

WZÓR URZĘDOWEGO FORMULARZA ZGŁOSZENIA ZAINTERESOWANIA
PRACAMI NAD PROJEKTEM AKTU NORMATYWNEGO

**ZGŁOSZENIE
ZAINTERESOWANIA PRACAMI NAD PROJEKTEM — ZGŁOSZENIE ZMIANY
DANYCH***

Ustawa z dnia 26 listopada 2010 r. o kierujących pojazdami - druk senacki nr 1046
(tytuł projektu — zgodnie z jego treścią udostępnioną w Biuletynie Informacji Publicznej
lub informacją zamieszczoną w programie prac legislacyjnych)

A. OZNACZENIE PODMIOTU ZAINTERESOWANEGO PRACAMI NAD PROJEKTEM

1. Nazwa/imię i nazwisko** **Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych,
Kierowców Zawodowych i Ośrodków Szkolących Kierowców „Kierowca.pl”**

2. Siedziba/miejsce zamieszkania**
Al. Wojska Polskiego 184, 71-256 Szczecin

3. Adres do korespondencji i adres e-mail
Al. Wojska Polskiego 184, 71-256 Szczecin, poczta@kierowca.pl

**B. WSKAZANIE OSÓB UPRAWNIONYCH DO REPREZENTOWANIA PODMIOTU
WYMIENIONEGO W CZĘŚCI A W PRACACH NAD PROJEKTEM**

Lp.	Imię i nazwisko	Adres miejsca zameldowania na pobyt stały
1	Rafał Matuszak	ul. Północna 7, 74-300 Myślibórz
2	Michał Łydka	ul. Rubinowa 2c, 66-415 Kłodawa
3		
4		
5		

C. OPIS POSTULOWANEGO ROZWIĄZANIA PRAWNEGO, ZE WSKAZANIEM INTERESU BĘDĄCEGO PRZEDMIOTEM OCHRONY

Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych, Kierowców Zawodowych i Ośrodków Szkolących Kierowców „Kierowca.pl” jest organizacją społeczną działająca w oparciu o ustawę – Prawo o stowarzyszeniach, której celem statutowym jest między innymi poprawa warunków prawnych i faktycznych wykonywania działalności przez przewoźników drogowych, kierowców zawodowych i ośrodków szkolenia instruktorów i kierowców. Realizacja celów statutowych Stowarzyszenia odbywa się poprzez udział przedstawicieli Stowarzyszenia w procesach przygotowania aktów prawnych regulujących zakres objęty działalnością Stowarzyszenia oraz inicjowanie zmian w przepisach prawa dotyczących przedmiotu działalności Stowarzyszenia oraz opiniowanie projektów nowych uregulowań prawnych w tym zakresie (par. 10 lit. b i c Statutu).

W związku z powyższym Ogólnopolskie Stowarzyszenie „Kierowca.pl” jest zainteresowane udziałem w pracach Senatu Rzeczypospolitej Polskiej nad ustawą z zamiarem wskazania niezgodności z Konstytucją RP niektórych jej zapisów.

W ustawie o transporcie drogowym postulujemy wprowadzenie następujących zmian:

1) w art. 26:

- a) skreśla się ust. 2,
- b) skreśla się ust. 9,
- c) skreśla się ust. 10.

2) w art. 31 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców lub podmiot wykonujący przewozy tramwajem może wystąpić, po upływie roku od dnia uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców lub ewidencji, o której mowa w art. 30 ust. 1, o poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań jeżeli:

1) posiada:

a) odpowiednio warunki lokalowe, w tym co najmniej:

- lokal biurowy, który umożliwia przyjmowanie interesantów, przechowywanie dokumentacji związanej ze szkoleniem oraz jest wyposażony w sprzęt i urządzenia biurowe,
- salę wykładową, która jest wyposażona w sprzęt i urządzenia umożliwiające prowadzenie zajęć,
- plac manewrowy, który powinien być zabezpieczony przed dostępem osób postronnych, w szczególności ogrodzony, umożliwiać wykonanie wszystkich zadań wynikających z programu szkolenia,

b) pojazdy szkoleniowe w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C i D, przy czym:

- co najmniej jeden pojazd w zakresie danej kategorii prawa jazdy jest własnością lub współwłasnością tego przedsiębiorcy lub przedmiotem umowy leasingu,

– pojazd w zakresie prawa jazdy kategorii A, B jest nie starszy niż 7 lat, w zakresie prawa jazdy kategorii C jest nie starszy niż 10 lat, a w zakresie kategorii prawa jazdy kategorii D jest nie starszy niż 15 lat,

c) pomoce i środki dydaktyczne zapewniające prowadzenie szkolenia zgodnie z obowiązującym programem szkolenia w zakresie:

- uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii, w której stara się o uzyskanie poświadczenia,
- uzyskiwania uprawnień instruktorów nauki jazdy, w zakresie prawa jazdy kategorii, w której stara się o uzyskanie poświadczenia,
- szkolenia osób ubiegających się o kartę rowerową;

4) zatrudnia wykwalifikowaną kadrę dydaktyczną, w tym:

- a) dwóch instruktorów posiadających uprawnienia do prowadzenia szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii, w której stara się o uzyskanie poświadczenia, od co najmniej 4 lat,
- b) osobę posiadającą przygotowanie pedagogiczne zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie ustawy z dnia 26 stycznia 1982 r. – Karta Nauczyciela (Dz. U. z 2006 r. Nr 97, poz. 674, z późn. zm.¹⁾) oraz

5) posiada akredytację kuratora oświaty, o której mowa w art. 68b ustawy z dnia 7 września 1991 r. o systemie oświaty (Dz. U. z 2004 r. Nr 256, poz. 2572, z późn. zm.²⁾).

3) w art. 53 ust. 1 otrzymuje następujące brzmienie:

„1. Praktyczna część egzaminu państwowego w zakresie uzyskiwania uprawnienia do kierowania motorowerem lub pojazdami silnikowymi jest prowadzona pojazdem pozostającym w dyspozycji wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub ośrodka szkolenia kierowców.”

4) w art. 53 ust. 4 otrzymuje następujące brzmienie (zmiana powiązana ze zmianą z punktu 3):

„4. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do pojazdów, o których mowa w art. 54 ust. 5.

5) w art. 55 po ust. 4 dodaje się ust. 4¹ o następującym brzmieniu:

„4¹. Zapis egzaminu jest wydawany osobie składającej egzamin na jej pisemny wniosek.”.

6) w art. 55 ust. 5 punkt 2 otrzymuje następujące brzmienie (zmiana powiązana z punktem 3 i 4):

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 170, poz. 1218 i Nr 220, poz. 1600, z 2007 r. Nr 17, poz. 95, Nr 80, poz. 542, Nr 102, poz. 689, Nr 158, poz. 1103, Nr 176, poz. 1238, Nr 191, poz. 1369 i Nr 247, poz. 1821, z 2008 r. Nr 145, poz. 917 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 1, poz. 1, Nr 56, poz. 458, Nr 67, poz. 572, Nr 97, poz. 800, Nr 213, poz. 1650 i Nr 219, poz. 1706.

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703 i Nr 281, poz. 2781, z 2005 r. Nr 17, poz. 141, Nr 94, poz. 788, Nr 122, poz. 1020, Nr 131, poz. 1091, Nr 167, poz. 1400 i Nr 249, poz. 2104, z 2006 r. Nr 144, poz. 1043, Nr 208, poz. 1532 i Nr 227, poz. 1658, z 2007 r. Nr 42, poz. 273, Nr 80, poz. 542, Nr 115, poz. 791, Nr 120, poz. 818, Nr 180, poz. 1280 i Nr 181, poz. 1292, z 2008 r. Nr 70, poz. 416, Nr 145, poz. 917, Nr 216, poz. 1370 i Nr 235, poz. 1618, z 2009 r. Nr 6, poz. 33, Nr 31, poz. 206, Nr 56, poz. 458, Nr 157, poz. 1241 i Nr 219, poz. 1705 oraz z 2010 r. Nr 44, poz. 250 i Nr 54, poz. 320.

„2) bez pedału sprzęgła, jeżeli nie jest to pojazd będący w dyspozycji wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub ośrodka szkolenia kierowców.”

7) w art. 93 ust. 1 otrzymuje następujące brzmienie:

„1. Kurs dokształcający w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, o którym mowa w art. 91 ust. 2 pkt 1 lit. a, prowadzi wojewódzki ośrodek ruchu drogowego lub ośrodek szkolenia kierowców.”

8) w art. 114 po ust. 2 dodaje się ust. 3 w następującym brzmieniu:

„3. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek stopnia podstawowego może nie spełniać wymagań, o których mowa w ust. 2 pkt 1 lit. a, b i c, jeśli dysponuje urządzeniem technicznym pozwalającym na, zgodnie z wymaganymi warunkami, przeprowadzenie zajęć, spełniające wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 120, posiadające odpowiedni certyfikat wydany przez jednostkę akredytowaną w polskim systemie akredytacji.

9) w art. 120 ust. 1 pkt 1 dodaje się pkt 1¹ w następującym brzmieniu (zmiana powiązana ze zmianą z punktu 8):

„1¹) minimalne wymagania techniczno-organizacyjne oraz zakres funkcjonalności realizowanej przez urządzenie, o którym mowa w art. 114 ust. 3.”

UZASADNIENIE

Ad. 1 lit. a

I.

Piętą achillesową małych ośrodków szkolenia kierowców jest fikcyjne szkolenie teoretyczne, a zatem nauczanie na odległość powinno być dostępne przede wszystkim dla kursantów takich ośrodków. Komputerowa metoda nauczania na odległość pozwala na pełną kontrolę, przerobionego przez kursanta materiału. W Stanach Zjednoczonych można zmniejszyć sobie ilość kursów za pośrednictwem Internetu. W Australii można chodzić do szkoły ucząc się na odległość. Nawet w Polsce można studiować z wykorzystaniem tej metody. Dlaczego zatem tylko wąska i nieliczna grupa super OSK będzie mogła korzystać z tego dobrodziejstwa? Nie wiadomo, bowiem mówienie o eksperymencie jest tutaj naciągany argumentem. Paradoksem jest tutaj, konieczność posiadania przez super OSK super sal wykładowych i pomieszczeń. Tylko po co, skoro przy szkoleniu na odległości będą one zupełnie niepotrzebne?

Proponowane rozwiązanie wychodzi naprzeciw rządowej strategii rozwoju społeczeństwa informacyjnego. Zgodnie z tym dokumentem: „Jednym z istotnych czynników stymulującym wzrost gospodarczy jest umiejętność pozyskiwania, gromadzenia i wykorzystywania **informacji**, dzięki dynamicznemu rozwojowi technologii informacyjnych i komunikacyjnych (ang. *Information and Communication Technologies* – ICT). Znaczenie tego rozwoju dla wzrostu gospodarczego podkreślają badania, według których technologie informacyjne i komunikacyjne w ostatnich latach odpowiadają za około jedną czwartą wzrostu PKB oraz za 40% wzrostu produktywności w Unii Europejskiej.” W ramach strategii postulowane jest m.in. szersze wykorzystanie nowych technologii w celu podniesienia efektywności, innowacyjności i konkurencyjności gospodarki oraz współpracy firm. Dla przykładu dokumentowanie zajęć mogłoby się odbywać przy użyciu specjalistycznego oprogramowania, które w trakcie szkolenia praktycznego mogłoby współpracować z urządzeniem wzorowanym na tachografie cyfrowym, wyposażonym dodatkowo w moduł GPS, co w efekcie

pozwoliłoby na precyzyjny nadzór nad procesem kształcenia zarówno przez właścicieli ośrodków jak i organa nadzoru.

Ad. 1 lit c

Możliwość prowadzenia szkolenia na terenie powiatu, w którym uzyskało się wpis do rejestru i powiatu sąsiedniego został wprowadzony bez wskazania nadrzędnego interesu publicznego jaki uzasadnia przyjęcie takiego ograniczenia. Stanowi to wyraźne naruszenie art. 75a ustawy o swobodzie działalności gospodarczej i konstytucyjnej swobody prowadzenia działalności gospodarczej.

Ad. 2

Kryteria dla tzw. super OSK, bez należytego uzasadnienia, zostały tak zaostrzone, że jedynie nielicznej grupie przedsiębiorców prowadzących zwykłe ośrodki uda się je spełnić.

Podstawową korzyścią jaką uzyskają przedsiębiorcy prowadzący super OSK będzie wyłączne prawo do prowadzenia szkoleń na instruktorów nauki jazdy (obecnie może prowadzić takie szkolenia praktycznie każdy), co przy niewielkiej liczbie super OSK może znacząco ograniczyć dostęp do tego zawodu.

Drugi znaczący przywilej, to prawo do prowadzenia corocznych trzydniowych warsztatów dla wszystkich instruktorów nauki jazdy. Brak takiego szkolenia będzie powodował skreślenie z listy instruktorów. Jest to o tyle groźne, że jednocześnie niezobligowano super OSK do przyjęcia i przeprowadzenia szkolenia dla wszystkich chętnych. W świetle obowiązującej zasady swobody umów, może to skutkować odmową przyjęcia na warsztaty prowadzących konkurencyjne ośrodki lub zatrudnionych w takich ośrodkach, co może znacząco utrudnić im prowadzenie działalności – instruktorzy będą musieli korzystać z super OSK z innego województwa – a w skrajnych przypadkach nawet doprowadzić do ograniczenia czy zaprzestania prowadzenia działalności. Sprawowanie kontroli nad prowadzeniem szkolenia dla instruktorów nauki jazdy jest istotne nie tylko z punktu widzenia dostępu do zawodu, ale generalnie prowadzenia działalności gospodarczej jako ośrodek szkolenia kierowców, bowiem w art. 28 projektu ustawy zapisano, jako jedno z wymagań, posiadanie przez właściciela albo zatrudnionego w ośrodku instruktora 3 letniej praktyki w szkoleniu kandydatów na kierowców.

Cała wyżej opisana konstrukcja jest całkowicie sprzeczna z podstawowymi zasadami społecznej gospodarki rynkowej, swobody działalności gospodarczej i wolności wyboru i wykonywania zawodu. Przyjęte w ustawie rozwiązanie daje kilku podmiotom prowadzącym konkurencyjną, wobec zwykłych OSK działalność na rynku szkolenia kandydatów na kierowców, faktyczne prawo decydowania o dostępie do zawodu wymaganego do prowadzenia takiej działalności. Jest to całkowite novum w porządku prawnym Rzeczypospolitej, gdzie dostęp do zawodów jest zasadniczo kontrolowany przez samorządy zawodowe, ale pod ścisłym nadzorem państwa.

Dodatkowo należy wskazać, że zwykły OSK będzie można prowadzić, jak w aktualnym stanie prawnym, dla każdej kategorii prawa jazdy z osobna, czyli poświadczenie spełniania dodatkowych wymagań również powinno być dostępne dla każdej kategorii prawa jazdy z osobna. Tymczasem w projekcie ustawy dla super OSK zostało zapisane wymaganie prowadzenia ośrodka łącznie w zakresie co najmniej kat. A, B, C i D, co stanowi to ewidentne naruszenie art. 32 Konstytucji RP. Podstawowym argumentem, jaki podnoszą zwolennicy wysoko postawionej poprzeczki, jest podniesienie poziomu kształcenia instruktorów nauki jazdy, który mają zapewnić duże ośrodki szkolenia kierowców. Jest to standardowy argument każdej grupy zawodowej zamierzającej ograniczyć dostęp do wykonywania danego zawodu. Jak pokazują statystyki najlepsze rezultaty w szkoleniu kandydatów na kierowców mają średniej wielkości ośrodki wyspecjalizowane w jednej bądź dwóch kategoriach prawa jazdy, co oznacza, że pracują w nich najlepsi

instruktorzy, a zatem to w takich ośrodkach a nie monopolistycznych molochach powinno być zlokalizowane szkolenie instruktorów. Byłoby to możliwe, albo w przypadku pozostawienia aktualnie obowiązujących rozwiązań, poprzez skreślenie z projektu ustawy zapisów dotyczących super OSK, albo poprzez przyznanie prawa do uzyskania poświadczenia spełniania dodatkowych wymagań dla każdej odrębnej kategorii prawa jazdy.

Ad. 3, 4 i 6

Prowadzenie egzaminu praktycznego w zakresie kategorii A i B prawa jazdy wyłącznie na pojazdach znajdujących się w dyspozycji Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego, przy jednoczesnym dopuszczeniu w zakresie pozostałych kategorii pojazdów nie znajdujących się w takiej dyspozycji (art. 53 projektu). Takie różnicowanie, znowu niezgodnie z art. 32 Konstytucji, daje przywileje dużym OSK szkolącym w tzw. kategoriach ciężarowych i jednocześnie wymusza na OSK kosztowne wymiany taboru w najpopularniejszych kategoriach prawa jazdy – A i B – wynikające z przetargów na dostawę pojazdów do egzaminowania przeprowadzanych przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego. WORD uzyskuje w zamówieniu bardzo niskie ceny pojazdów, co dilerzy wygrywającej marki odzyskują z nawiązką na ośrodkach szkolenia kierowców.

Dodane w toku prac ad ustawą rozwiązanie pozwalające na udział w komisji przetargowej przedstawicieli organizacji zrzeszających ośrodki szkolenia kierowców oraz określenie minimalnego – 4 letniego – okresu na jaki zawierana jest umowa na dostawę pojazdów, niczego tutaj nie zmieni. Komisja przetargowa ma charakter jedynie pomocniczy. Ostateczne decyzje w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego podejmuje kierownik zamawiającego. Okres amortyzacji nowych samochodów jest dłuższy niż 4 lata. Poza tym przepis jest bardzo niejasny i właściwie to nie wiadomo, czy wynika z niego zakaz przeprowadzenia przez WORD w okresie 4 kolejnych lat kolejnych przetargów na dostawę kolejnych aut w danej kategorii praw jazdy i obowiązek składania zamówień uzupełniających u tego samego dostawcy, czy też chodzi o minimalny okres utrzymania tych pojazdów w eksploatacji. W tym pierwszym przypadku pojawia się jeszcze jeden problem – maksymalnego pułapu dostaw uzupełniających określonego w ustawie – Prawo zamówień publicznych.

Ad. 5

Brak prawa do uzyskania zapisu z przebiegu egzaminu państwowego w zakresie uprawnień prawa jazdy kategorii B przez egzaminowanego. Niewątpliwie jest to naruszenie prawa obywatela do uzyskania informacji o samym sobie. Jako argument za utrzymaniem takiego rozwiązania, mimo propozycji zmiany, była ochrona wizerunku egzaminatora. Nawet gdyby przyjąć, że egzaminator korzysta z takiej ochrony, co w sytuacji egzaminu państwowego i państwowego egzaminatora, jest co najmniej wątpliwe, to i tak ochrona jego wizerunku ma charakter względny a prawo obywatela do informacji o samym sobie może być ograniczone tylko wyraźnym, należycie uzasadnionym, przepisem rangi ustawowej.

Ad. 7

Niczym nieuzasadnione przyznanie monopolu na prowadzenie kursów dokształcających w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego Wojewódzkim Ośrodkom Ruchu Drogowego (art. 91 ust. 2 pkt 1 lit. a ustawy). Zaznaczamy, że WORD to samorządowe (wojewódzkie) jednostki organizacyjne prowadzące działalność gospodarczą. Przyznanie prawa do świadczenia odpłatnych usług jednemu rodzajowi podmiotów i to takiemu, którego zwykły obywatel lub ich grupa nie może utworzyć, jeżeli nie jest należycie

uzasadnione, narusza swobodę działalności gospodarczej.

Ad. 8 i 9

Kolejne proponowane rozwiązanie - dotyczące symulatora - z powodzeniem sprawdza się w ramach szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy. I jest kolejnym bodźcem do rozwoju nowoczesnej gospodarki. Dzięki wykorzystaniu zaawansowanej techniki, uczestnicy zajęć z wykorzystaniem symulatora są znacznie lepiej przygotowani do prowadzenia różnych typów pojazdów, w dowolnie wybranych warunkach drogowych i atmosferycznych. Ponadto, symulator umożliwia odtwarzanie praktycznie nieskończonej ilości scenariuszy drogowych, w tym sytuacji niebezpiecznych, wyrabia u kierowców naturalne reakcje odruchowe, pozbawione stresu i paniki. Największą zaletą wykorzystania symulatora jest możliwość szkolenia w bezpiecznych warunkach, bez zagrożenia dla kursanta i instruktora. Dodatkowo, uniwersalny charakter symulatora zapewnia: zmniejszenie kosztów szkolenia (m.in. o koszt paliwa, ubezpieczenia pojazdu etc.), ochronę środowiska, bezpieczną realizację programu zajęć, powtarzalność ćwiczeń umożliwiającą przyswojenie "dobrych praktyk", długi cykl eksploatacji urządzenia (w porównaniu z rzeczywistym pojazdem).

Wykorzystanie symulatora przyczynia się znacząco do redukcji zanieczyszczenia środowiska naturalnego (nawet o 50%). Warto zaznaczyć, iż już w fazie szkolenia, kierowcy mogą zdobyć wiedzę o ekonomicznym stylu jazdy, która zmniejsza zużycie paliwa w warunkach realnej eksploatacji pojazdów.

Poza mniejszą uciążliwością dla środowiska, symulator jest również, narzędziem zmniejszającym koszty systemu nauczania kierowców: system szkolenia i możliwość komputerowej oceny wyników oznacza mniejsze zapotrzebowanie na pracę instruktorów na torze szkoleniowym, większa efektywność w porównaniu ze szkoleniami pojazdami, gdzie przeprowadzenie analogicznych zadań pochłania więcej czasu i jest mniej skuteczne; w większości krajów UE 4 godz. ćwiczeń na symulatorze są traktowane jak 7 godz. jazdy w rzeczywistym ruchu drogowym, ok. trzykrotnie niższy koszt godziny szkolenia w porównaniu ze szkoleniem na autodromie.

D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY

1	odpis z KRS
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	

E. Niniejsze zgłoszenie dotyczy uzupełnienia braków formalnych/zmiany danych
zgłoszenia dokonanego dnia**
(podać datę z części F poprzedniego zgłoszenia)

F. OSOBA SKŁADAJĄCA ZGŁOSZENIE

Imię i nazwisko	Data	Podpis
Maciej Matuszak	01-12-2010	
Krzysztof Giżycki		

* Jeżeli zgłoszenie nie jest składane w trybie art. 7 ust. 6 ustawy treść: „ - Zgłoszenie zmiany danych” skreśla się.

** Niepotrzebne skreślić.

Pouczenie

1. Jeżeli zgłoszenie ma na celu uwzględnienie zmian zaistniałych po dacie wniesienia urzędowego formularza zgłoszenia (art. 7 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414)) lub uzupełnienie braków formalnych poprzedniego zgłoszenia (§ 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 stycznia 2006 r. w sprawie zgłaszania zainteresowania pracami nad projektami aktów normatywnych (Dz. U. Nr 34, poz. 236)), w nowym urzędowym formularzu zgłoszenia należy wypełnić wszystkie konieczne rubryki, powtarzając również dane, które zachowały swoją aktualność.
2. Część B formularza wypełnia się w przypadku zgłoszenia dotyczącego jednostki organizacyjnej oraz w sytuacji, gdy osoba fizyczna, która zgłasza zainteresowanie pracami nad projektem aktu normatywnego, nie będzie uczestniczyła osobiście w tych pracach.
3. W części D formularza, stosownie do okoliczności, uwzględnia się dokumenty, o których mowa w art. 7 ust. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa, a także pełnomocnictwa do wniesienia zgłoszenia lub do reprezentowania podmiotu w pracach nad projektem aktu normatywnego.
4. Część E formularza wypełnia się w przypadku uzupełnienia braków formalnych lub zmiany danych dotyczących wniesionego zgłoszenia.