

## UZASADNIENIE

Projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw ma na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, oraz mobilności młodych osób, co przyczyni się do zmniejszenia zjawiska wykluczenia komunikacyjnego. Jednocześnie projekt ustawy odpowiada na oczekiwania społeczne, uwzględniając postulaty instruktorów, egzaminatorów, środowiska kierowców zawodowych.

Projekt ustawy realizuje rekomendacje Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zawarte w uchwale nr 8/2024 z dnia 5 czerwca 2024 r. w sprawie zmiany przepisów w zakresie zatrzymywania prawa jazdy.

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, przesądzono, iż zasadne jest wprowadzenie rozwiązań, których skutkiem będzie rozwinięcie u takich młodych kierujących poczucia odpowiedzialności za kierownicą oraz uświadomienie im 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.

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

Art. 4 ust. 6 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.) przewiduje, że państwa członkowskie mogą

obniżyć dolną granicę wieku, od której wydawane jest prawo jazdy dla kategorii B i BE - do 17 lat.

Takie prawa jazdy są ważne jedynie na terytorium państwa członkowskiego wydającego prawo jazdy do czasu osiągnięcia przez posiadacza prawa jazdy dolnej granicy wieku określonej przepisami ww. dyrektywy, tj. 18 lat. Państwa członkowskie mogą uznać na swoim terytorium ważność praw jazdy wydanych kierowcom poniżej dolnej granicy wieku określonej w art. 4 ust. 2 - 4 dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie).

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 także dopuszcza 17 latków do egzaminu na prawo jazdy na kategorię B.

W Austrii również 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 kierującego - 5 g/l). Osoba towarzysząca musi zawsze znajdować się obok na miejscu pasażera. Nie obowiązują żadne szczególne zasady dotyczące przewozu pasażerów. Prawo jazdy L17 umożliwia jazdę wyłącznie w Austrii. Dozwolone jest ciągnięcie przyczepy. Kierowca towarzyszący ma mieć co najmniej 25 lat, musi posiadać prawo jazdy kategorii B od 3 lat, oraz nie może 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 szkolą 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 wymagane jest odrębne ubezpieczenie obejmujące jazdę w ramach modelu wczesnego uzyskiwania prawa jazdy (AAFC).

W Danii model jazdy w towarzystwie doświadczonego kierowcy przewiduje, że 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.

W Luksemburgu model jazdy w towarzystwie doświadczonego kierowcy 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 (może być do pięciu 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 wskazania jako osoba towarzysząca w dokumentach młodego kierowcy. Wymagania dla tej osoby towarzyszącej to: wiek powyżej 30 lat i 5 lat doświadczenia w prowadzeniu pojazdów w zakresie kategorii B oraz maksymalny limit posiadanych punktów

karnych to 3. Młodego kierowcę obejmuje zakaz spożywania alkoholu do 21 lat, 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, znajomości technicznej poruszania się pojazdem, ale przede wszystkim brak doświadczenia, nieświadomość istnienia katalogu zagrożeń i brak ich przewidywania, a przy tym nadmierna wiara we własne umiejętności.

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.

Efektywny 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 lata byli sprawcami 2 898 wypadków (15,2% wypadków powstałych z winy kierujących), zginęło w nich 275 osób, a 3 664 osoby zostały ranne.

Liczby te są niższe od danych z 2022 r.: mniej wypadków o 161 (-5,3%), mniej ofiar śmiertelnych o 6 (-2,1%) i rannych 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.

Biorąc pod uwagę powyższe, przewidziano wprowadzenie regulacji dotyczących obniżenia z 18 do 17 lat minimalnego wieku kierowcy w ramach kategorii B prawa jazdy – zmiana w art. 8 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1210, z późn. zm.) – przy jednoczesnym ograniczeniu możliwości kierowania pojazdami, poprzez wzmocnienie mechanizmu nadzoru.

Przewiduje się, że prawo jazdy kategorii B wydane osobie, która nie ukończyła 18 lat będzie uprawniało tą osobę wyłącznie do kierowania:

- 1) na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej - do czasu ukończenia 18 lat;
- 2) w towarzystwie pasażera znajdującego się na przednim siedzeniu, w przypadku pojazdu samochodowego innego niż czterokołowiec - przez okres 6 miesięcy licząc od dnia otrzymania prawa jazdy, jednak nie dłużej niż do czasu ukończenia 18 lat.

Przyjąć należy, że okres 6 miesięcy jest wystarczający dla przyjęcia dobrych nawyków w zakresie kierowania pojazdem.

Uwzględniając, że ww. pasażerem omawianego „młodego kierowcy” tj. kierowcy, który nie ukończył 18 lat powinna być osoba posiadająca odpowiednie doświadczenie w kierowaniu pojazdem, która będzie w stanie przekazywać wskazówki podczas jazdy i kształtować prawidłowe zachowania bezpiecznego kierowania pojazdem - przesądzono, że osoba towarzysząca musi spełniać łącznie następujące warunki:

- 1) mieć ukończone 25 lat;
- 2) posiadać prawo jazdy kategorii B od co najmniej 5 lat, które nie jest zatrzymane na podstawie art. 135 ust. 1 pkt 2 albo art. 135a ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym;
- 3) nie podlegać zakazowi prowadzenia pojazdów w ciągu ostatnich 5 lat;
- 4) nie znajdować się pod wpływem alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.

Wymogi w zakresie dotyczącym wieku i czasu posiadania uprawnień nie będą miały zastosowania do instruktorów i egzaminatorów, którzy uzyskali uprawnienia na podstawie odrębnych przepisów przed ukończeniem 25 lat oraz posiadają prawo jazdy kategorii B przez okres krótszy niż 5 lat.

Przewiduje się, że ww. „młody kierowca”, jako beneficjent nowych regulacji będzie odpowiedzialny za ich stosowanie. Wydawane mu będzie prawo jazdy opatrzone kodem wskazującym, że jego posiadacz jest obowiązany kierować pojazdem określonym w prawie jazdy kategorii B, innym niż czterokołowiec, wyłącznie w towarzystwie pasażera spełniającego wymogi określone w art. 8a ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami - przez okres 6 miesięcy licząc od dnia uzyskania prawa jazdy, jednak nie dłużej niż do czasu ukończenia 18 lat oraz do czasu ukończenia 18 lat w przypadku przewozu osób poniżej 18 lat.

To na „młodym kierowcy” będzie spoczywał obowiązek weryfikacji trzeźwości, wieku, uprawnień i niekaralności pasażera. Prowadzenie pojazdu bez wymaganego doświadczonego pasażera spełniającego wymogi określone w art. 8a ust. 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami traktowane będzie jako jazda bez uprawnień. Oznacza to, że kierowca taki popełni wykroczenie, które zgodnie z art. 94 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2023 r. poz. 2119 oraz z 2024 r. poz. 1907) podlega karze aresztu, ograniczenia wolności lub grzywny nie mniejszej niż 1 500 zł.

Prawo jazdy wydane kierowcy, który ukończył 17 rok życia będzie zawierało w swej treści kod ograniczający zakres uprawnień. Rodzaj tego kodu zostanie wskazany w przepisach rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu, wydanego na podstawie delegacji ustawowej z art. 20 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.

Powyższe regulacje są ściśle powiązane z przewidzianym projektowaną ustawą wdrożeniem rozwiązań dotyczących okresu próbnego.

Podkreślić należy, że regulacje zawarte w rozdziale 14 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. 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.

Przedmiotowe regulacje, zawarte w dodawanym Rozdziale 13a, 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:

- 1) spożywania alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu;
- 2) przekraczania prędkości 50 km/h na obszarze zabudowanym, 80 km/h poza obszarem zabudowanym oraz 100 km/h na autostradzie i drodze ekspresowej dwujezdniowej;
- 3) wykonywania przewozu osób taksówką albo w ramach przewozu okazjonalnego w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1539, z późn. zm.).

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.



Zakłada się, że umożliwienie 17-latkom uzyskania prawa jazdy kategorii B w powiązaniu z wprowadzeniem ograniczeń takich jak: jazda z doświadczonym kierowcą, zerowy poziom alkoholu we krwi, niższe limity prędkości, okres próbny po uzyskaniu prawa jazdy, przyniesie w dłuższej perspektywie poprawę bezpieczeństwa na polskich drogach, wraz ze zminimalizowaniem ciężkości zdarzeń drogowych. Będzie wspierało kształtowanie prawidłowych postaw i zachowań na drodze wśród „młodych kierowców”.

Ponadto w okresie próbnym kierowca będzie zobowiązany odbyć kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym po upływie 4 miesięcy od dnia rozpoczęcia okresu próbnego, ale nie później niż przed upływem 12 miesięcy do dnia jego zakończenia. Po odbyciu szkolenia kierowca będzie zobowiązany przedstawić staroście zaświadczenia o ukończeniu szkolenia i kursu przed upływem okresu próbnego.

Uwzględniając stosunkowo małą liczbę Ośrodków Doskonalenia Techniki Jazdy – około 51 podmiotów funkcjonujących na 31 obiektach szkoleniowych – przesądzono, że zasadne jest dodanie regulacji umożliwiającej Ośrodkom Doskonalenia Techniki Jazdy zawarcie porozumienia dotyczącego prowadzenia wyżej wymienionych szkoleń i kursów.

Takie porozumienia o odpłatnym uczestnictwie osoby szkolonej w kursie lub szkoleniu, o których mowa w art. 91 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami mogłyby być zawierane 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.

Według danych Komendy Głównej Policji w 2023 roku zdecydowana większość wypadków miała miejsce na drogach jedno jezdniowych dwukierunkowych - zdarzeń tych było 16 692, co stanowi 79,7% wszystkich wypadków drogowych w Polsce oraz 87% wszystkich ofiar śmiertelnych i 79,5%

ranych. 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).

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 nr 8/2024 Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego z dnia 5 czerwca 2024 r.

W konsekwencji przewiduje się również zwiększenie uprawnień Policji w zakresie zatrzymywania praw 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, 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 podjąć 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 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 (Dz. U. z 2024 r. poz. 737, z późn. zm.).

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 ww. akredytację kuratora oświaty. Do ww. rejestru wpisano również szkoły policealne, Centra Kształcenia Zawodowego oraz Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego, co umożliwi im ubieganie się o omawianą powyżej akredytację. Takich podmiotów szkolących jest pięć sztuk.

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.

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.

Wskazać należy, że powyższa regulacja dotyczy 22 723 instruktorów.

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.

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 (Dz. U. z 2024 r. poz. 17, z późn. zm.) 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 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 najpełniej odzwierciedlić regulacje zawarte 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 postulatom 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.



Przesądzono, 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 uchylenie 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 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 z dnia 5 stycznia 2011 r. 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.

Jednocześnie uznano, że należy wprowadzić 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.

Projektowany 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) termin wejścia w życie przedmiotowej zmiany określi 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 obowiązkowego 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 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 unieważniania 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.

Przewidziano utrzymanie w mocy przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 81 ust. 1 i art. 95 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, oraz na podstawie art. 17 ust. 7 ustawy z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, przez okres 17 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Projektuje się, że do postępowań w przedmiocie zatrzymania prawa jazdy, przedłużenia okresu próbnego, cofnięcia uprawnienia do kierowania pojazdami oraz spraw z zakresu uprawnień kierowców wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się odpowiednio przepisy ustaw zmienianych w art. 1 i 2, w brzmieniu dotychczasowym.

Projektuje się, że do osób, które uzyskały uprawnienia do kierowania pojazdami przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy oraz do osób, które w okresie 6 lat od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy ukończyły z wynikiem pozytywnym kurs dla kandydatów na instruktorów, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 6 ustawy zmienianej w art. 2, albo ukończyły z wynikiem pozytywnym kurs kwalifikacyjny, o którym mowa w art. 58 ust. 1 pkt 6 ustawy zmienianej w art.

2, stosuje się przepisy dotychczasowe dotyczące obliczania okresu posiadania uprawnienia do kierowania pojazdami, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 2 lit. b i pkt 3 oraz w art. 58 ust. 1 pkt 2 ustawy zmienianej w art. 2.

Projektuje się, że do osób, które przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy rozpoczęły szkolenie, o którym mowa w art. 17 ust. 6a ustawy zmienianej w art. 4, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Przewiduje 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. Projekt nie wywiera wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców oraz małych i średnich przedsiębiorców.

Projekt ustawy jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projekt ustawy nie podlega przedstawieniu organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projektowana ustawa nie zawiera norm technicznych, w związku z czym nie podlega procedurze notyfikacji, zgodnie z trybem określonym w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039 oraz z 2004 r. poz. 597).

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2024 r. poz. 806) projekt zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji. Informacja o zainteresowaniu pracami nad projektem w trybie przepisów o

działalności lobbingowej zostanie przedstawiona po przeprowadzeniu uzgodnień międzyresortowych projektu.

Potwierdzam zgodność wydruku z dokumentem wydanym w postaci elektronicznej:

Identyfikator dokumentu	1369496.8355462.6041949
Nazwa dokumentu	Uzasadnienie do projektu ustawy zm. ustawę PRD 14.01.2025.pdf
Tytuł dokumentu	Uzasadnienie do projektu ustawy zm. ustawę PRD 14.01.2025
Sygnatura dokumentu	DTD-5-1.0210.4.2024
Data dokumentu	14.01.2025 10:16:39
Skrót dokumentu	D66C602BB0FA55EB0B588F9D5FB61EA27E3C6B8F
Wersja dokumentu	1.8
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 14:21:58
Autor wydruku:	Okrzesik Monika