

Warszawa, dnia 31 lipca 2026 r.

L.dz. PZS-16/2026

Szanowny Pan

Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

W związku z pismem nr DTD-13.0210.2.2026 przekazującym do konsultacji społecznych do konsultacji publicznych **projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw** (numer UD402 w Wykazie prac legislacyjnych i programowych Rady Ministrów) poniżej przekazuję uwagi i propozycje Polskiego Związku Szkoleniowego.

- 1) W założeniu projektu ustawy przyjęto, że w cyfrowej karcie kursanta rejestrowany będzie wyłącznie przebieg części praktycznej szkolenia dla kandydata na kierowcę oraz część praktyczna egzaminu wewnętrznego. W całym procesie nie uwzględniono konieczności elektronicznej rejestracji części teoretycznej szkolenia, zajęć z pierwszej pomocy i części teoretycznej egzaminu wewnętrznego. Rejestracji tej części zajęć nie wolno pomijać. Nie można też założyć, że przeprowadzenie tych zajęć będzie potwierdzone jednorazowo za całe 30 godzin. Dotychczas zajęcia teoretyczne, tak jak zajęcia praktyczne były potwierdzane w karcie przeprowadzonych zajęć na takich samych zasadach jak zajęcia praktyczne czyli przez kursanta i wykładowcę czy instruktora po każdych zajęciach. W ocenie Polskiego Związku Szkoleniowego taka zasada powinna zostać zachowana. Proponujemy aby w cyfrowej karcie kursanta rejestrować na takich samych zasadach jak dotychczas także informacje o szkoleniu teoretycznym oraz o szkoleniu z pierwszej pomocy. Takie rozwiązanie ujednolici sposób prowadzenia dokumentacji i jednoznacznie ułatwi jej kontrolę.
Warto zauważyć, że czy tak czy inaczej przeprowadzenie zajęć teoretycznych musi być w jakiś sposób rejestrowane i potwierdzane. Jeżeli nie wprowadzimy tego rozwiązania do cyfrowej karty kursanta to potwierdzanie zajęć teoretycznych będzie się musiało odbywać tak jak dotychczas w oparciu o papierowe dokumenty. Zatem w tym wypadku wprowadzenie cyfrowej karty kursanta zamiast usprawnić prowadzenie dokumentacji związanej ze szkoleniem, stanie się dodatkowym elementem do papierowych dokumentów. Proponujemy przeredagowanie definicji zawartych w art. 1 pkt 1 w następujący sposób:

- a) zmianę definicji cyfrowej karty kursanta:

„5) cyfrowej karcie kursanta – należy przez to rozumieć zestaw danych identyfikujących osobę ubiegającą się o uzyskanie uprawnień do kierowania pojazdem silnikowym, instruktora, wykładowcę, ośrodek szkolenia kierowców lub podmiot prowadzący szkolenie, o którym mowa w art. 26 ust. 1 pkt 1a lub ust. 3, a także dane dotyczące przebiegu szkolenia i egzaminu wewnętrznego, utworzony, udostępniany, aktualizowany i archiwizowany w systemie teleinformatycznym zapewnionym przez ministra właściwego do spraw informatyzacji, zintegrowany z systemem, o którym mowa w art. 16a;”

b) zmianę definicji indywidualnego numeru kursanta:

„6) indywidualnym numerze kursanta – należy przez to rozumieć unikalny numer identyfikujący osobę ubiegającą się o uzyskanie uprawnień do kierowania pojazdem silnikowym, umożliwiający tej osobie potwierdzanie w cyfrowej karcie kursanta danych i informacji dotyczących przebiegu szkolenia oraz egzaminu wewnętrznego;”

c) zmianę definicji indywidualnego numeru instruktora/wykładowcy:

7) indywidualnym numerze instruktora lub wykładowcy – należy przez to rozumieć unikalny numer identyfikujący instruktora lub wykładowcę, umożliwiający wprowadzenie i potwierdzenie w cyfrowej karcie kursanta danych i informacji dotyczących przebiegu szkolenia i egzaminu wewnętrznego, generowany w aplikacji mObywatel.”;

Wprowadzenie obowiązku rejestracji w cyfrowej karcie kursanta zajęć teoretycznych i szkolenia z pierwszej pomocy będzie wymagało przededagowania pozostałych przepisów z tym związanych w pozostałej części projektu ustawy.

- 2) W art. 1 w pkt 2 w lit. a proponujemy zmianę nowego brzmienia przepisu art. 23 ust. 2 pkt 2 lit. a poprzez zamianę słów „silnikowymi kategorii B lub B1,” na słowa „kategorii B lub B1 oraz kategorii AM - w przypadku przeprowadzania szkolenia zakresie prawa jazdy kategorii AM przy użyciu czterokołowca lekkiego lub motoroweru trójkołowego;”

Zarówno szkolenie jak i egzaminowanie w zakresie prawa jazdy kategorii AM może odbywać się na czterokołowcu lekkim albo motorowerze trójkołowym. Szkolenie takie jak i egzamin odbywa się na zasadach określonych dla prawa jazdy kategorii B1. Dlatego też, jeżeli OSK prowadzi szkolenia na prawo jazdy kategorii AM czterokołowca lekkiego lub motoroweru trójkołowego to to szkolenie także powinno być formalnie wyłączone spod wymagania przeprowadzania go na placu manewrowym. Usunięcie z definicji słowa „silnikowym” wiąże się z definicją motoroweru który nie jest pojazdem silnikowym.

- 3) W art. 1 w pkt 2:

a) w lit. b proponujemy zmianę polegającą na zmianie brzmienia nowego ust. 2a poprzez zamianę słów „pojazdem silnikowym kategorii B lub B1” na słowa „kategorii B lub B1 oraz kategorii AM - w przypadku przeprowadzania szkolenia zakresie prawa jazdy kategorii AM przy użyciu czterokołowca lekkiego lub motoroweru trójkołowego;”

Uzasadnienie jak powyżej.

- b) Po lit b dodaje się lit c w brzmieniu:

W art. 23 po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 7a w brzmieniu:

„3a. Część praktyczna szkolenia, o której mowa w ust. 2 pkt 2, w wymiarze 10% zajęć, może być prowadzona przy użyciu urządzenia technicznego do symulowania jazdy samochodem osobowym, spełniającego wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 7a, posiadającego ważny certyfikat wydany przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji, który potwierdza spełnienie tych wymagań przez to urządzenie.

7a. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wymagania techniczno-organizacyjne oraz zakres funkcjonalności realizowanej przez urządzenie, o którym mowa w ust. 3a, uwzględniając potrzebę zapewnienia wykorzystania podczas szkolenia urządzeń spełniających jednolite wymagania.”;

Uzasadnienie

Uwzględniając rozwój technologii szkoleniowych i zapotrzebowanie rynku, podobnie jak w przypadku szkoleń dla kierowców zawodowych, proponujemy umożliwienie ośrodkom szkolenia kierowców prowadzenie części szkolenia praktycznego przy użyciu odpowiednich symulatorów jazdy. Urządzenia te mogłyby być z powodzeniem stosowane w pierwszej fazie szkolenia na placu manewrowym, w szczególności w zakresie obsługi urządzeń pojazdu, zmiany biegów, trzymania się w pasie ruchu, umiejętności ruszania i bezpiecznego zatrzymania. W drugiej fazie szkolenia symulatory mogłyby być wykorzystane do nauki jazdy po autostradzie. W szczególności dotyczy to miejscowości, w których wyjazd na autostradę czy drogę szybkiego ruchu jest utrudniony. Zanim osoba szkolona fizycznie wyjechałaby na autostradę w bezpieczny sposób mogłaby się oswoić z zasadami wjazdu na autostradę, włączania się do ruchu, zmiany pasa ruchu, a także opuszczenia autostrady. Takie zajęcia na pewno przygotowałyby kursantów do lekcji w realnym ruchu dając instruktorom poczucie bezpieczeństwa przy pierwszych lekcjach w fizycznym ruchu drogowym.

Należy pamiętać, że symulatory dają możliwość oprócz zwykłych sytuacji drogowych symulowania sytuacji nietypowych z którymi osoba szkolona może nigdy nie spotkać się podczas szkolenia. Możliwość prowadzenia takiego szkolenia w znacznym stopniu przyczyni się do poprawy umiejętności przyszłych kierowców, a więc także do poprawy bezpieczeństwa.

Należy pamiętać, że konieczność umożliwienia wszystkim osobom szkolonym bezpiecznego zapoznania się z zasadami ruchu po autostradach jest jednoznacznie uzasadniona ostatnimi wypadkami śmiertelnymi na tych drogach. Warto umożliwić wszystkim, nawet tym którzy do autostrady nie mają jeszcze dostępu, bezpieczną naukę poruszania się tymi drogami z uwzględnieniem wjazdów i zjazdów z nich.

4) W art. 1 w pkt 3:

- a) Proponujemy dostosowanie przepisów do rejestracji całości przebiegu zarówno szkolenia (teoria, praktyka zajęcia z pierwszej pomocy) jak i egzaminu wewnętrznego zgodnie z opisem powyżej.
- b) W proponowanym art. 23b w ust. 2 wskazujemy, że organ właściwy w sprawach wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami tworzy cyfrową kartę kursanta i generuje indywidualny numer kursanta. W naszej ocenie brakuje tu odesłania do tworzenia profilu kandydata na kierowcę który do tej pory był opisany w rozporządzeniu w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami. Aby zachować właściwą kolejność tworzonych przez starostę dokumentów proponujemy następujące brzmienie tego przepisu:

„2. Organ właściwy w sprawach wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym, generując profil kandydata na kierowcę w systemie teleinformatycznym tworzy cyfrową kartę kursanta i generuje indywidualny numer kursanta.”

Takie rozwiązanie będzie zgodne z dotychczasowym rozwiązaniem informatycznym i wskaże staroście kolejność zadań. Przeniesienie zadania tworzenia profilu kandydata na kierowcę z rozporządzenia do ustawy jest niezbędne do wskazania i utrzymania jednolitego trybu postępowania w tych sprawach.

- c) W proponowanym art. 23c w ust. 1 pkt 1 lit i sugerujemy usunięcie możliwości wskazywania liczby kilometrów poprzez ręczne wpisywanie wskazań licznika pojazdu. Takie rozwiązanie niestety spowoduje, że tak czy inaczej będą wpisywane niewłaściwe informacje. Tylko automatyczna rejestracja za pomocą GPS rozwiązuje ten problem.
- d) Odnosząc się do zapisywania śladu GPS tylko w formacie pliku GPX należy wskazać, że jest to zbyt mało. Na rynku istnieją programy, które służą do podmiany danych zapisanych w plikach GPX. I to nie po ich utworzeniu, a w czasie rzeczywistym Jest to tzw. GPS spoofing. Rozwiązaniem jest np. zapis dwóch plików zarówno od kursanta jak i od instruktora, albo danych z BTS.
- e) W proponowanym art. 23c ust. 2 sugerujemy dodanie warunku aby instruktor miał dostęp do tych danych, ale dopiero po potwierdzeniu swojej tożsamości (np. po zalogowaniu się do aplikacji instruktora potwierdzając swoją tożsamość poprzez login.gov.). Samo wprowadzenie indywidualnego numeru instruktora nie jest wystarczające, a tym bardziej wyłącznie podanie imienia nazwiska i numeru instruktora. Mimo wszystko jest to dostęp do danych osobowych kursanta. Imię, nazwisko i nr instruktora może wpisać każdy i znać każdy. Jest tu duże pole do popisu dla obchodzenia przepisów.
- f) W naszej ocenie możliwość podpisania (zatwierdzenia) zarówno rozpoczęcia szkolenia jak i jego zakończenia (przez kursanta i instruktora) powinna być możliwa dopiero po zalogowaniu się i uwierzytelnieniu tożsamości kursanta w aplikacji (lub WEB). Zarówno kursant jak i instruktor powinien móc zalogować się do aplikacji na 10 minut przed rozpoczęciem zajęć i wylogować się na 10 minut po zakończeniu zaplanowanych zajęć. Takie rozwiązanie pozwoli na uniknięcie sytuacji w której OSK wyposaży swoich kursantów w tablety lub smartfony, do których kursanci zalogują się tylko (potwierdzą tożsamość) raz na początku szkolenia, a instruktor będzie je mógł wozić ze sobą i potwierdzać kolejne zajęcia za siebie i za kursanta przekazany nr kursanta. Obowiązek zalogowania przed zajęciami i wylogowania po zajęciach (tu może być automat wylogowujący po stwierdzeniu potwierdzenia zakończenia danych zajęć)
- g) W proponowanym art. 23c ust. 3 i 4 sugerujemy usunięcie obowiązku wpisywania przez instruktora do cyfrowej karty kursanta danych dotyczących ośrodka szkolenia czy daty i godziny rozpoczęcia zajęć. Te dane powinny być już wpisane automatycznie przez system. Najpierw kursant przychodzi do ośrodka szkolenia kierowców i zapisuje się na kurs, a więc dana karta przydzielona jest już do właściwego ośrodka szkolenia. Numer instruktora także powinien wpisywać się automatycznie. To ośrodek szkolenia kierowców wyznacza dla danej osoby instruktora prowadzącego, zatem wiadomo jaki instruktor powinien prowadzić szkolenie danej osoby.

Pozostawienie tego przepisu w takiej formie jak dziś może spowodować, że dowolny instruktor niezatrudniony w danym OSK będzie mógł w cyfrowej karcie kursanta wpisać

dowolny OSK i dowolnego instruktora. Kursant i tak tego nie sprawdzi i potwierdzi. Narażamy się na powstanie kolejnej patologii.

Podobnie po zakończeniu zajęć. Zarówno godzina zakończenia, jak i liczba kilometrów przejechanych powinna być wpisywana automatycznie na podstawie danych GPS.

- h) W odniesieniu do art. 23c ust. 5 proponujemy rozważenie bieżącego przesyłania danych do cyfrowej karty kursanta wraz z danymi z BTS. W naszej ocenie możliwość późniejszego przesłania wygenerowanego pliku daje możliwość podstawienia dowolnych danych już w momencie zakończenia zajęć. Wystarczy, że ktoś będzie miał wcześniej przygotowany plik i stosowany przez niego program podstawy go w momencie zakończenia szkolenia.
 - i) W odniesieniu do art. 23d ust. 1 proponujemy jednoznaczne wskazanie kto i na jakich zasadach będzie miał dostęp do uwag kursanta co do przebiegu szkolenia. W naszej ocenie powinno to być tak samo jak w przypadku przyczyny odmowy potwierdzenia zajęć, ale dodatkowo ta informacja powinna być dostępna zarówno w przypadku odmowy jak i w przypadku potwierdzenia. Uwagi kursanta mogą powstać także jak potwierdzi zajęcia. Do uwag powinien też mieć wgląd organ nadzoru.
 - j) W odniesieniu do art. 23d ust. 3 proponujemy dodanie konieczności akceptacji dokonywanych zmian przez co najmniej kierownika OSK, ale najlepiej gdyby musiał zrobić to organ nadzoru (starosta). Pozostawienie możliwości korekty bez odgórnego zatwierdzenia wydaje się niezasadne. Tutaj także należy uwzględnić brak możliwości korekty OSK które prowadziło szkolenie. (patrz lit. f)
 - k) W odniesieniu do art. 23d ust. 6 proponujemy zamianę słowa „lub” na „jednak nie później niż”. Pozostawienie tu słowa lub daje możliwość wprowadzenia tych danych np. po 3 miesiącach jeżeli następne zajęcia odbędą się dopiero za 3 miesiące. Nasza propozycja zawęży maksymalny termin wprowadzenia tych danych do 7 dni.
 - l) W odniesieniu do art. 23e ust. 1 pkt 4 proponujemy likwidację dostępu WORD do danych umieszczonych w cyfrowej karcie kursanta. W naszej ocenie żadne dane z danych umieszczonych w tej karcie nie są WORD potrzebne. WORD potrzebuje wyłącznie danych umieszczonych w CEPIK dotyczących zaświadczenia o ukończonym szkoleniu. Możliwość dostępu do pozostałych danych jest dostępem nadmiarowym niepotrzebnym do realizacji zadań WORD.
 - m) W odniesieniu do art. 23e ust. 2 w naszej ocenie trzeba się zdecydować, czy nadal będziemy mieli do czynienia z profilem kandydata na kierowcę, czy nie. W nowo przygotowanym przepisie art. 27 ust. 4b dodajemy informację że zaświadczenie o ukończeniu szkolenia wystawia się za pomocą wpisania tej informacji do CEPIK. Dotychczas to zaświadczenie wpisywało się poprzez uzupełnienie profilu kandydata na kierowcę (patrz § 16 rozporządzenia w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami). Zatem jeżeli zamierzamy pozostawić profil to warto byłoby przenieść zapis z rozporządzenia do ustawy, lub wprowadzić przepis, że wprowadza się do CEPIK poprzez aktualizację profilu kandydata na kierowcę. Takie rozwiązanie rozwieje wątpliwości co do sposobu postępowania i miejsca w systemie cyfrowej karty przeprowadzonych zajęć.
- 5) W odniesieniu do art. 1 w pkt 4 w proponowanym przepisie zawarto obowiązek wyposażenia pojazdów do nauki jazdy w urządzenie lokalizacyjne o którym mowa w art. 23f pkt 1. Z tym że w art. 23f pkt 1 jest także mowa o aplikacji mobilnej zintegrowanej z cyfrową kartą kursanta. W naszej ocenie w proponowanym przepisie zabrakło wyłączenia odnoszącego się do tej aplikacji. Proponujemy następujące rozwiązanie:

„e) wyposażonym w urządzenie lokalizacyjne, o którym mowa w art. 23f pkt 1 – w zakresie szkolenia osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym

– nie dotyczy pojazdów w których podczas szkolenia wykorzystuje się aplikację mobilną zintegrowaną z cyfrową kartą kursanta zapewniającą możliwości rejestrowania trasy jazdy;”;

- 6) W odniesieniu do art. 1 w pkt 5 w lit. a w proponowanym pkt 7 jest błędne odesłanie zamiast art. 23h ust. 4 powinno być ust. 5.
- 7) W odniesieniu do art. 1 pkt 6 w naszej ocenie pomimo likwidacji na egzaminie państwowym zadań realizowanych na placu manewrowym to w przypadku prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców plac ten powinien pozostać. Nie muszą to być tak jak dotychczas zadania egzaminacyjne ale mimo wszystko powinien to być plac pozwalający na wykonanie podstawowych manewrów takich jak nauka ruszania, podstawowa nauka ruszania, hamowania, jazdy w przód i tył, obsługi pojazdu czy przygotowania do jazdy. Są to czynności niezbędne do nauczania w bezpiecznych warunkach a nie w ruchu drogowym. Zatem każdy OSK powinien mieć taką przestrzeń przygotowaną dla kandydatów na kierowców rozpoczynających swoją przygodę z prawem jazdy. W naszej ocenie taki optymalny plac to około 10 m na 30 m czyli około 300 m². Dzisiejszy podstawowy plac manewrowy dla OSK prowadzących szkolenie w zakresie prawa jazdy kategorii B to co najmniej 550 m². Zatem 300 m² to obniżenie wymagań dla OSK, ale bez likwidacji bezpiecznej przestrzeni szkoleniowej. Plac manewrowy jest jedynym miejscem umożliwiającym bezpieczne wykonywanie przez kursanta pierwszych samodzielnych czynności związanych z prowadzeniem pojazdu.

Na placu kursant nabywa podstawowe umiejętności obejmujące:

- ruszanie i zatrzymywanie pojazdu,
- płynne operowanie sprzęgłem i skrzynią biegów,
- utrzymanie właściwego toru jazdy,
- kontrolę pojazdu przy bardzo małych prędkościach,
- ocenę gabarytów pojazdu,
- jazdę z wykorzystaniem biegu wstecznego,
- wykonywanie podstawowych manewrów.

Dopiero po opanowaniu tych czynności możliwe jest bezpieczne rozpoczęcie szkolenia w ruchu drogowym.

Samodzielna jazda kursanta może odbywać się wyłącznie na placu manewrowym. Szczególną rolę plac manewrowy pełni w zakresie wykonywania przez kursanta samodzielnych manewrów. Wyłącznie na placu możliwe jest stworzenie warunków, w których instruktor może czasowo opuścić pojazd, obserwować wykonywany manewr z zewnątrz oraz ocenić:

- sposób prowadzenia pojazdu,
- rzeczywisty tor jazdy,
- zachowanie odpowiednich odległości,
- prawidłowość obserwacji otoczenia,
- ocenę gabarytów pojazdu,
- samodzielność podejmowanych decyzji.

Takiej formy szkolenia nie można przenieść do ruchu drogowego.

Instruktor prowadzący szkolenie na drodze publicznej ma obowiązek sprawowania bezpośredniego nadzoru nad przebiegiem jazdy i zapewnienia bezpieczeństwa uczestnikom ruchu. Opuszczenie pojazdu oraz pozostawienie kursanta wykonującego samodzielnie manewry na drodze publicznej byłoby niedopuszczalne zarówno z punktu widzenia bezpieczeństwa, jak i odpowiedzialności instruktora.

Oznacza to, że po likwidacji obowiązku zapewnienia placu manewrowego kursanci zostaliby całkowicie pozbawieni możliwości wykonywania samodzielnych ćwiczeń pod nadzorem instruktora prowadzonym z zewnętrzną obserwacją.

Byłaby to istotna utrata jakości procesu szkolenia, której projekt nie identyfikuje ani nie rekompensuje.

- 8) Jeżeli jednak pozostaniemy przy braku wymagania placu manewrowego w przypadku OSK prowadzących szkolenie w zakresie prawa jazdy B to w art. 31 ust. 1 należy rozważyć podjęcie tych samych działań w stosunku do OSK spełniających dodatkowe wymagania. Jeżeli nie dla wszystkich OSK to opisany w pkt 7 plac powinien być wymagany przy OSK spełniającym dodatkowe wymagania w zakresie prawa jazdy kategorii B. Jednak trzeba pamiętać, że trzeba określić wielkość placu.
- 9) Proponujemy wprowadzenie do art. 31 ustawy o kierujących pojazdami następującej poprawki:

W art. 31 po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Przedsiębiorca może nie spełniać wymagań, o których mowa w ust. 1 pkt 3 lit. b, w zakresie prawa jazdy kategorii C, jeśli posiada zespół pojazdów spełniający wymagania dla pojazdu szkoleniowego w zakresie prawa jazdy kategorii C+E, składający się z ciągnika siodłowego z naczepą, w którym ciągnik siodłowy jest nie starszy niż 7 lat.”

Od początku 2026 r. do prowadzenia szkolenia i egzaminowania osób w zakresie prawa jazdy kategorii C+E są wymagane ciągniki siodłowe z naczepą. Oznacza to jednocześnie, że do szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii C będzie potrzebny inny pojazd niż do szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii C+E. Wiele podmiotów prowadzących szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii C i C+E kupiło nowe lub prawie nowe zespoły pojazdów składające się z ciągnika siodłowego z naczepą. Jest to na tyle duże obciążenie finansowe, że w przypadku ciężarówki na prawo jazdy kategorii C niektórych podmiotów może nie być stać na zakup kolejnego, młodszego niż 7 lat pojazdu. Dlatego też proponujemy aby pojazd kategorii C+E jakim jest ciągnik siodłowy z naczepą, pozwalał także na spełnianie dodatkowych warunków w zakresie pojazdów, dla podmiotu posiadającego lub występującego o poświadczenie spełniania dodatkowych wymagań.

- 10) Proponujemy wprowadzenie do art. 35 ustawy o kierujących pojazdami następującej poprawki:

W art. 35 po ust. 3 dodaje się ust. 3a w brzmieniu:

„3a. Zajęcia, o których mowa w ust. 3 pkt. 1, mogą być realizowane przy wykorzystaniu metod on-line polegających na transmisji w czasie rzeczywistym dźwięku i obrazu między osobą prowadzącą takie zajęcia, a jej uczestnikami.”

Proponujemy doprecyzowanie przepisów dotyczących prowadzenia szkolenia instruktorów nauki jazdy. Zgodnie z przepisami ustawy o kierujących pojazdami szkolenia dla instruktorów nauki jazdy mogą prowadzić:

- 1) ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań - odpowiednio do zakresu posiadanego poświadczenia;
- 2) jednostka wojskowa - w zakresie szkolenia instruktorów na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;

- 3) jednostka organizacyjna służb podległych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych - w zakresie szkolenia osób na potrzeby tych służb;
- 4) podmiot wykonujący przewozy tramwajem - w zakresie szkolenia instruktorów osób ubiegających się o uprawnienie do kierowania tramwajem;
- 5) wojewódzki ośrodek ruchu drogowego spełniający wymagania, o których mowa w art. 31 ust. 1 pkt 3-5.

Jednym z przywilejów dla przedsiębiorcy prowadzącego, wymieniony w pkt. 1, ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań jest, zgodnie z art. 26 ust. 2 ustawy, szkolenie osób w formie nauczania na odległość z wykorzystaniem technik komputerowych i Internetu, o którym mowa w art. 23 ust. 3 ustawy. Jest to przywilej stosowany w przypadku szkolenia kandydatów na kierowców. Podmioty te są od lat przygotowane i odpowiednio wyposażone, aby takie zajęcia w zgodny z prawem sposób prowadzić. W ostatnim czasie niektóre organy nadzoru poddały w wątpliwość możliwość prowadzenia przez te podmioty zajęć teoretycznych dla instruktorów nauki jazdy metodą on-line polegającą na transmisji w czasie rzeczywistym dźwięku i obrazu między osobą prowadzącą takie zajęcia, a jej uczestnikami. Oczywiście nie jest to metoda zabroniona, ale mając na względzie czystość stanowionego prawa i dążąc do jego jednolitego stosowania proponujemy jednoznaczne wskazanie, że taki ośrodek ma prawo prowadzić część teoretyczną szkolenia dla instruktorów nauki jazdy przy pomocy metod on-line polegających na transmisji w czasie rzeczywistym dźwięku i obrazu między osobą prowadzącą takie zajęcia, a jej uczestnikami. Warto zauważyć, że w odróżnieniu od metod e-learningowych prowadzenie wykładów on-line na żywo nie obniża jakości szkolenia i daje możliwość pełnej interakcji pomiędzy osobami szkolonymi, a wykładowcą gwarantując odpowiednio wysoką jakość szkolenia i zaangażowanie osób szkolonych.

Wprowadzenie tej regulacji otwiera możliwości udziału w kursach dla kandydatów na instruktorów i instruktorów osobom, które ze względu na rodzaj i system wykonywanej pracy były wykluczone z możliwości zdobycia uprawnień instruktora nauki jazdy, w przeciwieństwie do osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania.

Jednocześnie nie generuje to dodatkowych zobowiązań i obciążeń zarówno po stronie społecznej (koszt szkolenia dla zainteresowanej osoby nie zwiększa się względem standardowego szkolenia stacjonarnego, po stronie przedsiębiorcy korzysta się z już wypracowanych technik i sprawdzonego, bezpiecznego oprogramowania, po stronie nadzoru możliwość weryfikacji przeprowadzenia zajęć nie tylko na podstawie ewidencji w dokumentacji, ale również wglądu w zarejestrowane zajęcia, oraz weryfikacji merytoryki i zgodności z programem nauczania – analogicznie jak w przypadku szkolenia dla osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania) jak i nie stanowi obciążenia dla budżetu.

- 11) W odniesieniu do art. 1 pkt 13 proponujemy następujące brzmienie przepisu art. 50 ust 2 pkt 9:

„9) która przystępowała w tym samym dniu do części praktycznej egzaminu państwowego w zakresie danej kategorii prawa jazdy, z którego uzyskała wynik negatywny.”;

Zaproponowane w projekcie brzmienie przepisu jest nielogiczne ponieważ z przepisu wynika, że osoba przystępuje do egzaminu, a tak naprawdę nie powinna być na niego w ogóle zapisana. Zaproponowane brzmienie zakazuje zapisania na kolejny egzamin takiej osoby w danym dniu, a nie egzaminowania już osoby zapisanej.

12) W odniesieniu do art. 1 pkt 14:

- a) W lit c proponujemy pozostawienie dotychczasowej maksymalnej liczby pytań lub ewentualnie usunięcie całego przepisu.

Obniżenie liczby pytań w bazie pytań stosowanej na egzaminie państwowym na prawo jazdy do 1500 doprowadzi do sytuacji w której każdy średnio-inteligentny kandydat na kierowcę będzie w stanie nauczyć się wszystkich pytań na pamięć. Nie pomoże dynamiczna zmiana pytań, czy ich utajnienie, jeżeli np. w zakresie prawa jazdy kategorii B będzie tylko 400 pytań egzaminacyjnych. Warto zauważyć, że liczba 1500 dotyczy pytań egzaminacyjnych na wszystkie kategorie prawa jazdy zarówno z części ogólnej jak i z części specjalistycznej, wliczając także te na pozwolenie na kierowanie tramwajem czy te na prawo jazdy kategorii AM. Zatem na poszczególne kategorie prawa jazdy będziemy mieli do nauczenia się wyłącznie po kilkaset pytań. Z punktu widzenia procesu kształcenia jest to zła sytuacja, bo ograniczony ze względów praktycznych do niezbędnego minimum zakres części teoretycznej egzaminu spowoduje ograniczenie, ze względów ekonomicznych prowadzenia wykładów na korzyść nauki poszczególnych pytań. Takie działanie przyczyni się do pogorszenia jakości szkolenia a nie do jego poprawy.

- b) Odnosząc się do propozycji zawartej w literze e dotyczącej podziału części praktycznej egzaminu na część na placu manewrowym i na część w ruchu drogowym w naszej ocenie rozwiązanie to jest właściwe, ale nie wymaga uregulowania ustawowego. Zasady organizacji i przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy zgodnie z delegacją ustawową określoną w art. 66 ust. 1 pkt 4 ustawy o kierujących pojazdami opisane są w rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach. Tam są umieszczone zasady wystawiania oceny czy możliwości kontynuowania egzaminu. Dlatego też w naszej ocenie umieszczenie w ustawie przepisów art. 51 ust. 3a – 3c jest niezasadne. Wpisując je do ustawy należałoby do ustawy przenieść pozostałe zasady ocenienia co jest w naszej ocenie niepotrzebne. Zatem przepisy te, jak najbardziej potrzebne, należy umieścić w nowym rozporządzeniu w sprawie egzaminowania. Takie rozporządzenie i tak będzie musiało być przygotowane ze względu na likwidację placu manewrowego w ramach egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy kategorii B.
- c) Ośrodek egzaminowania przesyła właściwemu organowi wydającemu prawo jazdy lub pozwolenie informację o pozytywnym albo negatywnym wyniku egzaminu przez aktualizację profilu kandydata na kierowcę w centralnej ewidencji kierowców.

13) W odniesieniu do art. 1 pkt 18 w odniesieniu do:

- a) art. 53b ust. 1 W naszej ocenie wskazujemy nie ten system teleinformatyczny który powinien być wskazany. Jeżeli zachowujemy profil kandydata na kierowcę to można zachować następujące brzmienie użyte zresztą w rozporządzeniu w sprawie egzaminowania:

„Art. 53b. 1. Wojewódzki ośrodek ruchu drogowego aktualizuje profil kandydata na kierowcę w centralnej ewidencji kierowców w zakresie pozytywnego wyniku części praktycznej egzaminu państwowego uzyskanego na placu manewrowym, wraz z datą jego uzyskania oraz wskazaniem kategorii prawa jazdy lub pozwolenia, której wynik dotyczy.”

Takie rozwiązanie pozostawia jako podstawowy dokument kandydata na kierowcę profil kandydata na kierowcę.

Odchodząc od szczegółów warto zauważyć, że także w tym przypadku w ustawie niema żadnych odniesień do wpisywania czy przysyłania wyniku egzaminu i sposobu postępowania z poszczególnymi wynikami poszczególnych części egzaminów. Jest to domena rozporządzenia w sprawie egzaminowania tak jak opisywaliśmy w lit. c. Dlatego też należy rozważyć przeniesienie do ustawy całości sposobu i zasad uzyskiwania wyników egzaminów, albo (co będzie prostsze) wykreślenie ww. przepisów z ustawy i przeniesienie ich, tak jak dotychczas do rozporządzenia.

- b) W odniesieniu do art. 53c w naszej ocenie wydaje się, że nie jest konieczna ostatnia część tego przepisu mówiąca „a wynik egzaminu ustala wyłącznie na podstawie zadań wykonanych w ruchu drogowym”. Ostateczny wynik części praktycznej egzaminu powinien być ustalony na podstawie oceny zarówno zadań na placu manewrowym (wykonanych wcześniej) jak i zadań w ruchu drogowym wykonanych aktualnie. Zatem na pewno nie tak jak określono w przepisie. Rozwiązaniem byłoby zupełne odseparowanie wyniku części teoretycznej, części praktycznej na placu i części praktycznej w ruchu drogowym.

Tak jak powyżej przepis ten powinien być przeniesiony do rozporządzenia.

- 14) W odniesieniu do art. 1 pkt 28 w naszej ocenie rozwiązanie to jest jak najbardziej oczekiwane przez środowisko. Jednak do właściwego działania niezbędna jest zmiana przepisów art. 55 ustawy – Prawo o ruchu drogowym tak aby osoba szkolona, a nie tylko ubiegająca się o uprawnienia do kierowania pojazdami miała możliwość kierowania pojazdem na którym znajduje się tablica „L”. Propozycje zapisów w tym zakresie przedstawimy w dalszej części pisma.

- 15) W odniesieniu do art. 3:

- a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

- 1) w art. 2

- a) w pkt 37 po wyrazach „Służbę Więzienną” skreśla się średnik i dodaje się wyrazy „oraz pojazdy przeznaczone wyłącznie do nauki jazdy i egzaminowania;”

- b) po pkt 47c dodaje się pkt 47d w brzmieniu:

„47d) mikromobilność dzielona – usługę polegającą na udostępnianiu użytkownikom, w sposób odpłatny lub nieodpłatny, pojazdów lub urządzeń przeznaczonych do indywidualnego przemieszczania się na krótkich dystansach, w szczególności rowerów, hulajnóg elektrycznych lub urządzeń transportu osobistego, z wykorzystaniem aplikacji mobilnej lub innego systemu teleinformatycznego umożliwiającego korzystanie z tych pojazdów lub urządzeń przez wielu użytkowników;”;

Uzasadnienie

Zgodnie z przepisami art. 8 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz.U. z 2023 r. poz. 70) Opodatkowaniu podatkiem od środków transportowych podlegają:

- 1) samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony i poniżej 12 ton;
- 2) samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej równej lub wyższej niż 12 ton;

- 3) ciągniki siodłowe i balastowe przystosowane do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów od 3,5 tony i poniżej 12 ton;
- 4) ciągniki siodłowe i balastowe przystosowane do używania łącznie z naczepą lub przyczepą o dopuszczalnej masie całkowitej zespołu pojazdów równej lub wyższej niż 12 ton;
- 5) przyczepy i naczepy, które łącznie z pojazdem silnikowym posiadają dopuszczalną masę całkowitą od 7 ton i poniżej 12 ton, z wyjątkiem związanych wyłącznie z działalnością rolniczą prowadzoną przez podatnika podatku rolnego;
- 6) przyczepy i naczepy, które łącznie z pojazdem silnikowym posiadają dopuszczalną masę całkowitą równą lub wyższą niż 12 ton, z wyjątkiem związanych wyłącznie z działalnością rolniczą prowadzoną przez podatnika podatku rolnego;
- 7) autobusy.

Podatek ten został nałożony na wszystkich posiadaczy ww. środków transportu w założeniu, że pojazdy te wykorzystywane są w mniejszym lub większym stopniu do wykonywania odpłatnego transportu drogowego osób lub rzeczy.

Wiadomym jest, że wykonywanie takiego transportu, a w szczególności regularny przejazd obciążonymi pojazdami drogami lokalnymi przyczynia się do ich szybszego zużycia i ich przyspieszonej degradacji. Dlatego też słusznym rozwiązaniem jest podatkowa partycypacja posiadaczy takich pojazdów w budżecie lokalnych samorządów tak aby można było na bieżąco naprawiać i rozwijać lokalną infrastrukturę drogową.

Jednak ustawodawca zauważył, że w przypadku niektórych pojazdów, w szczególności tych nieużywanych do wykonywania transportu drogowego osób lub rzeczy, podatek ten nie powinien być pobierany. Stanowi o tym art. 12 przedmiotowej ustawy który wskazuje, że:

„Art. 12 1. Zwalnia się od podatku od środków transportowych:

- 1) pod warunkiem wzajemności - środki transportowe będące w posiadaniu przedstawicielstw dyplomatycznych, urzędów konsularnych i innych misji zagranicznych, korzystających z przywilejów i immunitetów na podstawie ustaw, umów lub zwyczajów międzynarodowych, oraz członków ich personelu, jak również innych osób zrównanych z nimi, jeżeli nie są obywatelami polskimi i nie mają miejsca pobytu stałego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) środki transportowe stanowiące zapasy mobilizacyjne, pojazdy specjalne oraz pojazdy używane do celów specjalnych w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym;
- 3) pojazdy zabytkowe, w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym.
- 4) W szczególności należy tu wskazać na zwolnienie od podatku od środków transportowych pojazdów specjalnych oraz pojazdy używane do celów specjalnych. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym są to pojazdy samochodowe lub przyczepy przeznaczone do wykonywania specjalnej funkcji, która powoduje konieczność dostosowania nadwozia lub posiadania specjalnego wyposażenia. W pojeździe tym mogą być przewożone osoby i rzeczy związane z wykonywaniem tej funkcji.

Czyli są to pojazdy stricte przeznaczone do konkretnych celów, ale nie wykonujące przewozu drogowego osób lub rzeczy.

Niestety według dotychczasowego orzecznictwa pojazdy do nauki jazdy i egzaminowania nie wchodzą w tą definicję.

W ww. przepisach mamy też wymieniony „pojazd używany do celów specjalnych”. Są to pojazdy używane w szczególny sposób przystosowane do przewozu osób lub ładunków przez służby (wojsko, policję itp.). W naszej ocenie do tej kategorii pojazdów powinny dołączyć pojazdy przeznaczone do nauki jazdy i egzaminowania ponieważ są to też pojazdy używane do celów specjalnych (innych niż transport drogowy) – czyli do nauki jazdy i egzaminowania.

Pojazdy te nie występują w znacznej ilości i pomimo posiadania dopuszczalnej masy całkowitej powyżej 12 t. ich ładowność nie jest wykorzystywana, a więc nie obciążają dróg w takim stopniu jak pojazdy wykorzystywane do zarobkowego transportu drogowego.

Pojazdy te nigdy nie wykonują transportu drogowego osób lub rzeczy i zwykle poruszają się po drogach w ogóle nie obciążone.

Warto podkreślić, że zadania wykonywane przez te pojazdy są zadaniami pośrednio na rzecz lokalnej społeczności. Są to też działania związane z edukacją obywateli i ich rozwojem zawodowym, a także poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wiemy, że w przypadkach kiedy pojazdami tymi nie jest wykonywana działalność transportowa, to płacony od lat podatek od środków transportu stanowi znaczący koszt w rocznym utrzymaniu takiego pojazdu.

Przyczynia się to do konieczności podnoszenia ceny za kurs na prawo jazdy, a więc ogranicza dostępność zawodu kierowcy. Od kilku lat największe organizacje zrzeszające pracodawców transportu drogowego alarmują o braku kierowców na rynku Polskim, co jest spowodowane między innymi wysokim kosztem uzyskania uprawnień kierowcy w Polsce. Mając na względzie obecną sytuację ekonomiczną wiele osób odstępuje od pomysłu uzyskania uprawnień kierowcy zawodowego ze względu na koszty. Z drugiej strony przedsiębiorcy prowadzący ośrodki szkolenia kierowców, zmuszeni do ponoszenia kosztów stałych utrzymania sprzętu (w tym niezależnego od dochodu podatku od środków transportu), podnoszą ceny za kursy, albo rezygnują z prowadzenia tej części swojej działalności. Umożliwienie tym podmiotom zachowania lub rozwinięcia swojej działalności i jednocześnie obniżenie kosztów uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami ciężarowymi powinno być priorytetem dla organów Państwa.

Warto także zauważyć, że Polska jest liderem transportu drogowego w Unii Europejskiej. Mamy zarejestrowanych ponad milion pojazdów ciężarowych i autobusów, za które samorządy słusznie pobierają podatek od środków transportu.

Do szkolenia i egzaminowania wykorzystywanych jest około 1500 pojazdów w całej Polsce. Jest to średnio 4 pojazdy szkoleniowe powyżej 12 t na powiat. Daje to niewielki dochód Powiatowi, ale znacznie obciąża budżet małych przedsiębiorców niejednokrotnie przyczyniając się do likwidacji ostatnich w danym powiecie Ośrodków Szkolenia Kierowców szkolących kierowców zawodowych. Zamyka to także szansę na uzyskanie dobrze płatnego i potrzebnego polskiej gospodarce zawodu kierowcy. Dodatkowo należy wskazać, że byłaby to bardzo niewielka liczba pojazdów zwolnionych od podatku w skali prawie 4 milionów zarejestrowanych samochodów ciężarowych w skali całej Polski.

Należy przypomnieć, że od 1 stycznia 2026 r. weszły wreszcie w życie przepisy nakładające obowiązek przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy kategorii C+E przy użyciu wyłącznie samochodów ciężarowych z naczepą czyli ciągników siodłowych. W ostatnim roku w wszystkie Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego i w zasadzie wszystkie ośrodki szkolenia szkolące w zakresie prawa jazdy C+E musiały zainwestować niemałe pieniądze w zakup zestawów do prowadzenia szkolenia i egzaminowania według nowych zasad. Warto zatem, jak w przypadku dofinansowania wymiany tachografów cyfrowych,

użyć odrobinę tym podmiotom choćby przez zwolnienie ich z podatku od środków transportu, mając na względzie, że tego transportu tymi pojazdami i tak nie wykonują. Zatem przyczyniając się do promocji zawodu kierowcy, a tym samym polskiego transportu drogowego wnosimy o przyjęcie proponowanego rozwiązania będącego jednoznacznym wsparciem dla Polskich przedsiębiorców szkoleniowych. Należy wskazać, że do tej pory likwidacja barier uniemożliwiających, albo utrudniających prowadzenie działalności gospodarczej była jednym z działań priorytetowych podejmowanych przez władzę ustawodawczą i wielokrotnie przyczyniała się do rozwoju poszczególnych branż. Mamy nadzieję, że proponowane przez nas rozwiązanie w podobny sposób wpłynie na rozwój branży szkolenia kierowców oraz branży transportowej.

b) Po pkt 2 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a) w art. 55 ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Pojazd do nauki jazdy lub przeprowadzania egzaminu państwowego oznacza się tablicą kwadratową barwy niebieskiej z białą literą "L", umieszczoną na pojeździe. W warunkach niedostatecznej widoczności tablica umieszczona na pojeździe, z wyłączeniem tablicy na motocyklu, powinna być oświetlona. Tablica, którą oznaczony jest motocykl, powinna być wykonana z materiału odblaskowego i może być zastąpiona kamizelką odblaskową na której znajduje się odwzorowanie tej tablicy, noszoną przez osobę szkoloną.”

2. Podczas kierowania pojazdem do nauki jazdy przez osobę inną niż osoba szkolona lub egzaminowana tablica, o której mowa w ust. 1, powinna być zasłonięta lub złożona.””

Uzasadnienie

W związku z wprowadzeniem możliwości szkolenia przez ośrodek szkolenia kierowców osób posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami (tzw. powtórna nauka jazdy dla posiadających prawo jazdy) ze względów bezpieczeństwa całego procesu należy umożliwić tym osobom jazdę w samochodzie do nauki jazdy oznaczonym tablicą „L”. Osoby, które wiele lat nie kierowały pojazdem mogą stanowić na drodze podobne zagrożenie jak kandydaci na kierowców, a więc powinien istnieć obowiązek informowania pozostałych uczestników ruchu o możliwym zagrożeniu. Obecne brzmienie art. 55 jednoznacznie wyklucza z kierowania pojazdem oznaczonym tą literą wszystkie osoby posiadające uprawnienia do kierowania pojazdami. Proponowana zmiana rozwiązuje ten problem dając zielone światło do ponownego szkolenia osób posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami z zachowaniem odpowiednich zasad bezpieczeństwa.

Proponujemy także częściową likwidację obowiązku posiadania tablicy „L” przez motocykl w zamian za obowiązek umieszczenia tego znaku na kamizelce, którą w czasie szkolenia będzie miała na sobie osoba szkolona. Należy zwrócić uwagę, że celem tablicy „L” na pojeździe jest informowanie o zagrożeniu w postaci osoby dopiero uczącej się jeździć na takim pojeździe. Dotychczas umieszczanie takiej tablicy na motocyklu odbywało się poprzez przykręcenie jej na tylnym błotniku, co jest kłopotliwe, a jednocześnie nie realizuje celu informacyjnego ponieważ zwykle tablica znajduje się bardzo nisko i nie jest dobrze widoczna. Najwyższym punktem motocykla jest osoba szkolona i umieszczenie informacji w formie tablicy „L” na kursancie rozwiązuje problem widoczności.

Warto też zauważyć, że blaszana tablica wystająca poza motocykl może stanowić realne zagrożenie dla przewracającego się kursanta.

- 16) W art. 8 proponujemy wykreślić zdanie drugie. Jest to tzw. masło maślane w kontekście zdania 1.
- 17) W art. 10 w pkt 1 i pkt 3 wymieniony jest art. 1 pkt 11. Obydwa punkty mają zasadniczo inną datę wejścia w życie. Trzeba podjąć jednoznaczną decyzję w jakim terminie wchodzi w życie przepis art. 1 pkt 11.
- 18) Biorąc pod uwagę, że w proponowanych przepisach zakładamy, że indywidualny numer instruktora będzie generowany w aplikacji mObywatel oznacza to, że powstanie jedna baza danych zbierająca wszystkich instruktorów nauki jazdy z której będzie korzystał mObywatel. Zatem rozwiązany zostanie problem uniemożliwiający dotychczas przeniesienie legitymacji instruktorów nauki jazdy do aplikacji mObywatel. W naszej ocenie należy rozważyć wprowadzenie zmian likwidujących papierową legitymację instruktora nauki jazdy i pozostawienie jej wyłącznie jako dokumentu elektronicznego w aplikacji mObywatel. Takie działanie rozwiąże szereg problemów z tym dokumentem (np. jego wielkość) i pozwoli jednocześnie na bieżące sprawdzanie czy dany instruktor posiada aktualne uprawnienia. Przy odpowiednim wykorzystaniu automatyki w cyfrowej karcie kursanta będzie można całkowicie zapobiec prowadzeniu szkoleń przez osoby nieposiadające uprawnień.
- 19) Proponujemy także wprowadzenie odrębnej delegacji ustawowej dla ustalenia zasad i sposobu prowadzenia rejestracji GPS (zasady, dane gromadzone, wykorzystywane systemy itp.) co znacznie ułatwi bieżące dostosowanie systemów.

Z poważaniem

Z up. Prezesa

Stowarzyszenia Polski Związek Szkoleniowy

Tomasz Piętka

Dyrektor Wykonawczy