

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 237)

z dnia 14 maja 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 237)

14 maja 2026 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Centrum)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

- **informacja ministra infrastruktury na temat szkolenia kandydatów na kierowców oraz kierowców – propozycje zmian dostosowujących system szkolenia do aktualnych warunków.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Stanisław Bukowiec** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Alvin Gajadhur** doradca Prezydenta RP, **Tomasz Matuszewski** sekretarz Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, **Mariusz Pauba** kierownik Wydziału ds. Kandydatów i Kierujących Pojazdami Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, **Maciej Wroński** prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”, **Joanna Trzaska** specjalista do spraw legislacji, komisji oraz innych struktur w Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej, **Anna Maria Dukat** dyrektor Departamentu Analiz i Inicjatyw Gospodarczych Business Centre Club wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Ledzion** prezes stowarzyszenia E-Kierowca sp. z o.o. wraz ze współpracownikami, **Łukasz Zboralski** redaktor naczelny portalu brd24.pl oraz **Witold Wiśniewski** przedstawiciel Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak**, **Patrycja Wierzbicka** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam bardzo serdecznie pani posłanki i panów posłów. Witam naszych zacnych gości, w szczególności pana ministra Stanisława Bukowca, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, który dzisiaj jest z bardzo szeroką reprezentacją Departamentu Transportu Drogowego. Witam panią dyrektora Olgę Tworek, panią dyrektora Annę Kowalczyk, pana dyrektora Łukasza Muchę i pana naczelnika Przemysława Matysiaka. Witam bardzo serdecznie przedstawicieli naszych partnerów społecznych, organizacyjnych, w szczególności reprezentujących Związek Województw Rzeczypospolitej Polskiej – jest z nami pani Joanna Trzaska, specjalista do spraw legislacji, komisji oraz innych struktur. Witam bardzo serdecznie przedstawicieli Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Jest z nami sekretarz tejże rady, pan Tomasz Matuszewski. Witam bardzo serdecznie. Bardzo serdecznie witam również pana Mariusza Paubę, kierownika Wydziału do Spraw Kandydatów i Kierujących Pojazdami Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego w Warszawie. Witam również pana Witolda Wiśniewskiego, przedstawiciela Fundacji Zapobieganie Wypadkom Drogowym. Witam również pana Alwina Gajadhura, doradcę Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej. Witam bardzo serdecznie panią Annę Marię Dukat, reprezentującą Business Centre Club, dyrektor Departamentu Analiz i Inicjatyw Gospodarczych, oraz członka Komisji Transportowej, pana Zbigniewa Ratajczaka. Witam również przedstawicieli stowarzyszenia Kierowca.pl – jest z nami pan Krzysztof Ledzion, prezes zarządu, oraz pan Rafał Matuszak, wiceprezes zarządu. Witam państwa bardzo serdecznie. Witam również niezwykle serdecznie pana Macieja Wrońskiego, prezesa Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.

Szanowni państwo, przedmiotem posiedzenia zgodnie z przedstawionym porządkiem będzie informacja ministra infrastruktury na temat szkolenia kandydatów na kierowców oraz kierowców – propozycje zmian dostosowujących system szkolenia do aktualnych warunków. Czy są uwagi do porządku dziennego?

Nie widzę. Przystępujemy do realizacji. Panie ministrze, bardzo proszę o zabranie głosu i przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Stanisław Bukowiec:

Dziękuję uprzejmie. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, ubiegły rok był historycznie najbezpieczniejszym rokiem na polskich drogach. Liczba ofiar śmiertelnych spadła o blisko 13% do poziomu 1660 osób. Zmniejszyła się również liczba wypadków i rannych. Jest...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Przepraszam, pan minister już awansem wchodzi w sprawozdanie...

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

To tylko wstęp.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Ja wiem, ale też od razu państwa informuję, ponieważ to sprawozdanie bardzo sprawnie przygotowane, będzie udostępnione Wysokiej Izbie w najbliższym możliwym czasie, czyli na drugim posiedzeniu majowym, najpóźniej na pierwszym czerwcowym, nasza Komisja rozpatrzy to sprawozdanie.

Panie ministrze, proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję bardzo. Jest to oczywiście motywacja do dalszego działania. Dopóki na naszych drogach giną ludzie, nie możemy uznać tej pracy za zakończoną. Od 2019 r. zredukowaliśmy liczbę ofiar o 43%. Jest to najlepszy wynik w całej Unii Europejskiej. Nasz kraj jako jedyny w Europie ma realną szansę osiągnąć cel 50% redukcji liczby ofiar do roku 2030 zgodnie z Wizją Zero.

Jakie były dotychczasowe zmiany legislacyjne przyjęte w 2025 r.? W ostatnim czasie wprowadziliśmy szereg odważnych zmian legislacyjnych. Ustawa z 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, przygotowana w Ministerstwie Infrastruktury, przywróciła możliwość uzyskania prawa jazdy kategorii B przez 17-latków na wzór Austrii, Niemiec, Francji i wielu innych krajów Unii Europejskiej – z obowiązkiem jazdy pod opieką doświadczonego kierowcy. Wcześniejsze uzyskanie uprawnień już teraz wiąże się z dalszym doskonaleniem umiejętności kierowania pojazdem i nabywaniem dobrych nawyków. Kierowca mentor, towarzyszący młodemu kierowcy, musi mieć ukończone co najmniej 25 lat, posiadać prawo jazdy kategorii B od co najmniej 5 lat, nie może mieć zakazu prowadzenia pojazdu orzeczonego w ciągu ostatnich 5 lat oraz nie może znajdować się pod wpływem alkoholu czy narkotyków. Od 4 września 2026 r. wejdzie w życie dwuletni okres próbny dla nowych kierowców, którzy po raz pierwszy uzyskają prawo jazdy kategorii B...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Szanowni państwo, zachęcam państwa do wsłuchania się w informacje pana ministra.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

...wprowadza między innymi zerowy limit alkoholu i obowiązek dodatkowego praktycznego szkolenia w ośrodku doskonalenia techniki jazdy w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym w przypadku przekroczenia 12 punktów karnych.

Wprowadziliśmy zatrzymywanie prawa jazdy za przekroczenie prędkości o ponad 50 km/h na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej poza obszarem zabudowanym, bo to właśnie tam ma miejsce około 80% wszystkich wypadków oraz ginie ponad 85% ofiar tych wypadków. Jazda mimo zatrzymanego decyzją starosty prawa jazdy oznacza teraz cofnięcie uprawnień na 5 lat.

Ustawa z 4 grudnia 2025 r. o zmianie niektórych ustaw w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, przygotowana przez trzy resorty – Ministerstwo Sprawiedliwości, Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Infrastruktury – penalizuje drift, zakazuje nielegalnych wyścigów, wprowadza karę od 3 miesięcy do 5 lat więzienia za rażące przekroczenie prędkości i przez to narażenie człowieka na bezpośrednie niebezpieczeństwo utraty życia albo nastąpienie ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, obowiązkowy przepadek pojazdu przy 1,5 promila alkoholu i możliwość dożywotniego zakazu prowadzenia dla recydywistów.

Ten rząd nie boi się odważnych decyzji. Bezpieczeństwo na drogach jest naszym absolutnym priorytetem. Właśnie jednym z elementów tych odważnych decyzji jest reforma systemu szkolenia i egzaminowania, którą dzielimy na dwa etapy. Od ostatniej poważnej zmiany w systemie egzaminowania kandydatów na kierowców upłynęło 13 lat. Po ostatniej zmianie władzy przez 2 lata przyglądaliśmy się funkcjonowaniu tego systemu, wsłuchiwalismy się w głosy ekspertów,

praktyków, samych kierowców oraz środowiska związanego z szeroko rozumianym bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Od lat trwa dyskusja o konieczności reformy szkolenia i egzaminowania przyszłych kierowców. Nikt do tej pory nie miał odwagi jej przeprowadzić. My ją przeprowadzimy w dwóch etapach. Etap pierwszy, czyli uproszczenie egzaminowania i nacisk na umiejętności praktyczne. W obszarze pytań egzaminacyjnych proponujemy utworzenie centrum egzaminowania w jednostce poległej ministrowi właściwemu do spraw transportu, które przejmie zadania dotychczasowej komisji do spraw weryfikacyjnej i rekomendacji pytań egzaminacyjnych. Przy centrum egzaminowania powstanie rada konsultacyjna jako organ doradczy skupiający ekspertów z branży szkoleniowej, egzaminacyjnej i środowisk BRD. Pytania będą opracowywane przez specjalistów, testowane pilotażowo, a następnie udostępniane publicznie. Baza pytań stanie się dynamiczna, dostosowywana na bieżąco do zmian prawnych i realiów drogowych.

Zreformujemy też sam egzamin teoretyczny, ograniczając liczbę pytań w bazie z obecnych ponad 3,5 tys. do około 1,5 tys. i podnosząc ich jakość. Nowe pytania będą proste i jednoznaczne. Sprawdzą, czy kandydat potrafi przewidywać zagrożenia, podejmować właściwe decyzje i bezpiecznie zachowywać się w realnych sytuacjach drogowych, w tym wobec pojazdów elektrycznych, systemów wspomagania kierowcy i rosnącej automatyzacji jazdy – zgodnie z najnowszymi wymaganiami i postępem technicznym. W obszarze egzaminu praktycznego proponujemy likwidację egzaminu na placu manewrowym dla kategorii B i B1. Argumenty są rozstrzygające. Polska jest dziś jednym z nielicznych krajów w Unii Europejskiej, który wciąż wymaga zdawania egzaminu na wydzielonym placu. Litwa zrezygnowała z tego w 2019 r., Niemcy – w roku 2021. Już w 2009 r. europejska organizacja CIECA wskazała, że ten element egzaminu jest nieuzasadniony i nie wpływa na jakość jazdy. Manewry pod tak zwaną liniijkę nie mają przełożenia na codzienną jazdę. Te same umiejętności egzaminator może ocenić w ruchu miejskim w naturalnym kontekście. Co więcej, około 30–40% kandydatów, mówiąc kolokwialnie, oblewa egzamin właśnie na placu, na etapie, który w minimalnym stopniu koreluje z realnym bezpieczeństwem na drodze. To dysfunkcja, którą należy wyeliminować.

Najwyższa Izba Kontroli w informacji o wynikach kontroli z maja 2023 r. wskazała wprost, że szkolenie kandydatów na kierowców w wielu przypadkach kończy się na placu manewrowym bez szansy na sprawdzenie umiejętności w rzeczywistym ruchu miejskim. System szkolenia w Polsce przygotowuje kursantów do zdania egzaminu, a nie do bezpiecznej jazdy. To jest fundamentalny problem, który chcemy rozwiązać. Plac manewrowy może pozostać jako bezpieczne środowisko do nauki podstaw w trakcie szkolenia. Zniknie wyłącznie z egzaminu państwowego na kategorię B i B1.

Projekt ustawy został wpisany do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów pod identyfikatorem UD402 w dniu 28 kwietnia bieżącego roku. Planujemy jego przyjęcie przez Radę Ministrów w drugim kwartale 2026 r. Szczegóły zmian są obecnie przedmiotem intensywnych prac w Ministerstwie Infrastruktury. Wsluchujemy się w głos ekspertów bezpieczeństwa ruchu drogowego, branży szkoleniowej i egzaminacyjnej oraz samorządów w zakresie ich doświadczeń z wydawaniem, zatrzymywaniem i cofaniem dokumentów potwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami.

Powiem w kilku zdaniach również o etapie drugim, czyli wdrożenie dyrektywy 2025/2205. Drugi etap reformy wynikać będzie z obowiązku wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej z 22 października 2025 r. w sprawie praw jazdy. Państwa członkowskie mają czas na jej transpozycję do listopada 2028 r., a nowe przepisy mają w pełni obowiązywać od listopada 2029 r. Jednak już teraz wprowadzamy niektóre nowe rozwiązania prawne nowej dyrektywy. Unijna regulacja wprowadza zmiany, które będą miały bezpośrednie przełożenie na zasady szkolenia i egzaminowania w Polsce. Najważniejsze z nich to nowoczesne treści egzaminacyjne i szkoleniowe, nowe kryteria oceny na egzaminie praktycznym, ekologiczny styl jazdy, cyfrowe prawo jazdy, transgraniczne egzekwowanie zakazów prowadzenia, egzamin z percepcji ryzyka. Wdrożenie dyrektywy będzie wymagało kompleksowej rewizji programów szkoleniowych, materiałów dydaktycznych i kryteriów egzaminacyjnych. Wiele z tych kierunków, modernizacja treści pytań egzaminacyjnych, nacisk na realne umiejętności i nowe technologie pokrywają się z tym, co już realizujemy w ramach etapu pierwszego. Dyrektywa stanowi więc nie tyle oderwany obowiązek unijny, ile potwierdzenie słuszności obranego przez nas kierunku.

Na zakończenie chciałbym serdecznie podziękować panu przewodniczącemu i państwu posłom za poruszenie tego tematu. Dzisiejsza dyskusja to ważny, merytoryczny głos, który

zostanie wzięty pod uwagę w dalszych pracach legislacyjnych. Bezpieczeństwo na drogach to nasza wspólna odpowiedzialność i wspólny cel. Jesteśmy otwarci na każdy argument, który służy temu, aby polskie drogi były bezpieczniejsze, a każdy kierowca wyjeżdżał na nie naprawdę przygotowany. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie ministrze.

Otwieram dyskusję. Bardzo proszę o zgłoszenia pań posłanek i panów posłów chętnych do zabrania głosu. Czy są na tym etapie takie zgłoszenia? Nie widzę takich zgłoszeń.

Wobec tego bardzo proszę naszych gości. Jeżeli są państwo chętni do zabrania głosu...

Zgłasza się pani posłanka Matysiak. Proszę.

Posel Paulina Matysiak (niez.):

Dzień dobry. Dziękuję za umożliwienie zabrania głosu. Przepraszam też za spóźnienie. Nie wiem, być może pan minister informował, czy wiadomo, kiedy te opisywane zmiany wejdą w życie. Kiedy pojawi się projekt ustawy? Jeśli dobrze zrozumiałam, mają być dwa etapy. Czy to będzie podzielone na dwa osobne projekty ustaw? Tutaj bym poprosiła o więcej szczegółów. Być może jeszcze się zgłoszę, żeby dopytać o jakieś kwestie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo proszę. Czy są inne zgłoszenia ze strony państwa posłów bądź naszych zacnych gości?

Bardzo proszę, pan Maciej Wroński. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” Maciej Wroński:

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, pozwoliłem poprosić pana przewodniczącego o możliwość uczestnictwa w tej debacie, mimo że nie reprezentuję ani ośrodków szkolenia kierowców, ani WORD-ów, ani żadnych innych podmiotów gospodarczych, które żyją z całego systemu szkolenia i egzaminowania. Natomiast reprezentuję rzeczywistych beneficjentów, przynajmniej w zakresie wyższych kategorii prawa jazdy, ale także i niższych, czyli przedsiębiorców, pracodawców, którzy później zatrudniają tych kierowców.

Temat jakości kierowców, którzy wychodzą z systemu, dla nas jest bardzo istotny. Pod koniec 2023 r. przeprowadziliśmy takie szerokie dosyć badania ankietowe wśród pracodawców, jak oni oceniają przygotowanie kierowców w zakresie prawa jazdy kategorii C, C+E, D, D+E i także tych osób, które uzyskały kwalifikację wstępną. Powiem szczerze, że wyniki tych badań ze strony pracodawców są porażające. Ja zacytuję dosłownie cztery pytania. Ankieta była znacznie dłuższa i myślę, że mogłaby być przydatna dla pana ministra, bo to powstało parę lat temu.

Jeśli chodzi o ocenę ogólnego przygotowania do kierowania pojazdem ciężkim, do wykonywania zawodu kierowcy, 9,8% respondentów stwierdziło, że to jest żadne przygotowanie. Muszą od nowa kształtować po prostu i uczyć podstawowych rzeczy kierowców. Jako niedostateczne oceniło 36,6%. Popatrzyliśmy na to, o czym mówił pan minister, czyli manewry, które w tej chwili są na jakichś tam patyczkach, liniach, na jakichś płaskich placach wykonywane. Dla nas to jest taka trochę sztuka cyrkowa. Bo jeśli chodzi o przygotowanie tych kierowców do rzeczywistych manewrów – a przecież sprzętem ciężkim trzeba podjechać pod rampę, trzeba na MOP-ie na przykład zaparkować na skos czy równolegle – to 12,2% respondentów oceniło, że to jest żadne przygotowanie. Na niedostateczne była ocena 29,3%. Jeszcze gorzej wychodzą nam wyniki, jeśli chodzi o umiejętność korzystania z pełnej funkcjonalności tych wszystkich urządzeń na pokładzie – nie będę ich wymieniał – które nowoczesne pojazdy mają. Otóż 22% respondentów powiedziało, że to są żadne kwalifikacje, natomiast jako niedostateczne 39% respondentów. Teraz, jeśli chodzi o umiejętności w zakresie bezpiecznego – to, o czym mówił pan minister – i ekonomicznego prowadzenia pojazdu, czyli między innymi emisja zanieczyszczeń, dwutlenku węgla itd., jako żadne kwalifikacje oceniło 12,2% respondentów, jako niedostateczne – 45,1% respondentów. Takie są po prostu fakty, o których musimy w tym momencie zacząć mówić, z którymi musimy coś zrobić.

Dlatego też, przechodząc już dalej, żeby też specjalnie się nie rozgadywać, bardzo pozytywnie oceniam to, że pan minister zaproponował wycofanie się z placów manewrowych. Niestety troszeczkę ubolewam nad tym, że chodzi tylko w tym momencie o kategorię B i chyba bodajże kategorię A. Chcielibyśmy uzyskać, aby także kategorie wyższe, czyli C, C+E, nie były robione w WORD-ach, bo po prostu tam nie ma warunków. To w ogóle nie przypomina faktycznego

środowiska, w którym ten kierowca będzie funkcjonował. Jest fakultatywna możliwość, ale WORD-y kwestionują, ponieważ tam nie do końca zapis jest poprawny. Jest to tylko fakultatywna możliwość, z której żaden WORD nie skorzystał. Dlatego ten ciężki sprzęt wjeżdża w centra miast, gdzie nigdy nie porusza się. Jeszcze autobusy to mogą zrozumieć, autokary... Ale ciągnik siodłowy 40-tonowy z naczepą, przepraszam, on nie wjeżdża do miasta ani nie jeździ po tych uliczkach wokół WORD. Dlatego pozytywnie oceniamy, tylko prosba pod adresem resortu o rozszerzenie tego.

Jeśli chodzi o pytania – ja to sparafrazuję takim powiedzeniem, że z piasku bicia nie ukrećsz. Kolejne komisje kolejnych ekspertów pytaniami zajmowały i zajmują się już od 30 lat. Jakość tych pytań jest po prostu żałosna. Czasami niektóre z nich przedostają się do opinii publicznej i opinia publiczna, szczególnie młodzież... Młodzież ma na to fajne takie określenie, że to jest beka, prawda? Mają po prostu bekę z tych wszystkich pytań. Chciałbym tutaj zaproponować panu ministrowi jedną rzecz. Od mieszania herbata nie staje się słodsza. Cały czas będą te same osoby się tym zajmowały. Natomiast mamy fantastycznie działający system egzaminowania, fantastyczne pytania w Szwecji, w Holandii, w Wielkiej Brytanii. Dlaczego nie zastanowić się nad kupieniem licencji na te pytania po prostu, na przykład w modelu szwedzkim? Powołać jakąś komisję, która po prostu spolszczy i zaadaptuje te pytania do warunków polskich i mamy temat rozwiązany. Bo komisje cały czas się spotykają, komisje cały czas obradują, eksperci cały czas pracują, natomiast mamy to, co mamy.

Ja chcę zadeklarować, panie ministrze, pełne wsparcie dla działań resortu, które będą zmierzały do poprawy bezpieczeństwa ruchu ze strony naszego środowiska zawodowego. Chciałbym także prosić, żeby środowiska – nie tylko interesariusze, którzy zarabiają na systemie, ale także ci, którzy są jak gdyby odbiorcą tego systemu – także mogły uczestniczyć w pracach już na etapie zespołu czy też komitetu ekspertów, a wiem, że takowy w ministerstwie funkcjonuje, i także, żeby prace tego zespołu były w miarę możliwości upublicznione, nie były utajniane. Myślę, że opinii publicznej i zainteresowanym należy się to, żeby móc komentować już na wczesnym etapie pomysły. Z praktyki wiem, jak to mniej więcej wygląda. Ktoś coś wymyśla, trzyma to w wielkiej tajemnicy, daje to na kierownictwo resortu i później to już nie jest pomysł, założmy, eksperta czy urzędnika. Nie. To jest pomysł ministra. Jak już to dojdzie na Radę Ministrów, to trzeba w tym momencie już naprawdę wielkiego wysiłku, żeby podważyć decyzję premiera czy Rady Ministrów. Lepiej takie dyskusje toczyć dużo wcześniej i może coś z tego będzie w tym momencie dobrego. To tyle z mojej strony. Dziękuję uprzejmie za możliwość zabrania głosu.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję panu prezesowi.

Czy są inne głosy? Nie widzę na ten moment. To jeszcze bardzo proszę... Pan przewodniczący Tomasz...

Sekretarz Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Tomasz Matuszewski:

Tomasz Matuszewski. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Shukałem dobrego tytułu... Pana dyrektora.

Sekretarz Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Tomasz Matuszewski:

Dzięki. Szanowni państwo, żeby już nie tracić państwa cennego czasu, myślę, że na początku winienem takie założenie, że wypowiadał się tutaj bez autoryzacji związku województw czy WORD-ów, a bardziej jako praktyk, czyli 9 lat bardzo intensywnej praktyki jako instruktor i 30 lat nie mniej intensywnej praktyki jako egzaminator.

Niewątpliwie bardzo ciekawym elementem na początku było, jak pan przewodniczący powiązał to z raportem o bezpieczeństwie ruchu drogowego, bo przynajmniej u nas na Mazowszu tendencja pozytywna w zakresie spadku liczby zabitych przekłada się na nieakceptowalny... może nie wzrost na Mazowszu, ale nie taki spadek, jakiego byśmy oczekiwali w ciężko rannych. I tu wchodzimy w temat młodych kierowców ciężko rannych, który nam udowadnia, że system jest nieefektywny. Zwrócił na to również uwagę wspomniany przez pana ministra raport Najwyższej Izby Kontroli z 2023 r.

Zwrócił też na coś innego uwagę. Trochę zaryzykuje, ale kto nie ryzykuje, ten nie wygrywa. Zwrócił również uwagę na stronie 14 na niekorzystną tendencję komercjalizacji procesu szkoleniowo-egzaminacyjnego. I to warto w tym momencie pokazać, żeby uzyskać szersze tło.

Jako ów praktyk uważam, że dzisiejszy układ placowy i teoretyczno-pytaniowy – czyli tutaj poprę to, co powiedział pan prezes Maciej Wroński – jest generalnie sztuczny, abstrakcyjny i jeszcze w efekcie zupełnie nieefektywny. A więc to, co tutaj pan minister zaczyna, to jest dla ludzi mojej proveniencji otwarcie okienka, można powiedzieć, wreszcie na coś, co zostało w 1992 r. dość mocno zabetonowane. Plac manewrowy w Polsce został wdrożony w 1992 r. z siedmioma wówczas zadaniami itd. Nie będę tutaj nudził historią. Ten plac, jak wiadomo, nie przyniósł żadnych skutków. Najlepiej pokazać motocyklowy plac manewrowy w 2013 r. Pozwolę sobie poprawić pana mecenasa Wrońskiego – na kategorię A to raczej placu nie uda się zlikwidować. Ale wprowadziliśmy w Polsce wówczas siedem zadań motocyklowych placowych, które miały przynieść w efekcie poprawę bezpieczeństwa motocyklistów. I dzisiaj wiemy, że jest to porażka. Ten plac manewrowy, którego nie zdaje bardzo duży odsetek kandydatów na kierowców jednośladów, faktycznie w zakresie BRD nie przyniósł żadnych skutków.

Może to na następne etapy, ci motocykliści? Natomiast jeśli chodzi o kategorię B, to niezdawalność placu manewrowego jest, można powiedzieć, względnie stałą wartością. Ona się gdzieś mieści w granicach 32–34% w zależności od WORD-u. Jaki to rodzi skutek? Ta 1/3 kursantów w ogóle wychodzi z egzaminu z niczym. Jest egzamin i jest koniec, bo osoba się dowiaduje, że dwa razy się zatrzymała przy cofaniu, co oznaczało, że wyczerpała kryterium płynności. I koniec. Już do miasta nie wyjeżdża i nie ma możliwości, żeby dokonać oceny jej realnego przygotowania.

Wspomniana też przez pana ministra, wspomniana CIECA... Mam dosyć obszerny materiał podzielony na wiele punktów, który bardzo krytycznie odnosi się do sprawdzania manewrów podstawowych. One muszą zostać, bo tak mówi obecna, nowa dyrektywa. Tyle tylko, że one nie mogą być realizowalne w obszarach sztucznych, z góry wiadomych, do końca wdrukujących w przyszłego kierowcę pewne schematy zachowań, które są wprost przeciwne bezpieczeństwu. I też tutaj poprę pana prezesa Wrońskiego z innymi kategoriami. Też warto odważnie pójść dalej, bo cofanie ciężarówką na tak zwaną linię, pacholek, tyczkę jest rzeczywiście też abstrakcją.

Ostatnio przeprowadziłem taki sztuczny egzamin ciągnikiem siodłowym z naczepą i to był egzamin poza placem. Manewry podstawowe realizowaliśmy w miejscach obsługi podróżnych albo przy stacjach benzynowych. Przejechaliśmy w czasie tego egzaminu z dwoma osobami 120 km, przejeżdżając zarówno przez drogi szybkiego ruchu, jak i miasto Wyszki, wracając przez bardzo krytyczny dla ciężarówek most w Nowym Dworze Mazowieckim z uwagi na kwestię wymijania. Można powiedzieć, że to sztuczne doświadczenie – nazwijmy je pilotażem – przyniosło mi niesłychanie pozytywne doświadczenia. Tak, to powinno być tak. Z tym że tu mówimy o czymś, co jeszcze nie będzie pewnie przedmiotem tych zmian w pierwszym etapie, ale stwierdzam – tak jak tutaj wspomniany przeze mnie już mój przedmówca – że jako ów praktyk popieram absolutnie te rozwiązania. Co do szczegółów, na pewno jeszcze będziemy o tym nieraz rozmawiali. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę. Proszę się przedstawić.

Redaktor naczelnego portalu brd24.pl Łukasz Zboralski:

Łukasz Zboralski, brd24.pl. Spodziewałem się więcej informacji. Trzymam kciuki za pana ministra, za reformę, ale jak usłyszałem, że dowiemy się o planach reformy, to spodziewałem się, że dowiem się więcej niż opisano na stronie KPRM przy zgłoszeniu tego projektu do wykazu. Nie dowiedziałem się.

Podtrzymuję apel pana Macieja Wrońskiego, żeby dyskusje nad tym, jak zmienić ten system – bo trzeba go zmienić – były, tak jak w kraju demokratycznym, po prostu publiczne. Przecież taka dyskusja w resorcie mogłaby być transmitowana online, żeby ludzie widzieli, kto co proponuje. To nie są ostateczne propozycje, ale społeczeństwo ma prawo wiedzieć, w jakich kierunkach zmierzają postulaty, które z nich potem zostaną wyłonione i dlaczego. Myślę, że nakazywanie przez urzędników milczenia tym osobom, które zostały tam zaproszone, żeby nie mówiły nikomu nic, co się tam dzieje, nie nastawia dobrze do reformy, a powinno nastawiać, bo to jest ważna reforma i dobre dla ludzi.

Skoro usłyszałem mało szczegółów, to chciałem pana zapytać, korzystając z okazji. Czy jeśli stworzymy centrum egzaminowania, czyli przesuwamy tę grupę urzędników z Ministerstwa Infrastruktury do podległego podmiotu – zakładam, że do Instytutu Transportu Samochodowego, niech mnie pan poprawi, jeśli nie – to czy dołączą do nich eksperci z Centralnej Komisji

Egzaminacyjnej, jedyni fachowcy na razie w kraju od układania egzaminów pod względem dydaktycznym? Bo żadnych takich fachowców do tej pory w Ministerstwie Infrastruktury nie było, a układają przecież egzamin, który ma sprawdzać jakiś tok nauczania. A co zrobimy z systemem, w którym dzisiaj to wszystko operuje?

Systemem tym operuje PWPW. Powstał jako coś, co miało zastępować na chwilę brak CEPIK 2.0, którego nie mamy do dzisiaj. W tym systemie, jak ustaliłem, od wielu lat jest komórka przy każdym pytaniu egzaminacyjnym, w której można wpisać akt prawny, któremu to pytanie odpowiada. Przez to ostatnio wysypały się sprawy, że po aktualizacji prawa ruchu drogowego pozostały pytania, które zaczynały być sprzeczne z prawem. Bo jak wiem, wiele pytań nie miało przypisanego aktu prawnego w tym systemie, a część miała przypisany byle jak. Jak zagwarantujemy to, że nowi ludzie operujący w tym systemie będą tym razem wpisywać akty prawne i że nie będzie już tych pomyłek? Czy powstanie w ogóle może nowy system? Centralny Ośrodek Informatyki, czyli Ministerstwo Cyfryzacji, proponuje w ogóle skasowanie profilu kandydata na kierowcę i żeby się ludzie mogli w tym systemie logować za pomocą PESEL. Czy wy to też w swoich pracach jakoś tam uwzględniacie? Czy to jest jakaś jasna rządowa wizja? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję.

Czy są osoby chętne do zabrania głosu jeszcze na tym etapie? Nie widzę.

W związku z tym, panie ministrze, zanim oddam panu głos, ja też dosłownie kilka słów. Rzeczywiście system powinien się zmieniać i dostosowywać do tego, co widzimy, w jaki sposób zachowują się ludzie, jakie są współczesne wyzwania związane także z cechami personalnymi, z pewnymi nawykami. Trzeba dostosowywać ten system do współczesnych warunków. Wydaje się, że te zmiany, które są zaproponowane i zostały przedstawione przez pana ministra, idą w dobrym kierunku. Oczywiście pytanie jest też o finansowanie. Zgadzam się, że przeniesienie osób z jednej instytucji do drugiej bez całkowitej zmiany filozofii finansowania, przede wszystkim zapewniającego najwyższą jakość ekspertów, niewiele zmieni. Zatem bardzo bym prosił o doszczegółowienie tych kwestii finansowych i organizacyjnych, jeżeli na tym etapie coś może być wiadomo.

Druga rzecz. Jestem przekonany, że z systemem jest troszeczkę tak, że efekt jakości systemu szkolenia mamy na końcu w systemie egzaminowania. Oczywiście możemy się zżymać na to, jaka jest zdawalność. Był nawet taki czas, kiedy stało się to przedmiotem publicznej debaty i w niektórych wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego w akcie desperacji dyrektorzy chodzili za egzaminatorami i namawiali: „słuchajcie, jednak trzeba coś w tym zmienić, bo przecież prasa i media nas rozjadą”. Ale fakt jest taki, że to jest koniec systemu. Egzamin to jest koniec systemu. Jeżeli nie zmieniamy całego systemu, a w ostatnich dekadach fokus ustawodawcy był skierowany wyłącznie na termometr, czyli na egzamin, to trudno oczekiwać lepszych efektów na drogach.

Oczywiście problemem od lat są kierowcy młodzi, którzy prawdopodobnie w wielu przypadkach nie mają świadomości tego, w jaki sposób ich zachowanie skutkuje na drodze. Nie mają świadomości dotyczącej, jak realnie wygląda droga hamowania, na przykład na mokrej nawierzchni, jak wygląda hamowanie samochodu, który jedzie 150 km/h, jak to się ma... Przecież na kursie nigdy nie jadą 150 km/h. Nie ma takich szkoleń. Nie mają obowiązkowego szkolenia na płycie na przykład, które by pokazywało... A więc z systemu, który jest zakotwiczony, tak jak sporo z państwa tutaj mówiło, kilkadziesiąt lat temu, naprawdę nie wyciśniemy nic więcej, zmieniając egzamin.

W związku z tym ja też, panie ministrze – bo może to nie wybrzmiało za dobrze – miałbym pytania dotyczące właśnie tego aspektu szkoleniowego, związanego choćby z obowiązkiem wykorzystywania jakichś realnych przykładów. Mieliśmy jedną z konferencji, na której jeden z panów profesorów pokazywał bardzo dobre ruchome ilustracje na rzeczywistych warunkach, jak zmienia się droga hamowania w praktyce wtedy, kiedy zmieniają się warunki, kiedy zmienia się prędkość.

Kolejna rzecz – egzamin wewnętrzny. On oczywiście, jeżeli jest nawet rejestrowany, to ta dokumentacja nie jest w żaden sposób ani przechowywana, ani dostępna, nawet w przypadku kontroli, która mogłaby wykazać, że coś tu nie zadziało. Niestety dochodzi do tego, o czym mówił pan dyrektor Matuszewski, że bardzo często wygrywa cena. Cena czyni cuda, powiedziałbym, w procesie szkolenia. Po teoretycznym egzaminie wewnętrznym wychodzą nieprzygotowani ludzie do egzaminu. Oczywiście egzamin jest nie po myśli. W związku z tym jest awantura

o to, że ci egzaminatorzy czy WORD-y są takie, a nie inne, a nikt nie patrzy na to, że wcześniej, na etapie szkolenia, po prostu zdecydowała cena, słaba jakość. Czasem można to wychwycić, na przykład statystykami egzaminowania dotyczącymi ośrodka szkolenia i konkretnego instruktora, już pomijając fakt, że próg wejścia do zawodu jest taki, że w zasadzie można prowadzić pojazd 10 tys. km rocznie i po 30 tys. km, nie mając żadnego przygotowania, jakieś bazy jako kierowca zawodowy czy jakieś dłuższej. Można przejść w miarę prosty kurs, zostać instruktorem nauki jazdy i szkolić kolejnych ludzi, powtarzając swoje błędy, które gdzieś tam w tym procesie...

Na koniec patrzymy na system egzaminowania i próbujemy modyfikować termometr tak, żeby nam wyszło z tego coś, co nas wszystkich, a przede wszystkim społeczeństwo, zadowoli. To się nie uda.

Tak, zapisuję panią przewodniczącą.

W związku z tym, panie ministrze, mam pytanie, czy ministerstwo jest gotowe. Wiem, że też trwają dyskusje ze środowiskiem szkół nauki jazdy. To też jest tak, że niektóre szkoły inwestują potężne środki po to, żeby budować bazę przyjazną, bazę profesjonalną, a są takie ośrodki, które po prostu – niczego nie zarzucając – nie mają takiego podejścia. Czy ministerstwo byłoby gotowe do tego, żeby jednym z elementów ujawnianych powszechnie były statystyki zdawalności zarówno instruktorów, jak i kierowców, w sposób dostępny, generowane jako jednolita baza? Mamy znakomity program PWPW, który przechowuje wszystkie informacje, z którego można wygenerować naprawdę wszystko i na podstawie którego można wyciągać wnioski, ponieważ jest obiektywnym zapisem faktów. Czy w związku z tym jest możliwe, żeby te statystyki stały się publicznie dostępne, na przykład na portalu, na którym kierowcy i kandydaci mogą sprawdzać swoje...

Drugie pytanie: Czy ministerstwo jest otwarte na to, żeby na przykład egzamin wewnętrzny był obowiązkowo przechowywany i dostarczany? Nie wiem, czy do ośrodka, czy do nadzoru, po to, żeby w razie skarg na przykład można było wykorzystać również materiały z egzaminu wewnętrznego, pokazującego, w jaki sposób kandydaci na kierowców zachowują się w trakcie egzaminu.

Mój syn teraz zdaje egzamin ośmioklasisty. W związku z tym patrzymy na ten system, jak on jest zorganizowany. Ale musimy wszyscy mieć refleksję, że do tego egzaminu doprowadza proces kształcenia. Czy w związku z tym w ogóle jesteśmy na to gotowi?

Ostatnia refleksja. Bardzo dziękuję panu prezesowi Wrońskiemu za to, że z jednej strony docenił naszą wspólną pracę z panem ministrem Stanisławem Bukowcem, bo przecież ta poprawka dotycząca egzaminu na ciężkie kategorie, która umożliwia zdawanie egzaminu w warunkach rzeczywistych de facto, na bazach, to jest nasz wspólny dorobek i praca, którą wykonaliśmy w zeszłym roku, chyba w październiku, listopadzie i grudniu. Pan prezes powiedział, że jednak wojewódzkie ośrodki nie chcą z tego korzystać. To oczywiście zawsze jest decyzja panów dyrektorów. Ale jak rozumiem, spróbujemy w formie... Nie wiem, może jakiegoś spotkania? Może trzeba te przepisy poprawić, dostosować albo coś zrobić, żeby to rzeczywiście miało sens? Ja zgadzam się, że wjeżdżanie z ciężkimi pojazdami w trakcie egzaminu w ośrodki miejskie po prostu mija się z celem. Nic wtedy nie zobaczysz, ewentualnie złapiesz gościa na tym, że wjechał pod zakaz. No ale przecież na egzaminie nie o to chodzi. Tak że dziękuję bardzo panu prezesowi.

To powiedziawszy, oddam głos pani przewodniczącej, szanownej wielce Krystynie Sibińskiej. Bardzo proszę.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wspomniał pan przewodniczący o systemie. W całym tym systemie kształcenia, zdawania, edukacji są oczywiście wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego. Chciałabym dopytać pana ministra, jakie w tej reformie będzie miejsce... Według tego, co pan minister mówi, stracą one pewne swoje funkcje. Jak nie ma placyków, może trzeba byłoby spowodować, żeby powstały w ramach tych WORD-ów czy w ramach... Pewnie trzeba podjąć jakieś inwestycje... Może należałoby przekształcić to w miejsca, gdzie będzie można podejmować wszelkiego rodzaju ćwiczenia – nawet te, o których wspominał pan przewodniczący, w różnych warunkach pogodowych... Może można w jakiś sposób sprepować i dostosować te place do tego, żeby można było edukować, szkolić kierowców też w trudnych warunkach? Przecież wyobrażam sobie, że można zrobić właśnie, że są opady czy nawet śliska nawierzchnia, czy jakaś tam trudna... To wszystko można zrobić w dzisiejszych czasach, używając różnych technologii. Może trzeba iść w tym kierunku, żeby w każdym województwie powstały takie

ośrodki, gdzie kierowcy będą mogli jak nie ćwiczyć, to chociaż doskonalić, przygotowywać się do różnych warunków... A więc moje pytanie jest o miejsce i rolę. Jak widzicie państwo wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego w tej całej reformie?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Chcę pani przewodniczącej powiedzieć, że tak miało być właśnie. I tu postawię kropkę.

Pan prezes Maciej Wroński, bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” Maciej Wroński:

Szanowny panie przewodniczący, poruszył pan kwestię szkolenia, które jak gdyby wykracza poza to, o czym rozmawialiśmy. Natomiast myślę, że dotknął pan bardzo właściwego punktu.

Proszę zauważyć, że my jesteśmy w całym procesie szkolenia sfokusowani na dwóch rzeczach – na ośrodku szkolenia kierowców, czyli na przedsiębiorstwie, i ewentualnie na systemie teleinformatycznym, który tam ma rejestrować poszczególne czynności. Natomiast tak naprawdę, jak popatrzymy na systemy, jakie są w innych państwach Europy Zachodniej, to ośrodek szkolenia w ogóle przeważnie nie jest regulowany. Co jest regulowane? Instruktor, jego kompetencje, dostęp do zawodu instruktora. Jeżeli ktoś chce się na przykład szkolić, to spójrzmy na model szwedzki. Wizja Zero, prawda? Najmniej wypadków. Generalnie rzecz biorąc, tam może to robić rodzic samodzielnie, szkolić, po krótkim kursie kilkugodzinnym albo można ewentualnie wynająć do tego instruktora – nie ośrodek szkolenia kierowców, nie przedsiębiorcę, tylko instruktora. Ten instruktor może oczywiście prowadzić działalność gospodarczą, jeżeli chce, ale tak naprawdę najważniejsze są kompetencje instruktora.

Teraz mówimy o jakimkolwiek postępie w szkoleniu. A jak on jest w ogóle możliwy? Przecież mamy bardzo ściśle rozporządzenia, które, praktycznie rzecz biorąc, dyktują wszystko, łącznie z tym, ile godzin i na co ma przedsiębiorca poświęcać. Na jakiej zasadzie to wymyślono? Dyskusje, jakie trwają, to: tu dodać dwie godziny, tam ująć jedną godzinę, tu trzy. A ja mówię: a dlaczego nie 20, dlaczego nie 40, dlaczego nie 50? To nie powinno być w ogóle ważne. W jaki sposób my mamy robić postęp w procesie dydaktycznym, wprowadzać nowe formy szkolenia, skoro jeżeli jakiś ośrodek by się na to odważył, to traci zezwolenie na wykonywanie takiej działalności, bo postąpi niezgodnie z rozporządzeniem?

Czy nie przyszedł czas, żebyśmy w ogóle do tego podeszli od zupełnie innej strony? Czyli w jakiś sposób uwolnili spod regulacji szkolenie kierowców jako działalność gospodarczą, natomiast skoncentrowali się na instruktorze, który powinien być ostateczną instancją, która odpowiada za bezpieczeństwo zarówno osoby szkolonej, jak i bezpieczeństwo innych uczestników ruchu, a także bezpieczeństwo osób, które będą przebywały niedaleko tego pojazdu, który, jeżeli będzie chciał, to będzie wykonywał manewry na placu manewrowym, a jeżeli będzie chciał, to będzie wykonywał w zależności od oceny umiejętności przez instruktora tego kandydata na kierowcę w ruchu drogowym. Czyli może warto zmienić w tym momencie paradygmaty?

Jest parę procesów podległych pod ministra infrastruktury, jak chociażby proces certyfikacji kompetencji zawodowych. Ja nie chcę się odnosić teraz w całości do tego procesu, bo też mam wiele uwag, ale tam szkolenie jest w ogóle nieokreślone. Co to powoduje? Że ludzie, którzy chcą zdać ten egzamin na certyfikat kompetencji zawodowych, wybierają sobie czy taką szkołę, czy takiego, założymy, wykładowcę, który ich realnie najlepiej po prostu przygotowuje do tego egzaminu. Gdyby było inaczej, gdybyśmy to uregulowali, to byłaby walka wyłącznie o papiererek. I tutaj możemy kamery wsadzać, możemy wsadzać komputery, systemy cyfrowe, ale to nie tędy droga.

Raport Draghiego, który myślę, że powinniśmy w Europie wziąć bardzo poważnie pod uwagę, mówi: „Przeregulowaliśmy wszystko i jest to droga donikąd”. Proszę zwrócić uwagę, że w szkoleniu kierowców, i tu się nie zgodzę z panem ministrem... W 2003 r. została wprowadzona bardzo duża reforma szkolenia zawodowych kierowców, która okazała się drogą donikąd. Wprowadziła bardzo dużo formalności nałożonych zarówno na osobę, która musi zdobyć ten profil kierowcy zawodowego, jak i na ośrodki szkolenia. I coś się zmieniło od tego? Nie. Ja twierdzę, że od mieszania herbata naprawdę, szanowni państwo, nie stanie się słodsza. I nie wierzcie temu, że jak będziecie szybciej tą łyżeczką poruszać – czy trzema łyżeczkami, może pięcioma – to coś się zmieni.

Czyli może powinniśmy w tym momencie zmienić paradygmaty myślenia po prostu o szkoleniu – postawić raczej na kompetencje tych osób, które mają uczyć, czyli instruktorów, tych osób, które mają sprawdzać, czyli egzaminatorów, uwolnić te osoby, dać na początku, żeby one reprezentowały odpowiednią wiedzę i umiejętności, a później dać im swobodę oceny. W tej chwili

my cały czas sprowadzamy cały system coraz bardziej do działania małpy. I równie dobrze to możemy AI, sztuczną inteligencję, jakiegoś bota czy robota postawić i będziemy mieli proces egzaminowania. Ale czy będzie lepiej? Nie sądzę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Dziękuję panu prezesowi. Jak zwykle, bardzo obrazowo pan prezes zaprezentował te kwestie, za co dziękuję.

Na tym etapie bardzo proszę pana ministra Stanisława Bukowca o odniesienie się do poczynionych uwag, udzielenie odpowiedzi na zadane pytania. Oczywiście, jeżeli będzie potrzeba, proszę również o zabranie głosu przez współpracowników. Proszę sygnalizować, panie ministrze. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Stanisław Bukowiec:

Dziękuję uprzejmie. Dziękuję państwu za ten głos w dyskusji, za bardzo ważne wypowiedzi, które na pewno są potrzebne, dlatego że jesteśmy zdeterminowani, aby tę reformę realizować. Oczywiście nie wszystkie założenia pewnie od razu uda się wprowadzić w życie. Dlatego chcemy rozpocząć od tych najistotniejszych w pierwszym etapie, ale będziemy na pewno je kontynuować...

Pan redaktor Zboralski mówi, że jest za mało konkretów. Powiem o tym, co chcemy jeszcze zapisać poza tymi założeniami fundamentalnymi, czyli zmianą systemu, jeśli chodzi o organizację na centrum egzaminowania, radę konsultacyjną i zmniejszeniem liczby pytań oraz likwidacją egzaminu na placu manewrowym dla kategorii B i B1. Chcemy między innymi... To jest już efekt prac tego zespołu. Absolutnie prace tego zespołu nie były tajne. Chodziło o to tylko, żebyśmy w sposób bardziej zorganizowany, merytoryczny przygotowali wspólnie ze środowiskiem pewne założenia, które przedstawimy do konsultacji w ramach tego projektu. Chcemy, oprócz tych głównych punktów, również zaproponować obligatoryjne wideorejestrowanie egzaminów wewnętrznych i przekazywanie do nadzoru – to, o czym mówił pan przewodniczący – cyfrową kartę kursanta, doprecyzowanie przepisów dotyczących skarg na egzamin, ograniczenie możliwości podejścia do egzaminu praktycznego wielokrotnie jednego dnia.

Chcemy zaproponować zmianę, jeśli chodzi o kryteria instruktora – właśnie to, o czym mówił pan prezes Wroński. W tej chwili instruktorem może być osoba z podstawowym wykształceniem i mająca minimum 2 lata prawo jazdy. Chcemy podnieść te kryteria do wykształcenia minimum średniego. Jest propozycja, aby ważność egzaminu teoretycznego była przez 24 miesiące. W tej chwili nie ma żadnych założeń między egzaminem teoretycznym a praktycznym. Chcemy również określić podstawy programowe szkolenia i również dać do publicznej wiadomości statystyki, jeśli chodzi o zdawalność.

To są tego typu wnioski, które wypłynęły podczas pracy tego zespołu, do którego zaprosiliśmy ekspertów, ale również i pracy w ramach departamentu, wizyt studyjnych. Takie warsztaty w Szwecji się również odbyły, polsko-szwedzkie, gdzie też rozmawialiśmy na temat tego modelu, który w Szwecji funkcjonuje. Myślę, że wiele wniosków z tych warsztatów również miało wpływ na te propozycje zmian w naszych przepisach.

Odpowiadając już bardziej precyzyjnie na pytania, które padły... Pani poseł Matysiak pytała, kiedy przepisy wejdą w życie. Planujemy, żeby one weszły w życie od 1 stycznia 2027 r., a sam projekt, jak myślę, w przeciągu 2–3 tygodni zostanie przedstawiony do konsultacji.

Pan prezes Wroński słusznie podkreśla kwestię jakości szkolenia kierowców. Właśnie chcemy w ramach tych zmian doprowadzić do tego, żeby ta jakość była wyższa. Chcemy również, żeby pytania, które w tej chwili... Jak państwo wiecie, jest w bazie 3,5 tys. pytań. Tymi pytaniami zajmuje się komisja, która działa przy ministrze, ale ona ma charakter ciała społecznego. To nie są urzędnicy, to są ludzie, którzy tę pracę wykonują jakby w ramach innego zaangażowania, innej aktywności. Trzeba powiedzieć sobie prawdę – wpływ na tę, że tak powiem, bardzo rozbudowaną bazę... Bo 3,5 tys. pytań to jest bardzo obszerna baza i często te pytania rzeczywiście nie odpowiadają rzeczywistości. Mają te zasady, które zostały tam kiedyś ustalone. A więc za ułożenie pytania jest tam kwota 50 zł bądź 100 zł, za weryfikację pytania jest 10 zł. Ten system po prostu powodował, że baza puchła, mówiąc kolokwialnie, a niekoniecznie to się przekładało na jakość tych pytań.

Pan redaktor Zboralski pytał o centrum egzaminowania. Absolutnie, panie redaktorze, my nie będziemy przesuwac urzędników. W centrum egzaminowania mają być zatrudnieni fachowcy, którzy będą odpowiadać za bazę pytań, za ich weryfikację, za ich wprowadzanie i te pytania

będą publicznie dostępne. Ta cała baza pytań po pilotażu, po sprawdzeniu będzie publicznie dostępna. Chcemy tutaj jawności, transparentności.

Co do systemu to chcemy w tej chwili oprzeć się na współpracy z Ministerstwem Cyfryzacji i COI i w oparciu o system CEPiK będziemy chcieli ten system zastosować, jeśli chodzi o właśnie te zmiany. Ta dyskusja, która dzisiaj się odbywa, też potwierdza, że my nie mamy żadnych tajemnic, że chcemy publicznie rozmawiać na ten temat. I te konsultacje, które będą przeprowadzane, będą w sposób też otwarty dla wszystkich dostępne.

Pan przewodniczący, pan dyrektor Matuszewski mówił o tych statystykach ciężko rannych. Rzeczywiście musimy właśnie w ramach tej pracy zwrócić uwagę na tego typu dane, żeby ten system poprawić. I temu ma służyć również rada konsultacyjna – nie po to, żeby tworzyć jakieś nowe ciało, ale żeby właśnie... Bo w tym systemie obecnym brakuje tego typu rozmów, konsultacji, dobrych uwag, wniosków ze środowiska szeroko rozumianego szkoleniowego, egzaminowania i BRD.

Zatem ta rada konsultacyjna będzie również miała jako ciało społeczne zadania – wsparcie dla centrum egzaminowania, również współpracę, weryfikowanie ewentualnie tego, co będzie powstawało w ramach centrum egzaminowania i również propozycję zmian legislacyjnych, które mają poprawiać cały system. My chcemy jako ministerstwo współpracować z szeroko rozumianym środowiskiem, żeby poprawiać właśnie system szkolenia kierowców.

Było pytanie pana przewodniczącego Suchonia o finansowanie tego centrum. Proponujemy, aby zwiększyć opłatę, która w tej chwili jest wnoszona przez WORD-y do budżetu na właśnie ten system. To jest w tej chwili około 90 gr od egzaminu. Chcemy to zwiększyć do 2 zł, tak aby sfinansować działalność tego centrum. Nie będzie to podmiot bardzo obszerny, absolutnie. Maksymalnie sześć etatów przewidujemy. I tak jak pan redaktor mówił, planujemy, żeby tutaj siedzibą był Instytut Transportu Samochodowego jako naturalne miejsce dla tego typu podmiotów.

Było pytanie pani przewodniczącej Sibińskiej odnośnie do WORD-ów. Też rozmawiamy z WORD-ami. Myślę, że WORD-y sobie dadzą radę. Na przykład, jeżeli skróci się kolejka – bo nie będzie egzaminów na placu – to szybciej będzie możliwość zdawania. To jest jeden z elementów. Natomiast przewidujemy również – i to jest ten drugi etap, o który zasygnalizowałem – żeby WORD-y również zmieniały się, jeśli chodzi o przygotowanie praktyczne kierowców. A więc to, co ja sobie wyobrażam, że właśnie trafi kiedyś do WORD-ów – tory do jazdy poślizgowej, to, co w innych krajach, między innymi w Szwecji widzieliśmy. Będziemy to wprowadzać.

Symulatory. W większym stopniu chciałbym, żeby kierowcy, młodzi kierowcy czy ci kandydaci na kierowców zwracali uwagę i sprawdzali swój test percepcji, test reakcji, test ryzyka. Zmienia nam się rzeczywistość. Zmienia nam się otoczenie. Samochody to już są w tej chwili komputery. Każdy tego typu element wpływa na reakcję kierującego. Ale również piesi i roweryści stwarzają pewne ryzyko dla tych, którzy są skoncentrowani na jeździe pojazdem. A więc na pewno WORD-y muszą zmienić swój charakter, muszą też podążać za tym, co nam niesie świat. Jesteśmy otwarci na to, żeby tego typu zapisy również wprowadzać i we współpracy z WORD-ami przygotowywać ich do tych nowych zadań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Oczywiście będzie prawdopodobnie wymagało podniesienia tej... Bo decyzję o tym, jakie są stawki egzaminów, podejmują samorządy wojewódzkie. Tak, są widełki, więc też trzeba samorządom wojewódzkim dać odpowiednią przestrzeń, żeby mogły to regulować w takim razie. Tak mi się wydaje też, jak słucham tych głosów.

Szanowni państwo, czy są głosy jeszcze w dyskusji? Bardzo proszę, pan dyrektor, sekretarz generalny mazowieckiej rady, Tomasz Matuszewski, bardzo proszę.

Sekretarz Mazowieckiej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Tomasz Matuszewski:

To oczywiście nam nie ucieknie, ale to, co i pan Wroński, i pan minister podnieśli – od 1998 r. obserwujemy totalną pauperyzację kadr, jeśli mówimy o instruktorze czy o egzaminatorze, czy mówimy o instruktorze techniki jazdy – tu wprawdzie później – czy mówimy o trenerze, który szkoli kierowców zawodowych. Ja już jestem coraz starszy jak każdy z nas i kiedyś na szkoleniu instruktorów, egzaminatorów otrzymywało się indywidualne zezwolenie od wojewodów, którym trzeba było przedstawić pewnego rodzaju koncepcję danego kursu. Dzisiaj, proszę państwa – to tak wykorzystam, że mówię do państwa posłów – to jest totalny dziki zachód. Standardu szkoleń, praktycznie biorąc, poza dwustronicową kartką rozporządzenia nie ma.

Można nawet powiedzieć, że standard egzaminu, chociaż jest prowadzony przez jedną i tę samą komisję, jest uzależniony od miasta, w którym jest to wszystko prowadzone. I na koniec ta deregulacja, którą skądinąd wszyscy ją pamiętamy, Deregulacja roku 2013 spowodowała, że trzeba rzeczywiście się dzisiaj zastanowić – mi nie chodzi tu o wykształcenie minimalne, chociaż jest to trochę dziwne i dobrze, że pan minister ten temat podniósł... Trudno mówić o metodyce, o dydaktyce – mówię z praktyki – do człowieka, który jest po podstawówce. Trudno też mówić do egzaminatora o sprawach kryteriów ocen, warunków ich wystawiania, skoro mówię do osoby, która ma co najwyżej wykształcenie średnie.

Utrzymywanie uprawnień – to, co jest u nas, jest dożywotnością... Praktycznie biorąc, wprowadzone w 2013 r. warsztaty doskonalenia zawodowego również nie zdały egzaminów, o czym wspomniany już dzisiaj raport NIK też alarmował. Te same programy, brak nadzorów i tak naprawdę nic się nie posuwało do przodu. Może nie od razu, ale to jest rzeczywiście, tak jak pan Wroński powiedział, ważniejsze nawet od tych innych kwestii. Bo w złym systemie dobra kadra sobie poradzi. W najlepszym systemie słaba kadra polegnie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Centrum):

Bardzo dziękuję panu sekretarzowi generalnemu za te bardzo mądre słowa.

Czy pan minister jeszcze będzie... Nie. Dziękuję.

Szanowni państwo, wobec tego bardzo serdecznie dziękuję wszystkim państwu za udział w posiedzeniu Komisji Infrastruktury, która była poświęcona systemowi szkolenia kandydatów na kierowców oraz kierowców. Bardzo dziękuję panu ministrowi oraz zespołowi ministerstwa z Departamentu Transportu Drogowego. Bardzo serdecznie dziękuję naszym wszystkim partnerom społecznym reprezentującym szeroko pojęte środowiska związane ze szkoleniem oraz transportem. Dziękuję bardzo serdecznie paniom posłankom i panom posłom. Bardzo serdecznie dziękuję naszemu wspaniałemu sekretariatowi, który umożliwił nam organizację tego posiedzenia.

Szanowni państwo, na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Informuję, że protokół z posiedzenia z załączonym pełnym zapisem przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu.

Życząc udanego popołudnia, przypominam członkom Komisji Infrastruktury o kolejnym naszym posiedzeniu zaplanowanym na godzinę 17.30, na które serdecznie zapraszam.