojazdami przez osoby szkolone. Ubiegający się o uprawnienie do kierowania pojazdami wykazują się niezrozumieniem i brakiem interioryzacji poznawanych treści oraz wyłącznie pamięciowym opanowaniem treści teoretycznych i praktycznych. W tym kontekście NIK wskazała, że zgodnie z przepisami dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy wykonanie manewrów nie jest obligatoryjnie związane ze specjalnym miejscem jakim jest plac manewrowy. Jest to możliwość, a nie obowiązek. Ponadto zgodnie z przepisami dyrektywy wykonanie specjalnych manewrów nie jest warunkiem przystąpienia do drugiej części egzaminu praktycznego, czyli jazdy w ruchu drogowym. Natomiast w Polsce od 1992 r. egzamin praktyczny dla kandydatów na prawo jazdy, kandydatów na instruktorów oraz kandydatów na egzaminatorów składa się z dwóch części. Przy czym polski model egzaminowania, pomimo wielu uproszczeń, nadal jest skoncentrowany wokół zadań na placu manewrowym. Jak wynika z przeprowadzonych analiz, średnio ponad 30 % kandydatów na kierowców kończy egzamin na placu manewrowym, nie mając szans by sprawdzić swoje kwalifikacje w ruchu drogowym.

Ponadto Międzynarodowa Komisja ds. Szkolenia i Egzaminowania na Prawo Jazdy (CIECA - fr. Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile) wskazuje następujące zalety wykonywania manewrów w ruchu drogowym:

- lepsze przygotowanie kandydata: musi uwzględnić również warunki ruchu,
- dokładniejsza ocena umiejętności kandydata: kandydat musi umieć wykonywać manewry na drodze, a więc ocena jego umiejętności powinna również następować na drodze, ocena kandydata na placu manewrowym nie gwarantuje właściwego wykonania manewrów na drodze.

CIECA zauważa, że dyrektywa dopuszcza stosowanie placu manewrowego, a praktyka w tym zakresie w poszczególnych państwach jest zróżnicowana. Place manewrowe na egzaminach praktycznych na prawo jazdy nie są stosowane w następujących państwach członkowskich UE: Belgia, Bułgaria, Cypr, Czechy, Estonia, Finlandia, Francja, Niemcy, Węgry, Irlandia, Łotwa, Luksemburg, Malta, Monako, Irlandia, Portugalia, Rumunia, Hiszpania, Szwecja, Holandia.

Proponowana nowelizacja podąża w tym zakresie za większością państw UE, w których plac manewrowy nie jest częścią egzaminu, a także jest zgodna z obowiązującą dyrektywą 2006/126/WE w sprawie praw jazdy, jak również z opublikowaną już nową dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2025/2205 z dnia 22 października 2025 r. w sprawie praw jazdy zmieniającą rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1724 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2561 oraz uchylającą dyrektywę 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzenie Komisji (UE) nr 383/2012, do której przepisy krajowe będą musiały zostać dostosowane do listopada 2029 r.

Zachowanie wyniku części praktycznej uzyskanego na placu manewrowym (art. 1 pkt 14 lit. e, pkt 18 w zakresie art. 53b i art. 53c)

Zmiana wprowadza zasadę, że osoba, która uzyskała pozytywny wynik na placu manewrowym, lecz negatywny w ruchu drogowym, przy kolejnym przystąpieniu do egzaminu przystępuje wyłącznie do części przeprowadzanej w ruchu drogowym. Wynik zachowuje ważność przez 24 miesiące od dnia jego uzyskania, co stanowi rozwiązanie analogiczne do funkcjonującej już od 2014 r. zasady bezterminowej (a w tym przypadku czasowo ograniczonej) ważności wyniku części teoretycznej egzaminu.

Wprowadzenie limitu czasowego (24 miesiące) jest uzasadnione potrzebą zachowania aktualności zweryfikowanych umiejętności manewrowych w świetle zmieniających się przepisów ruchu drogowego oraz naturalnego procesu utraty wprawy przy braku regularnej

praktyki. Jednocześnie przewidziano wyjątek (art. 51 ust. 3c) wyłączający możliwość skorzystania z zachowanego wyniku, jeżeli zachowanie osoby egzaminowanej na placu manewrowym przy kolejnym podejściu wskazuje na zagrożenie życia lub zdrowia uczestników ruchu drogowego – co zapewnia zachowanie podstawowego mechanizmu ochronnego bezpieczeństwa ruchu drogowego, niezależnie od formalnego uprawnienia do pominięcia ponownej oceny tej części egzaminu.

Konsekwentnie wprowadzono przepis (art. 53b ust. 3), zgodnie z którym opłata za część praktyczną przeprowadzaną w trybie skróconym pobierana jest w tej samej wysokości co opłata za pełny egzamin, co odzwierciedla niezmienny zakres pracy organizacyjnej i administracyjnej wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego związanej z przeprowadzeniem egzaminu, niezależnie od tego, czy obejmuje on obie części, czy tylko jazdę w ruchu drogowym.

Modyfikacja zakresu części praktycznej egzaminu na placu manewrowym (art. 1 pkt 14 lit. d)

Wyłączenie kategorii B i B1 z zakresu zadań realizowanych na placu manewrowym, z jednoczesnym wprowadzeniem nowego elementu sprawdzającego umiejętność przygotowania do jazdy i oceny stanu technicznego pojazdu, odpowiada szerszej reformie ograniczającej rolę placu manewrowego w egzaminie na rzecz przeniesienia większości elementów oceny umiejętności kierowcy do rzeczywistych warunków ruchu drogowego, w których kandydat będzie faktycznie wykonywał czynności kierowcy po uzyskaniu uprawnień.

Projekt likwiduje obligatoryjny egzamin praktyczny na placu manewrowym dla kategorii B i B1. Ocena umiejętności kandydata odbywa się wyłącznie w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego, który obejmuje nieodłącznie wykonywanie manewrów. Rozwiązanie to jest zgodne z praktyką stosowaną w większości państw członkowskich Unii Europejskiej. Plac manewrowy zachowuje swoje znaczenie jako element procesu szkolenia, w którym kandydaci nabywają w bezpiecznych warunkach podstawowe umiejętności kierowania pojazdem.

Obligatoryjny egzamin praktyczny na placu manewrowym dla kategorii B i B1 jest rozwiązaniem stosowanym coraz rzadziej w państwach członkowskich Unii Europejskiej. Większość z nich przeniosła punkt ciężkości egzaminu praktycznego na ocenę zachowania kierowcy w rzeczywistym ruchu drogowym, uznając, że umiejętności odtwórcze, takie jak wykonywanie manewrów między pachołkami, mają ograniczone znaczenie dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym w porównaniu z kompetencjami w zakresie przewidywania zagrożeń,

właściwej reakcji i bezpiecznej współpracy z innymi uczestnikami ruchu. Projekt przewiduje likwidację obligatoryjnego egzaminu praktycznego na placu manewrowym w zakresie prawa jazdy kategorii B i B1 przy jednoczesnym zachowaniu placu jako elementu procesu szkolenia, w którym kandydaci nabywają podstawowe umiejętności kierowania pojazdem w kontrolowanym środowisku, o ile instruktor uzna, że takie szkolenie za zasadne.

Ograniczenie liczby podejść do egzaminu praktycznego tego samego dnia (art. 1 pkt 13 i pkt 15)

Wprowadzenie zakazu ponownego przystępowania w tym samym dniu do części praktycznej egzaminu państwowego, z którego uzyskano wynik negatywny, ma na celu przeciwdziałanie praktyce wielokrotnego, mechanicznego podejmowania kolejnych prób w krótkim odstępie czasu, bez odpowiedniego przygotowania, co generuje nieefektywne wykorzystanie zasobów wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego oraz nie służy rzeczywistemu podniesieniu umiejętności osoby egzaminowanej. Jednocześnie przewidziano wyjątek dla sytuacji, gdy egzamin nie doszedł do skutku z przyczyn niezależnych od osoby egzaminowanej (np. awaria techniczna, zdarzenie losowe), gwarantując w takim przypadku wyznaczenie nowego terminu bez dodatkowej opłaty.

Wprowadzenie 24-miesięcznego terminu ważności wyniku części teoretycznej egzaminu państwowego (art. 1 pkt 16)

Wprowadza się 24-miesięczny termin ważności wyniku części teoretycznej egzaminu państwowego od dnia jego uzyskania, przy zachowaniu bezterminowej ważności wyników egzaminów uzyskanych przed wejściem w życie projektowanej ustawy na zasadach dotychczasowych,

Oznacza to odejście od modelu bezterminowej ważności wyniku egzaminu teoretycznego, obowiązującego w polskim porządku prawnym od dnia 24 sierpnia 2014 r. na podstawie ustawy z dnia 26 czerwca 2014 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami. Przed tą datą – od dnia 19 stycznia 2013 r. – obowiązywał termin ważności wynoszący 6 miesięcy. Projektowany przepis przywraca zatem termin ważności wyniku egzaminu teoretycznego, ustalając go jednak na poziomie istotnie wyższym niż poprzednio obowiązujące 6 miesięcy.

Brak jakiegokolwiek terminu ważności wyniku części teoretycznej prowadzi do sytuacji, w której osoba przystępująca do części praktycznej egzaminu – niekiedy po upływie wielu lat od zdania teorii – może legitymować się wiedzą nieaktualną w stosunku do obowiązującego stanu

prawnego, co stoi w sprzeczności z celem egzaminu państwowego, jakim jest rzeczywistość, a nie jedynie formalna, weryfikacja kwalifikacji kandydata na kierowcę.

Zgodnie z art. 52 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami, warunkiem przystąpienia do części praktycznej egzaminu państwowego jest uzyskanie pozytywnego wyniku z części teoretycznej. Obie części egzaminu stanowią funkcjonalną i merytoryczną całość – wiedza teoretyczna ma znajdować przełożenie na umiejętności sprawdzane w części praktycznej. Wprowadzenie racjonalnego, ale ograniczonego w czasie okresu ważności wyniku części teoretycznej ma na celu zapewnienie, że egzamin praktyczny odbywa się w okresie, w którym wiedza teoretyczna kandydata pozostaje aktualna i bezpośrednio użyteczna w trakcie zdawania części praktycznej, co przyczynia się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Reforma systemu opracowywania pytań egzaminacyjnych – Centrum Egzaminowania (art. 1 pkt 10, 21–24, 26, 29, art. 4)

Utworzenie Centrum Egzaminowania, działającego w strukturze organizacyjnej Instytutu Transportu Samochodowego, odpowiada na potrzebę zapewnienia niezależnego, transparentnego i merytorycznie ugruntowanego procesu opracowywania, weryfikacji i aktualizacji pytań egzaminacyjnych stosowanych zarówno na egzaminie państwowym na prawo jazdy, jak i na egzaminach teoretycznych dla instruktorów, egzaminatorów, instruktorów techniki jazdy oraz kierowców wykonujących transport drogowy.

Dotychczasowy model, w którym pytania egzaminacyjne były przygotowywane przez podmiot zewnętrzny i jedynie zatwierdzane przez ministra właściwego do spraw transportu, nie zapewniał wystarczającej zdolności do bieżącej weryfikacji aktualności i prawidłowości pytań w świetle zmieniających się przepisów, postępu technologicznego w motoryzacji oraz danych o wypadkach drogowych. Centrum Egzaminowania, wyposażone w kompetencje do systematycznej analizy wyników egzaminów oraz danych o zdarzeniach drogowych, a wspierane przez działającą przy nim Radę Konsultacyjną złożoną z ekspertów z różnych dziedzin (bezpieczeństwo ruchu drogowego, dydaktyka, psychologia transportu, ratownictwo medyczne i inne), ma zapewnić wyższą jakość merytoryczną oraz większą elastyczność w reagowaniu na zmieniające się okoliczności.

Istotnym elementem reformy jest również ograniczenie maksymalnej liczby pytań w bazie egzaminacyjnej z ok. 3500 do 1500, co ma umożliwić skoncentrowanie procesu weryfikacji na mniejszej, lecz lepiej zweryfikowanej i częściej aktualizowanej bazie pytań, zamiast rozproszenia zasobów na bardzo dużą liczbę pytań o nierównej jakości merytorycznej.

Wprowadzenie możliwości przekazywania propozycji pytań egzaminacyjnych przez podmioty zewnętrzne i osoby prywatne, z jednoczesnym wyłączeniem wynagrodzenia za ich przekazanie oraz przeniesieniem autorskich praw majątkowych na Skarb Państwa, ma umożliwić wykorzystanie wiedzy eksperckiej środowiska zewnętrznego (np. instruktorów, ośrodków szkolenia, organizacji branżowych) przy zachowaniu jednolitej własności i kontroli nad całością bazy pytań egzaminacyjnych przez państwo, co jest niezbędne dla zapewnienia jednolitości i wiarygodności egzaminu państwowego na terenie całego kraju.

Finansowanie działalności Centrum Egzaminowania ze środków pochodzących z opłaty za część teoretyczną egzaminu państwowego (art. 1 pkt 23) zapewnia stabilne i przewidywalne źródło finansowania nowej instytucji, powiązane z rzeczywistą skalą realizowanych egzaminów, bez konieczności tworzenia dodatkowego obciążenia budżetowego.

Przy Centrum Egzaminowania będzie działać Rada Konsultacyjna – społeczny organ doradczo-opiniotwórczy skupiający co najmniej 12 ekspertów posiadających wiedzę ekspercką i doświadczenie zawodowe m.in. w zakresie prawa o ruchu drogowym, szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców, psychologii transportu, dydaktyki oraz medycyny ratunkowej.

Zasadne jest zapewnienie udziału w składzie Rady Konsultacyjnej – opiniującej pytania egzaminacyjne wykorzystywane w procesie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz wykonujących zawody instruktora, egzaminatora i instruktora techniki jazdy, a także w zakresie uzyskiwania kwalifikacji kierowcy zawodowego – przedstawicieli podmiotów ratowniczych, w tym m.in. Państwowej Straży Pożarnej, jak również innych właściwych służb i instytucji, których kompetencje i doświadczenie pozostają w bezpośrednim związku z bezpieczeństwem ruchu drogowego, ratownictwem oraz egzekwowaniem przepisów. Jest to również uzasadnione ze względu na specyfikę zadań realizowanych przez te formacje oraz ich praktyczne doświadczenie w reagowaniu na zdarzenia drogowe.

Za wzorcowy przykład warto wskazać Państwową Straż Pożarną, która jako podmiot wiodący w ramach systemu ratowniczo-gaśniczego, posiada unikalną wiedzę operacyjną wynikającą z bezpośredniego udziału w działaniach ratowniczych prowadzonych na miejscu wypadków i kolizji drogowych. Wiedza ta obejmuje w szczególności rzeczywiste przyczyny zdarzeń, typowe zachowania uczestników ruchu drogowego w sytuacjach zagrożenia, a także najczęściej występujące błędy popełniane przez kierujących.

Udział przedstawicieli Państwowej Straży Pożarnej w pracach Rady Konsultacyjnej umożliwi włączenie do procesu opracowywania i opiniowania pytań egzaminacyjnych elementów odzwierciedlających realne warunki działań ratowniczych oraz faktyczne zagrożenia występujące w ruchu drogowym. W szczególności może to przyczynić się do lepszego uwzględnienia zagadnień związanych z:

- prawidłowym zabezpieczeniem miejsca zdarzenia drogowego,
- zasadami współdziałania uczestników ruchu z służbami ratowniczymi,
- zachowaniem kierujących w sytuacjach nagłych i kryzysowych,
- identyfikacją zagrożeń wynikających z nowoczesnych technologii stosowanych w pojazdach.

Ponadto Państwowa Straż Pożarna dysponuje doświadczeniem w zakresie edukacji i profilaktyki bezpieczeństwa, co pozwala na właściwe ukierunkowanie treści egzaminacyjnych pod kątem kształtowania pożądanych postaw i nawyków wśród przyszłych kierowców.

Włączenie przedstawicieli tej formacji do prac Rady Konsultacyjnej sprzyjać będzie zatem podniesieniu jakości merytorycznej pytań egzaminacyjnych, ich większemu powiązaniu z praktyką oraz zwiększeniu skuteczności systemu szkolenia i egzaminowania kierowców w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Zasadne jest również uwzględnienie w składzie Rady Konsultacyjnej przedstawicieli środowisk eksperckich oraz branż bezpośrednio zaangażowanych w proces szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców.

W szczególności należy wskazać na potrzebę udziału ekspertów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym przedstawicieli jednostek naukowo-badawczych oraz organizacji zajmujących się analizą wypadków drogowych i profilaktyką bezpieczeństwa, których udział zapewni oparcie treści egzaminacyjnych na aktualnych badaniach, danych statystycznych oraz dobrych praktykach w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Udział przedstawicieli branży egzaminacyjnej i szkoleniowej, w tym instruktorów i wykładowców ośrodków szkolenia kierowców oraz ich organizacji branżowych, przedstawicieli podmiotów egzaminujących oraz egzaminatorów państwowych, co umożliwi zapewnienie komplementarnego i praktycznego podejścia do kształtowania treści egzaminacyjnych, poprzez połączenie perspektywy naukowej, szkoleniowej oraz egzaminacyjnej, co w konsekwencji przyczyni się do podniesienia skuteczności systemu przygotowania kierowców oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Centrum Egzaminacyjne będzie prowadzić prace w dedykowanym systemie teleinformatycznym zapewnionym przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, zintegrowanym z Centralną Ewidencją Pojazdów i Kierowców (CEPiK). System umożliwi tworzenie i weryfikację pytań egzaminacyjnych i pilotaż pytań raz automatyczny eksport zwalidowanych pytań na sale egzaminacyjne wraz z algorytmem ich losowania na egzaminie państwowym.

Baza pytań egzaminacyjnych, licząca obecnie ponad 3 500 aktywnych pozycji, stanowi jeden z kluczowych problemów systemu. Jej nadmierna objętość prowadzi do dwóch niekorzystnych zjawisk: po pierwsze, utrudnia bieżące weryfikowanie i aktualizowanie pytań stosownie do zmian prawa; po drugie, skłania kandydatów do mechanicznego zapamiętywania pytań i odpowiedzi, co nie przekłada się na nabycie rzeczywistych kompetencji bezpiecznego kierowcy. Zjawisko to jest efektem ubocznym zbyt dużej i powszechnie dostępnej bazy pytań, która umożliwia zaliczenie egzaminu bez rzeczywistego rozumienia zasad bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym.

Proponowane ograniczenie bazy do 1 500 pytań wysokiej jakości, poddanych walidacji psychometrycznej, jest rozwiązaniem stosowanym z powodzeniem w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej. Wzorzec szwedzki – oparty na selektywnym, przejrzystym i praktycznie ukierunkowanym zestawie pytań – potwierdza, że mniejsza baza, zawierająca pytania sprawdzające rozumienie i umiejętność przewidywania zagrożeń, a nie jedynie pamięć definicji, skuteczniej przygotowuje kandydatów do bezpiecznej jazdy. Analogiczne podejście stosują Niemcy (ok. 1 000 pytań kategorii B) i Holandia (ok. 1 200 pytań po reformie z 2025 r.).

Projekt powierza Centrum Egzaminowania opracowanie i opublikowanie Podstaw Programowych szkoleń kandydatów na kierowców i kierowców, kandydatów na instruktorów i instruktorów, kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów, kandydatów na instruktorów techniki jazdy i instruktorów techniki jazdy lub kandydatów na kierowców wykonujących transport drogowy i kierowców wykonujących transport drogowy – wiążących dokumentów określających cele edukacyjne, zakres treści obowiązkowych, minimalne efekty uczenia się oraz zalecane metody dydaktyczne dla każdego modułu szkolenia. Program nauczania nie może być sprzeczny z Podstawami Programowymi ani zawierać treści niższego standardu.

Zasadne jest, aby struktura Podstaw Programowych opierała się na hierarchicznym modelu GDE (*Goals for Driver Education*), rekomendowanym przez Komisję Europejską i przyjętym

w systemach szkolenia Norwegii, Finlandii i Szwecji. Model ten definiuje cztery poziomy kształcenia: opanowanie pojazdu, jazdę w ruchu drogowym, cele i kontekst jazdy oraz cechy osobowe i styl życia. Kluczowym elementem Podstaw Programowych jest moduł świadomości ryzyka, obejmujący ćwiczenia percepcji zagrożeń, samooceny kompetencji i przekazanie informacji zwrotnej po tych ćwiczeniach lub jeździe. Badania wskazują, że kandydaci po tradycyjnym szkoleniu systematycznie przeceniają własne umiejętności, a omówienie przez instruktora wniosków płynących ze szkolenia, w tym przekazanie informacji zwrotnej po ćwiczeniach lub jeździe szkoleniowej z analizą danych telemetrycznych jest najskuteczniejszą metodą korekty tej tendencji.

Matryca GDE stanowi wielopoziomowe podejście do edukacji kierowców, w ramach którego proces kształcenia nie ogranicza się wyłącznie do nauki techniki prowadzenia pojazdu oraz znajomości przepisów ruchu drogowego, lecz obejmuje również kształtowanie świadomości zagrożeń, umiejętności samooceny oraz odpowiedzialnych postaw w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W tym ujęciu fundamentalnym celem systemu szkolenia i egzaminowania jest kształtowanie kierowców bezpiecznych, a nie wyłącznie osób technicznie przygotowanych do prowadzenia pojazdu.

Istotnym elementem tego podejścia jest konieczność zapewnienia aktywnego zaangażowania kursantów, w tym również w wymiarze emocjonalnym i refleksyjnym, co sprzyja zwiększeniu ich świadomości własnych ograniczeń oraz potencjalnych zagrożeń związanych z uczestnictwem w ruchu drogowym. Podkreślenia wymaga przy tym, że w szczególności młodzi kierowcy wykazują tendencję do przeceniania własnych umiejętności, co uzasadnia potrzebę wzmocnienia komponentu edukacyjnego ukierunkowanego na realistyczną ocenę ryzyka oraz odpowiedzialne podejmowanie decyzji w ruchu drogowym.

Przed ich opracowaniem i opublikowaniem Centrum Egzaminowania będzie mogło zasięgnąć opinii Rady Konsultacyjnej. Dzięki temu eksperci posiadający aktualną wiedzę na temat postępu technologicznego w motoryzacji będą mogli zapewnić uwzględnienie w podstawach programowych nowoczesnych treści dotyczących zaawansowanych systemów wspomagania kierowcy (ADAS), pojazdów elektrycznych i hybrydowych (BEV/PHEV), ekodrivingu oraz bezpiecznej interakcji z rowerzystami, pieszymi i użytkownikami hulajnóg elektrycznych – czyli zagadnień nieobecnych lub słabo reprezentowanych w obecnych programach nauczania OSK.

Projekt nakłada na Centrum Egzaminowania obowiązek publikowania szczegółowego sprawozdania dotyczącej zdawalności, w tym porównanie zdawalności egzaminów w poszczególnych WORD i OSK.

Jawność tych danych służy trzem celom: umożliwi kandydatom na kierowców świadomy wybór OSK na podstawie obiektywnych danych o jakości szkolenia, zapewni organom nadzoru (starostom, marszałkom województw) narzędzie umożliwiające identyfikowanie ewentualnych nieprawidłowości, a Centrum Egzaminowania oraz ministrowi właściwemu do spraw transportu dostarczy rzetelnej podstawy do dalszych reform systemu.

Podniesienie wymagań kwalifikacyjnych wobec instruktorów (art. 1 pkt 7–9, 11, 12)

Wprowadzenie wymogu posiadania co najmniej wykształcenia średniego lub średniego branżowego przez kandydatów na instruktorów oraz wydłużenie z 2 do 3 lat wymaganego okresu posiadania prawa jazdy odpowiada potrzebie podniesienia poziomu merytorycznego i dydaktycznego osób prowadzących szkolenie kandydatów na kierowców. Doświadczenie praktyki nadzorczej wskazuje, że krótszy staż w posiadaniu uprawnień do kierowania pojazdami nie zawsze zapewnia wystarczający poziom dojrzałości i doświadczenia niezbędnego do prowadzenia szkolenia innych osób.

Jednocześnie wprowadzono nowe podstawy skreślenia z ewidencji instruktorów związane z wielokrotnym niewywiązywaniem się z obowiązków dotyczących cyfrowej karty kursanta oraz naruszaniem warunków ochrony zarejestrowanych danych, co stanowi niezbędne dopełnienie systemu sankcji za naruszenie nowych obowiązków wprowadzanych projektowaną ustawą.

Egzamin państwowy dla żołnierzy szkolonych przez jednostki wojskowe (art. 1 pkt 17 i pkt 20)

Wprowadzenie możliwości przeprowadzania egzaminu państwowego na terenie jednostki wojskowej prowadzącej szkolenie żołnierzy na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, z wykorzystaniem pojazdu wskazanego przez tę jednostkę, odpowiada specyfice organizacyjnej szkolenia wojskowego, w ramach którego żołnierze odbywają zarówno szkolenie, jak i służbę na terenie jednostki, co istotnie ogranicza ich możliwości przemieszczania się do wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego w celu przystąpienia do egzaminu. Rozwiązanie to pozwala również wykorzystać infrastrukturę i pojazdy będące w dyspozycji jednostki wojskowej, dostosowane do specyfiki szkolenia wojskowego.

Obciążenie jednostki wojskowej kosztami związanymi z organizacją egzaminu w tym trybie (art. 56 ust. 2c) zapewnia, że rozwiązanie to nie generuje dodatkowych kosztów dla wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, a decyzja o jego zastosowaniu pozostaje w pełni zależna od wniosku i gotowości organizacyjnej jednostki wojskowej.

Pozostawianie hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego w wyznaczonych miejscach (art. 2 i art. 3)

Wprowadzenie obowiązku pozostawiania hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego (UTO) udostępnianych w ramach mikromobilności dzielonej wyłącznie w miejscach wyznaczonych przez zarządcę drogi ma pozytywny wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, w szczególności pieszych.

Pojazdy pozostawiane obecnie w sposób przypadkowy – na chodnikach, w pobliżu przejść dla pieszych, przystanków komunikacji zbiorowej, wjazdów na posesje czy w obrębie przejść podziemnych – stanowią przeszkodę ograniczającą swobodne i bezpieczne przemieszczanie się pieszych, w tym w szczególności osób z niepełnosprawnościami, osób starszych, osób poruszających się z wózkiem dziecięcym oraz osób niewidomych i słabowidzących, dla których nieoznakowana przeszkoda na trasie poruszania się stanowi szczególne zagrożenie. Koncentracja postoju pojazdów mikromobilności dzielonej w wyznaczonych, przewidywalnych miejscach pozwala ograniczyć ryzyko potknięć, kolizji oraz wypadków wynikających z nagłego natrafienia na przeszkodę, zwłaszcza w porze nocnej lub przy ograniczonej widoczności.

Wyznaczone miejsca postoju, projektowane przez zarządcę drogi z uwzględnieniem szerokości chodnika oraz konieczności zachowania swobodnego przejścia dla pieszych, zapewniają zachowanie minimalnej, niezakłóconej szerokości drogi dla pieszych, czego nie gwarantuje obecny stan prawny, dopuszczający postój w dowolnym miejscu, jeżeli formalnie nie utrudnia to ruchu lub nie zagraża bezpieczeństwu w stopniu uzasadniającym usunięcie pojazdu na podstawie dotychczasowych przepisów.

Wprowadzenie obiektywnej, jednoznacznej podstawy usunięcia pojazdu pozostawionego poza wyznaczoną strefą (projektowany art. 130a ust. 1 pkt 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym) zwiększa skuteczność i szybkość reakcji organów uprawnionych do usuwania pojazdów, co przekłada się na krótszy czas występowania nieprawidłowo pozostawionych pojazdów w przestrzeni publicznej i ograniczenie okresu, w którym stanowią one potencjalne zagrożenie.

Dodatkowo koncentracja pojazdów mikromobilności dzielonej w wyznaczonych miejscach ułatwia ich obsługę serwisową (ładowanie, konserwację, kontrolę stanu technicznego) prowadzoną przez operatorów tych usług, co może pozytywnie wpływać na ogólny stan techniczny użytkowanych pojazdów i ograniczać ryzyko związane z eksploatacją pojazdów uszkodzonych lub niesprawnych.

Należy jednocześnie zwrócić uwagę, że pełna realizacja celu regulacji w zakresie bezpieczeństwa jest uzależniona od odpowiedniego zaprojektowania przez zarządców dróg sieci wyznaczonych miejsc postoju – w tym ich rozmieszczenia w lokalizacjach faktycznie dostępnych i wygodnych dla użytkowników – ponieważ niedostateczna liczba lub nieracjonalne rozmieszczenie takich miejsc mogłoby skłaniać użytkowników do naruszania nowego obowiązku, co częściowo ograniczyłoby zamierzony efekt regulacji w zakresie bezpieczeństwa ruchu pieszych.

Obowiązujący już dziś art. 47 ust. 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym reguluje sposób postoju hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego „w razie braku” miejsca wyznaczonego – czyli technikę ustawienia pojazdu na chodniku, gdy strefy parkowania nie ma (postój jak najbliżej zewnętrznej krawędzi chodnika, równoległe do niej). Przepis ten powinien pozostać niezmienny w odniesieniu do hulajnóg i UTO będących własnością prywatną użytkownika.

Nowy ust. 3a wprowadza odrębną, dalej idącą normę, adresowaną wyłącznie do pojazdów udostępnianych w ramach mikromobilności dzielonej. Takie zróżnicowanie jest celowe: prywatny właściciel hulajnogi ma ograniczone możliwości wyboru miejsca postoju (np. parkuje pod własnym domem lub w miejscu docelowym podróży), natomiast operator *sharingu* projektuje cały model biznesowy wokół sieci wyznaczonych stref postojowych. Nałożenie na operatora i jego użytkowników bezwzględnego obowiązku postoju w miejscu wyznaczonym jest zatem proporcjonalne – w odróżnieniu od właściciela prywatnego, operator ma realną możliwość ukształtowania świadczonej usługi (w tym poprzez *geofencing* i warunki umowne) tak, by obowiązek ten był wykonalny.

Roczny okres przejściowy jest uzasadniony dwoma odrębnymi, lecz równoległymi procesami przygotowawczymi, które muszą zostać zakończone przed dniem wejścia w życie nowego obowiązku:

- po stronie zarządców dróg — wprowadzenie obowiązku parkowania „wyłącznie” w miejscach wyznaczonych jest możliwe do wykonania przez użytkowników i operatorów tylko wtedy, gdy sieć takich miejsc jest wystarczająco gęsta i kompletna na terenie danej

jednostki samorządu terytorialnego. Wymaga to przeprowadzenia analizy potrzeb, wyznaczenia lokalizacji (z uwzględnieniem szerokości chodnika, dostępności dla pieszych i osób z niepełnosprawnościami, bliskości węzłów przesiadkowych), fizycznego oznakowania (np. poziomego wymalowania pól, postawienia stojaków lub znaków) oraz – w niektórych przypadkach – uzgodnienia z konserwatorem zabytków lub innymi organami w obszarach zabudowy historycznej. Te czynności mają charakter materialno-techniczny i nie mogą zostać zrealizowane w terminie krótszym niż kilka miesięcy, zwłaszcza w większych miastach, gdzie liczba wymaganych stref może wynosić kilkaset lub kilka tysięcy lokalizacji;

- po stronie operatorów mikromobilności dzielonej — obowiązek parkowania wyłącznie w wyznaczonych miejscach wymaga dostosowania funkcjonalności aplikacji mobilnej obsługującej usługę (wprowadzenie tzw. *geofencingu*, czyli elektronicznego wyznaczenia granic dopuszczalnego zakończenia wynajmu, oraz mechanizmu blokującego zakończenie najmu poza wyznaczoną strefą), a także aneksowania umów zawartych z zarządcami dróg lub gminami, które obecnie mogą nie przewidywać takiego rygoru. Zmiana systemu informatycznego operatora oraz renegotiacja warunków umownych z wieloma jednostkami samorządu terytorialnego, w których operator prowadzi działalność, wymaga czasu organizacyjnego nieodzownego do uniknięcia sytuacji, w której od dnia wejścia w życie ustawy świadczenie usługi stałoby się faktycznie niewykonalne lub naruszające prawo z przyczyn czysto technicznych, niezależnych od staranności operatora.

Okres krótszy niż 1 rok mógłby nie zapewnić zarządcom dróg, w szczególności w większych aglomeracjach, realnej możliwości wyznaczenia sieci stref o gęstości wystarczającej do uniknięcia sytuacji, w której obowiązek ustawowy nie mógłby być w praktyce respektowany z powodu braku odpowiedniej liczby miejsc wyznaczonych — co groziłoby albo masowym stosowaniem sankcji na podstawie art. 130a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wobec użytkowników działających w dobrej wierze albo realnym sparaliżowaniem usługi mikromobilności dzielonej w okresie przejściowym.

Zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (art. 4)

Zmiana w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (art. 4) jest konsekwencją utworzenia Centrum Egzaminowania i ma na celu zapewnienie jednolitości źródła pytań stosowanych na testach kwalifikacyjnych dla kierowców wykonujących transport drogowy z

pytaniami stosowanymi na egzaminie państwowym na prawo jazdy oraz na innych egzaminach teoretycznych objętych kompetencją Centrum.

Przepisy przejściowe i końcowe (art. 5–10)

Przepisy przejściowe (art. 5 i art. 6) zapewniają ochronę praw nabytych osób wpisanych do ewidencji instruktorów i wykładowców przed dniem wejścia w życie ustawy, które na podstawie dotychczasowych przepisów uzyskały odpowiednie kwalifikacje – osoby te nie będą zobowiązane do retroaktywnego spełnienia nowych, podwyższonych wymagań kwalifikacyjnych. Analogicznie, sprawy wszczęte i niezakończone przed dniem wejścia w życie ustawy będą rozpatrywane na podstawie przepisów dotychczasowych, co odpowiada ogólnej zasadzie nieretroakcji oraz ochrony zaufania do przewidywalności działania organów administracji publicznej.

Przepis art. 7 zapewnia do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, związanych z wpisem do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców lub odpowiedniej ewidencji, stosowanie rozwiązań korzystniejszych, tj. w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

Przepis art. 8 zapewnia, że wyniki części teoretycznej egzaminu uzyskane przed wejściem w życie ustawy zachowują ważność bezterminowo na zasadach dotychczasowych, a nowy 24-miesięczny termin ważności znajduje zastosowanie wyłącznie do wyników uzyskanych po wejściu w życie nowych przepisów – co jest niezbędne dla ochrony uzasadnionych oczekiwań osób, które przystąpiły do egzaminu teoretycznego w przeświadczeniu o bezterminowej ważności jego wyniku.

Część osób, które uzyskały pozytywny wynik egzaminu teoretycznego pod rządami przepisów dotychczasowych, znajduje się obecnie w toku procesu szkolenia praktycznego lub przygotowań do części praktycznej egzaminu. Objęcie tych osób nowym, krótszym reżimem ważności wyniku godziłoby w będące w toku, prawnie chronione interesy tych podmiotów, prowadząc do sytuacji, w której skutki zmiany prawa obciążałyby je w sposób nieproporcjonalny i nieprzewidywalny w chwili przystępowania do egzaminu.

Łączne zastosowanie projektowanego przepisu materialnego (24-miesięczny termin ważności wyniku części teoretycznej egzaminu) oraz przepisu przejściowego art. 8 (zachowanie bezterminowej ważności wyników uzyskanych dotychczas) realizuje konstytucyjny standard wprowadzania zmian prawa w sposób proporcjonalny, z poszanowaniem zasady ochrony

zaufania do państwa i prawa oraz zasady ochrony praw nabytych i interesów w toku, przy jednoczesnym osiągnięciu zamierzonego celu regulacji – zapewnienia aktualności wiedzy teoretycznej osób przystępujących do części praktycznej egzaminu państwowego, a tym samym podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przepis art. 9 wprowadza okres przejściowy (maksymalnie 24 miesiące od dnia wejścia w życie ustawy) na stosowanie dotychczasowej bazy pytań egzaminacyjnych do czasu opracowania lub zweryfikowania pytań przez nowo utworzone Centrum Egzaminowania, co ma zapewnić nieprzerwane funkcjonowanie systemu egzaminowania w okresie organizacyjnego wdrażania nowej instytucji.

Zróżnicowane terminy wejścia w życie poszczególnych grup przepisów (art. 10) – odpowiednio 1 stycznia 2027 r. jako zasada ogólna, 1 lipca 2027 r. dla przepisów dotyczących rejestracji obrazu i dźwięku z egzaminu oraz podniesionych wymagań kwalifikacyjnych instruktorów, 1 stycznia 2028 r. dla przepisów dotyczących Centrum Egzaminowania oraz 1 stycznia 2029 r. dla pełnego wdrożenia cyfrowej karty kursanta – wynika z istotnie różnego stopnia złożoności organizacyjnej i technicznej wdrożenia poszczególnych rozwiązań. Rozwiązania wymagające budowy nowej infrastruktury teleinformatycznej (cyfrowa karta kursanta, system Centrum Egzaminowania) wymagają najdłuższego okresu przygotowawczego, podczas gdy zmiany o charakterze proceduralnym i organizacyjnym mogą wejść w życie w terminie znacznie krótszym.

Należy także wskazać, że właścicielem nowo tworzonych rozwiązań cyfrowych – (1) cyfrowej karty kursanta i (2) systemu teleinformatycznego, w którym opracowywane i weryfikowane będą pytania egzaminacyjne przez Centrum Egzaminowania – będzie minister właściwy do spraw informatyzacji. Rozwiązanie to wynika z przyjętego modelu organizacyjnego oraz faktu, że oba rozwiązania cyfrowe będą rozwijane i eksploatowane w ramach systemu teleinformatycznego obsługującego centralną ewidencję pojazdów i kierowców (systemu CEPiK).

Projektowane zmiany zmierzają do poprawy przygotowania nowych kierowców do uczestnictwa w ruchu drogowym przez przeniesienie akcentu egzaminowania z wiedzy encyklopedycznej i umiejętności odtwórczych na rzeczywiste kompetencje decyzyjne i percepcję zagrożeń. Ocena skutków dla bezpieczeństwa ruchu drogowego musi być traktowana jako długofalowa: pozytywne efekty będą widoczne stopniowo wraz ze wzrostem udziału

kierowców przygotowanych według nowych standardów w ogólnej populacji uczestników ruchu.

Projekt aktu normatywnego nie wymaga przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, stosownie do § 39 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulaminu pracy Rady Ministrów* (M.P. z 2024 r. poz. 806).

Zgodnie z art. 5 i 6 *ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. z 2025 r. poz. 677, projekt ustawy został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów*, projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny, z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów.

Projektowana ustawa jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.