

<https://legislacja.gov.pl/projekt/12339904/katalog/12733843#12733843>

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2021 r.

**zmieniające rozporządzenie 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**

Na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 1 – 5, 7 i 8 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1268 i 1517 oraz z 2021 r. poz. 720) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2019 r. 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 (Dz.U. poz. 1206) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 11 w ust. 7 po kropce dodaje się zdanie:  
„Nie stosuje się w przypadkach, o których mowa w § 15 pkt 5 oraz § 16 pkt 2 i 5 jeżeli egzamin był przeprowadzany pojazdem, o którym mowa w art. 53 ust. 4a ustawy. ”
- 2) w § 13:
  - a) w ust. 3:
    - w pkt 3:
      - lit a otrzymuje brzmienie  
„a) nie więcej niż dziewięć części praktycznych egzaminów państwowych w ciągu doby, a w przypadku egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii:
        - B+E, C1, C i T nie więcej niż sześć części praktycznych egzaminów państwowych w ciągu doby,
        - C1+E, C+E, D1, D1+E, D, D+E nie więcej niż pięć części praktycznych egzaminów państwowych w ciągu doby,”
      - w lit. b wyraz „pięćdziesięciu” zastępuje się wyrazami „czterdziestu pięciu”,
      - lit. d otrzymuje brzmienie:  
„d) maksymalnie jedną część praktyczną egzaminu państwowego w ciągu godziny i trzydziestu minut - w przypadku egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii C1+E, C+E, D1, D, D1+E, D+E”
      - zdanie wspólne otrzymuje brzmienie:  
„- nie dotyczy prawa jazdy kategorii AM oraz pozwolenia; ”
    - b) ust. 4 otrzymuje brzmienie:  
„4. Dopuszcza się:
      - 1) wydłużenie czasu, o którym mowa w ust. 3 pkt 4, wyłącznie o czas, który jest niezbędny do zakończenia egzaminu rozpoczętego przed zakończeniem 8 godzin pracy egzaminatora;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

- 2) skrócenie czasu, o którym mowa w ust. 3 pkt 3 lit b - d wyłącznie w przypadku jeżeli mogłoby dojść do przekroczenia czasu rozpoczęcia egzaminu, o którym w ust. 3 pkt 1 i 2 - przy zachowaniu pozostałych warunków, o których mowa w ust. 3”,
- c) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Egzaminu, dla którego na podstawie § 33 przyjęto, że osoba nie przystąpiła do egzaminu i ustalono wynik egzaminu - „X”, za wyjątkiem przypadków o których mowa w § 16 ust. 1 pkt 2 i 5 oraz art. 67 ust. 1 pkt 9 ustawy, nie wlicza się do maksymalnej liczby egzaminów, o której mowa w ust. 3 pkt 3 lit. a.”.
- 3) w § 18 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. W przypadku osoby z udokumentowaną opinią poradni psychologiczno-pedagogicznej dysleksją dopuszcza się przygotowanie dla tej osoby przez ośrodek egzaminowania indywidualnego egzaminu w zakresie części teoretycznej, w którym uczestniczyć będzie egzaminator prowadzący egzamin oraz inny egzaminator wyznaczony przez egzaminatora nadzorującego. Egzaminator wyznaczony przez egzaminatora nadzorującego czyta osobie egzaminowanej treść pytań i odpowiedzi wyświetlane na monitorze komputera. Pozostałe zasady przeprowadzania tego egzaminu nie ulegają zmianie. ”
- 4) w § 37 w ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) starostom - w odniesieniu do instruktorów i podmiotów prowadzących szkolenie będących w ich ewidencji i rejestrze. W ramach przekazywanych danych **dotatkowo wyszczególnia się wariant za pierwszym podejściem po ukończeniu szkolenia podstawowego;**”
- 5) w § 42:
  - a) w ust. 2 w pkt 8 wyrazy „w art. 112 ust. 1 pkt 2 ustawy” zastępuje się wyrazami „w art. 112 ust. 1 pkt 1 lub 2 ustawy w zależności od kategorii uprawnień”,
  - b) w ust. 6 w pkt 4 wyrazy „w art. 112 ust. 1 pkt 2 ustawy” zastępuje się wyrazami „w art. 112 ust. 1 pkt 1 lub 2 ustawy w zależności od kategorii uprawnień”;
- 6) w załączniku nr 2:
  - a) w tabeli nr 1 poz. nr 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu lub będącemu na oznakowanym przejściu dla pieszych. ”
  - b) w tabeli nr 4 w:
    - poz. nr 1 kol. nr 3 pkt 4 w części „Sposób wykonania części zadania określonego w pkt 4 lit. b tir 3 otrzymuje brzmienie:

„- cofnięcie pojazdem silnikowym w kierunku przyczepy w sposób umożliwiający dokonanie sprzęgnięcia - **w przypadku egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii B+E nie jest wymagane aby po zakończeniu cofania urządzenie sprzęgające przyczepy znajdowało się bezpośrednio nad kulistą główką haka pojazdu silnikowego jednak jego odległość od główki haka nie powinna przekraczać 0,5 m.**”
    - poz. nr 2 w kol nr 3 w:
      - pkt 5 skreśla się litery „C1, C, D1”
      - pkt 6 zdanie wstępne otrzymuje brzmienie:

„dla prawa jazdy kategorii B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E, T:”
      - w zdaniu wspólnym słowo „jedno” zastępuje się słowem „trzykrotne”
    - poz. nr 3 w kol nr 3 po lit c dodaje się część wspólną w brzmieniu:

„Jeżeli infrastruktura placu manewrowego to umożliwia to przy wykonywaniu zadania parkowanie prostopadłe wjazd tyłem - wjazd przodem, kierunek wjazdu w lewo lub w prawo wybiera osoba egzaminowana.”

c) w tabeli nr 7 poz. 5 otrzymuje brzmienie:

„Przejazd przez skrzyżowania równorzędne - w przypadku egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii C1+E, C, C+E, D1+E, D, D+E i T zadanie realizuje się w zależności od tego czy sytuacja drogowa umożliwia jego bezpieczne wykonanie oraz dostępności skrzyżowania.”

d) w tabeli nr 10 wiersz „C+E - egzamin przeprowadzany ciągnikiem siodłowym z naczepą” otrzymuje brzmienie:

e) w tabeli nr 11 w:

C+E - egzamin przeprowadzany ciągnikiem siodłowym z naczepą	38	4	22	16,5	31,5	-	5	18	7
---	----	---	----	------	------	---	---	----	---

- poz. 1 w kolumnie „Nazwa stanowiska” w opisie, opis lit. c otrzymuje brzmienie:

„c - 7,5 m dla kat. C1, C, D1, B+E, T

12 m dla kat. C1+E, C+E, D1+E, D, D+E

13 m dla kat. C1+E, C+E przeprowadzanej ciągnikiem siodłowym z naczepą”

- poz. 2 w kolumnie „Nazwa stanowiska” w opisie, opis lit. c otrzymuje brzmienie:

„c - 12 m dla kat. C1, C, D1, B+E, T

16 m dla kat. C1+E, C+E, D1+E, D, D+E

18 m dla kat. C1+E, C+E przeprowadzanej ciągnikiem siodłowym z naczepą”

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia za wyjątkiem przepisu § 1 pkt 2 lit a i c oraz pkt 4, które wchodzi w życie w dniu 2 sierpnia 2021 r..

**MINISTER  
INFRASTRUKTURY**

**w porozumieniu:**

**MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH I  
ADMINISTRACJI**

**MINISTER OBRONY NARODOWEJ**

## UZASADNIENIE

Z dniem 1 stycznia 2020 r. weszły w życie przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2019 r. 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 (Dz.U. poz. 1206). Rozporządzenie to w zasadniczy sposób przeorganizowało pracę Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego wprowadzając rozwiązania prawne wymuszające wskazanie jednoznacznej i dokładnej godziny o której będzie przeprowadzany egzamin państwowy, zarówno jego część praktyczna jak i teoretyczna, dla każdej osoby egzaminowanej. Dokonano także zmiany polegającej na wskazaniu maksymalnej liczby egzaminów jakie może przeprowadzać konkretny egzaminator w ciągu dnia. Wskazano także jak długo w ciągu dnia egzaminator może pracować. W związku z wprowadzeniem tych przepisów podjęto decyzję o monitorowaniu ich stosowania w celu sprawdzenia ich działania w praktyce i ewentualnej poprawy ich działania w kierunku uelastycznienia ich stosowania.

Mając na względzie wprowadzone zmiany oraz informacje przekazane przez poszczególne podmioty w ramach monitoringu stwierdzono, że występują problemy z elastycznością przeprowadzania egzaminów w szczególności z przydzielaniem kolejnych egzaminów egzaminatorom, którzy zakończyli już egzamin, co w ostateczności przyczyniało się do braku możliwości przeprowadzenia kolejnych egzaminów w zaplanowanym czasie.

W ramach prowadzonych uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji społecznych zaproponowano poprawę niektórych przepisów wpływających na płynność obsługi kandydatów na kierowców oraz na doprecyzowanie sposobów postępowania w niektórych sytuacjach egzaminacyjnych.

Biorąc pod uwagę powyższe w projekcie proponuje się zmianę następujących przepisów:

- 1) zmiana brzmienia § 11 ust. 7 doprecyzowuje sposób postępowania WORD i osoby egzaminowanej w przypadku awarii pojazdu egzaminacyjnego podstawionego przez OSK. Doprecyzowanie dotyczy kosztów przeprowadzenia kolejnego egzaminu w przypadku awarii pojazdu podstawionego przez OSK.
- 2) zmiana dotyczy brzmienia § 13 w następującym zakresie:
  - a) ust. 3 pkt 3 lit a ze względu na krótszy czas przeprowadzania egzaminu praktycznego w zakresie prawa jazdy kategorii T dodano dodatkowo jeden egzamin możliwy do przeprowadzenia w ciągu doby przez egzaminatora w zakresie tej kategorii.
  - b) ust. 3 pkt 3 lit. b - dokonano zmiany minimalnego czasu po jakim może być egzaminatorowi przydzielona w ciągu dnia kolejna osoba egzaminowana. Zmniejszono ten czas z 50 do 45 minut. Takie rozwiązanie pozwoli na bardziej elastyczne planowanie egzaminów na dany dzień dla egzaminatorów gwarantując jednocześnie zachowanie ich czasu pracy.,
  - c) ust. 3 pkt 3 lit. b - dokonano zmiany polegającej na wyłączeniu z minimalnego czasu losowania pozwolenia na kierowanie tramwajem. Zarówno liczba egzaminów na pozwolenie jak i sposób ich przeprowadzania powodują, że określanie tego czasu jest zbędne i utrudnia jedynie sprawne przeprowadzenie tych egzaminów.
  - d) ust. 4 gdzie dodano przepis zezwalający na przydzielenie egzaminatorowi kolejnego egzaminu pomimo, że nie minął wymagany przepisami odstęp pomiędzy egzaminami, w przypadku jeżeli mógłby być niezachowany czas rozpoczęcia egzaminu dla kolejnej osoby egzaminowanej. Rozwiązanie to pozwoli na zachowanie odpowiedniego czasu przeprowadzenia egzaminu wskazanego dla poszczególnych osób egzaminowanych przy zapisie na egzamin,
  - e) dodano ust. 7 który jednoznacznie wskazuje, że w przypadku gdy egzamin nie odbył się (np. ze względu na niestawienie się osoby egzaminowanej, brak możliwości identyfikacji takiej osoby czy

nieprzygotowanie okularów bądź stroju) egzamin taki nie jest wliczany do liczby egzaminów, które danego dnia przeprowadził dany egzaminator;

- 3) zmiana brzmienia § 18 jest podyktowana umożliwieniem osobom z dysleksją swobodnego przystąpienia do części teoretycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy.
- 4) zmiana brzmienia § 37 ust. 1 pkt 1 w zakresie wskazania, że WORD przekazuje staroście informacje **statystyczne dotyczące zdawalności w zakresie pierwszego przystąpienia do egzaminu**. Dotychczasowy przepis powodował, że dane z różnych WORD były nieporównywalne ponieważ każdy mógł przyjąć inną technikę wyliczania zdawalności.
- 5) zmiana brzmienia przepisu § 42 w zakresie wskazania ośrodka doskonalenia techniki jazdy w którym mogą być prowadzone szkolenia z techniki i taktyki jazdy dla kandydatów na egzaminatorów wynika z konieczności skorygowania dotychczasowego przepisu. Nie ma uzasadnienia zarówno technicznego jak i merytorycznego do prowadzenia tych szkoleń w zakresie np. prawa jazdy kategorii B wyłącznie w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy stopnia wyższego. Nieduża dostępność tych podmiotów na terenie kraju powoduje nieuzasadniony wzrost kosztów uzyskania uprawnień przez kandydatów na egzaminatorów. Małe ośrodki doskonalenia techniki jazdy stopnia podstawowego także spełniają wszelkie wymagania niezbędne do przeprowadzenia szkolenia dla kandydatów na egzaminatorów w zakresie podstawowych kategorii prawa jazdy;
- 4) zmiana przepisu poz. 4 w tabeli nr 1 załącznika nr 2 jest podyktowana wejściem w życie nowych przepisów dotyczących pierwszeństwa pieszych wchodzących na przejście dla pieszych. Dotychczasowe rozwiązanie polegające na obowiązku przerywania egzaminu z wynikiem negatywnym osobie która nie ustąpiła pieszemu będącemu na oznakowanym przejściu dla pieszych jest nadal właściwe ale ze względu na konieczność kształtowania właściwych postaw kierujących pojazdami wobec pieszych powinno być uzupełnione także o bezwzględny obowiązek przerywania egzaminu w przypadku nieustąpienia pierwszeństwa pieszemu wchodzącemu na przejście. Oczywiście biorąc pod uwagę przepisy ogólne egzaminator ma już możliwość przerywania egzaminu w takim przypadku, ale niezbędne jest wskazanie obligatoryjności zachowania takiego zachowania egzaminatora.
- 5) doprecyzowanie brzmienia przepisów załącznika nr 2:
  - a) **w zakresie sposobu wykonania zadania sprzęganie pojazdu z przyczepą dla prawa jazdy kategorii B+E pozwoli osobom egzaminowanym na nieco swobodniejsze (mniej precyzyjne) poruszanie się pojazdem po placu manewrowym w trakcie podjeżdżania tyłem do przyczepy która ma być sprzęgnięta. Ze względu na gabaryty przyczep i możliwość ich swobodnego przestawienia przy użyciu siły mięśni precyzyjny podjazd hakiem pod zaczep nie powinien być wymagany.**
  - b) w zakresie odstąpienia podczas egzaminu na placu manewrowym w zakresie prawa jazdy kategorii C1, C, D1 od obowiązku płynności jazdy podczas cofania po łuku i prostej oraz umożliwienia wysiadania z pojazdu podczas wykonywania manewrów nie 1 raz tylko 3 krotnie jest podyktowana dostosowaniem zasad przeprowadzania egzaminu do rozwiązań praktycznie stosowanych w życiu codziennym. Zmiany te ułatwią osobom egzaminowanym wykonanie manewrów, likwidując wymagania w praktyce niestosowane w normalnym ruchu drogowym.
  - c) **w zakresie doprecyzowania sposobu wykonania zadania parkowanie prostopadłe wjazd tyłem (poz. 3 kol. 3) pozwoli na jednoznaczne traktowanie osób egzaminowanych przez egzaminatorów. Z pozyskanych informacji wynikało, że pomimo wskazania w zadaniu (w formie rysunku), że wjazd może odbywać się z dowolnej strony stanowiska, często egzaminatorzy decydowali z której strony ten wjazd ma być wykonany, co powodowało niejednokrotnie sprzeczki i skargi osób egzaminowanych.**

- d) w zakresie wymiarów stanowiska egzaminacyjnego jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu w zakresie samochodów ciężarowych z naczepą podyktowane jest uwagami środowiska szkoleniowo egzaminacyjnego. Wykazano, że zaproponowane w dotychczasowych przepisach wymiary stanowisk dają możliwość wykonania zadania jednak poziom jego trudności znacznie przekracza konieczne umiejętności młodego kierowcy. Nie ma potrzeby aby na egzaminie państwowym na prawo jazdy sztucznie podnosić poziom trudności. Zaproponowane rozwiązanie pozwoli na sprawdzenie umiejętności kandydata na kierowcę, nie podnosząc nadmiernie poziomu jego trudności. Dodatkowo doprecyzowano też sposób wykonania i oceny niektórych zadań egzaminacyjnych tak aby ich wykonanie było bardziej naturalne i logiczne.

Planowany termin wejścia w życie projektowanego rozporządzenia został określony na 30 dni od daty publikacji, a w zakresie przepisów § 1 pkt 2 lit a i c na 2 sierpnia 2021 r.. Terminy te dają możliwość dostosowania się Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego do wymagań związanych z nowym systemem przydzielania osób egzaminowanych do egzaminów i nowymi zasadami dotyczącymi pracy egzaminatorów. Pozwala także na dostosowanie się podmiotu odpowiedzialnego za system teleinformatyczny do wymagań niniejszego rozporządzenia.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), w związku z tym nie podlega notyfikacji.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu celem uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia projektu.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248 ) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletyn Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z chwilą przekazania do uzgodnień i konsultacji publicznych.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Uwaga!

**zielonym tłem** wyróżniono fragmenty rozporządzenia uwzględniające postulaty, uwagi współpracujących organizacji społecznych środowiska OSK tj. PFSSK-PIGOSK-OIGOSK z **10 listopada 2020r** przesłane ePUAP w ramach konsultacji społecznych o poniższej treści



**OGÓLNOPOLSKA IZBA GOSPODARCZA**  
**OSK**

10 listopada 2020r

Pan **Rafał Weber**  
Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury  
00-928 Warszawa ul. Chałubińskiego 4/6  
/ ID ePUAP: MIIB /

Dotyczy: sprawy znak: **DTD-5.0210.2.2020**

### Uwagi

do projektu z 22.10.2020 rozporządzenia zmieniającego Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 28 czerwca 2019r ws **egzaminowania** osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, ...  
Dz. U 2019 poz. 1206

W imieniu n/w współpracujących organizacji społecznych środowiska ośrodków szkolenia kierowców / OSK/ reprezentowanych przez statutowych przedstawicieli – w ramach konsultacji społecznych projektu rozporządzenia zmieniającego w/w rozporządzenie w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia, ... prosimy o uwzględnienie poniższych uwag oraz ponownie (poprzedni wniosek z **01.06.2020**) prosimy o akceptację niniejszych postulatów zmian:

- 1. Negatywnie opiniujemy** propozycję dodania ust.3 w §3 rozporządzenia skutkującą możliwością czasowego (do 6 m-cy) zatrudniania egzaminatora nadzorującego nie spełniającego wymogu minimalnego 2 – letniego doświadczenia w prowadzeniu egzaminów państwowych w zakresie kat. A,B,C,D i E prawa jazdy.

#### Uzasadnienie

Egzaminator nadzorujący pełni bardzo ważną rolę w procesie egzaminowania ( nadzorowanie, przerywanie egzaminu, analizowanie i opiniowanie skarg, bezpośrednie rozmowy z osobami skarżącymi się na przebieg egzaminu itp.) dlatego niezwykle istotnym jest aby kompetencje te realizowała osoba o niekwestionowanych kwalifikacjach merytorycznych oraz związanym z nimi minimalnym doświadczeniem. Dlatego nawet kilkumiesięczne zatrudnianie na stanowisku egzaminatora nadzorującego osoby o mniejszym niż wymagane doświadczeniu w egzaminowaniu będzie powodować brak zaufania, wątpliwości co do rzetelności czy obiektywności opinii w rozpatrywanych sprawach.

- 2. w §5 pkt.2) wykreślić** „- dotyczy godzin, w których są przeprowadzane egzaminy państwowe”  
*§5 pkt. 2) być wyłączony z ruchu dla pojazdów innych niż pojazdy egzaminacyjne i pojazdów wykorzystywanych przez ośrodek egzaminowania do prowadzenia szkoleń, o których mowa w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 58, z późn. zm.4)), w ustawie z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 382, 534, 730 i 1123) oraz w art. 61 i art. 62 ustawy- dotyczy godzin, w których są przeprowadzane egzaminy państwowe;*

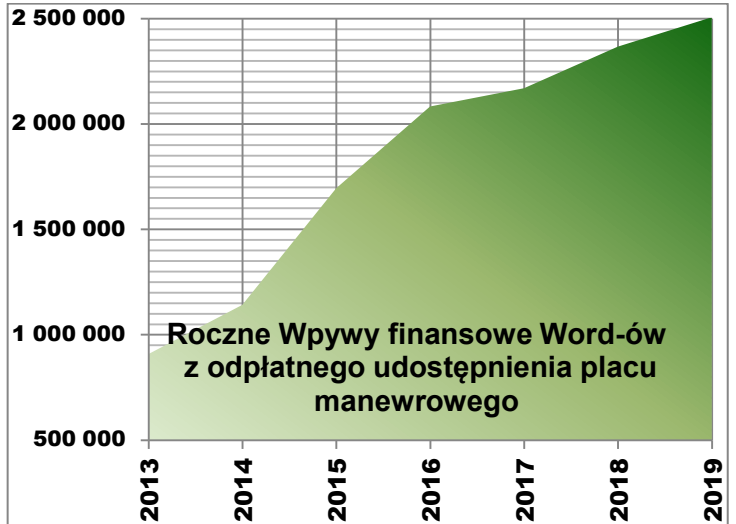
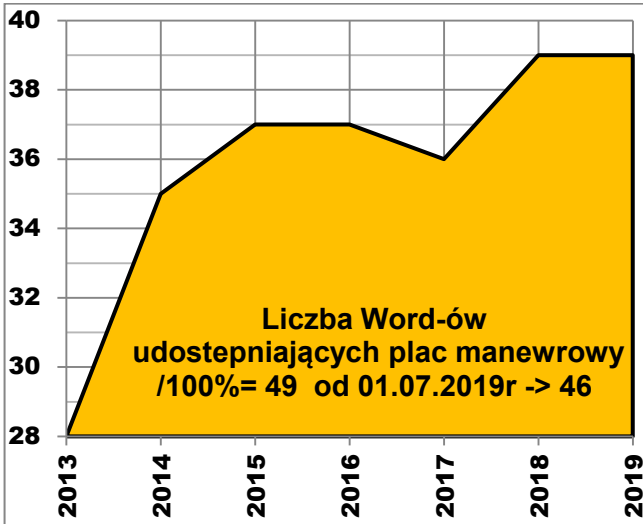
#### Uzasadnienie

1) Rozporządzeniem MTBiGM z 13 lipca 2012 r. Dz. U poz. 995 w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, ... **dopiero** od 19 stycznia 2013r Word-y uzyskały możliwość **udostępniania placów manewrowych** ośrodkom szkolenia kierowców, instruktorom.

Na przestrzeni lat **2014 – 2019** z możliwości tej korzystało średnio ok **37** Wordów tj. **77%** uzyskując przeciętny **roczny przychód** w kwocie **53 330 PLN -> 4 444 PLN** / mc, co oznacza że uwzględnienie tego postulatu nie spowoduje znaczącego uszczerbku finansowego WORD-u

Dane liczbowe pozyskano w trybie ustawy o dostępie do informacji publicznej,

link <http://www.izbaosk.eu/index.php/word-y-dzialania-brd-finanse/395-odplatne-udostepnianie-osk-placu-manewrowego-word>



2) WORD-y udostępniając plac manewrowy, zgodnie z odpowiednim regulaminem zawierają stosowną umowę cywilno – prawną

Niektóre ośrodki szkolenia kierowców przedstawiają organowi ewidencyjnemu prowadzącemu rejestr przedsiębiorców taką umowę jako tytuł prawny do dysponowania wymaganym elementem infrastruktury osk uzyskując wpis do rejestru działalności regulowanej!

3) Dostęp do placów manewrowych WORD-ów negatywnie demotywuje osk do posiadania placu manewrowego o dobrych parametrach i optymalnych wymaganiach.

4) Dostęp do placów manewrowych WORD-ów generuje również konflikty w środowisku w okolicznościach, w których nie jest możliwe korzystanie z placu WORD przez kilka osk jednocześnie, co „rodzi” pretensje odnośnie prawa do równego traktowania.

Wskazując na skromny efekt finansowy przy istotnych nakładach WORD-u dla zapewnienia bezpieczeństwa i monitoringu dostępu do placu manewrowego oraz w/w negatywne mankamenty - **postulujemy o powrót do stanu prawnego z przed 2013r.**

### 3. §12 ust.3 uchyla się pkt.3:

„3. Przez zachowanie osoby egzaminowanej, o którym mowa w ust. 2, rozumie się w szczególności:

- 1) przejechanie kołem przez linie wyznaczające zewnętrzne krawędzie stanowisk;
- 2) najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki;
- 3) ~~dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania, o którym mowa w poz. 2–10 tabeli nr 2 załącznika nr 2 do rozporządzenia;~~
- 4) w przypadku egzaminu w zakresie pozwolenia – ruszenie w niewłaściwym kierunku.”

W konsekwencji powyższego należy odpowiednio dostosować treści w **tabeli 4 "kryteria"** załącznika nr 2 np.

- przez **zakreślenie limitów czasowych** wykonania poszczególnych zadań egzaminacyjnych lub (i),
- "liberalizację" kryteriów oceny wykonania zadania egzaminacyjnego nr.2 na placu manewrowym dla kat. B1, B,C1,C,D1,D poprzez **likwidację wymogu płynności** podczas jazdy do tyłu lub,
- "liberalizację" radykalną poprzez rezygnację z dotychczasowego zadania nr 2 ruszanie i jazda po prostej i łuku dla kat. B1, B.

#### Uzasadnienie

Zadania egzaminacyjne kat.**B1, B** na placu manewrowym powinny być radykalnie zmienione jednak z zachowaniem wymogów Dyrektywy **2006/126/WE** Parlamentu Europejskiego i Rady! **Celem zintensyfikowania i przeniesienia priorytetu szkolenia, egzaminowania** na zadania w **ruchu drogowym**.

fragment Dyrektywy **2006/126/WE**

**7.2. Kategorie B oraz B1: szczególne manewry sprawdzane pod kątem bezpieczeństwa ruchu**

Egzamin obejmuje manewry wybrane z poniższej listy (co najmniej dwa manewry z czterech punktów, jeden na biegu wstecznym):

7.2.1. Cofanie po prostej, cofanie ze skretem w prawo lub w lewo o 90 stopni w ramach tego samego pasa ruchu;

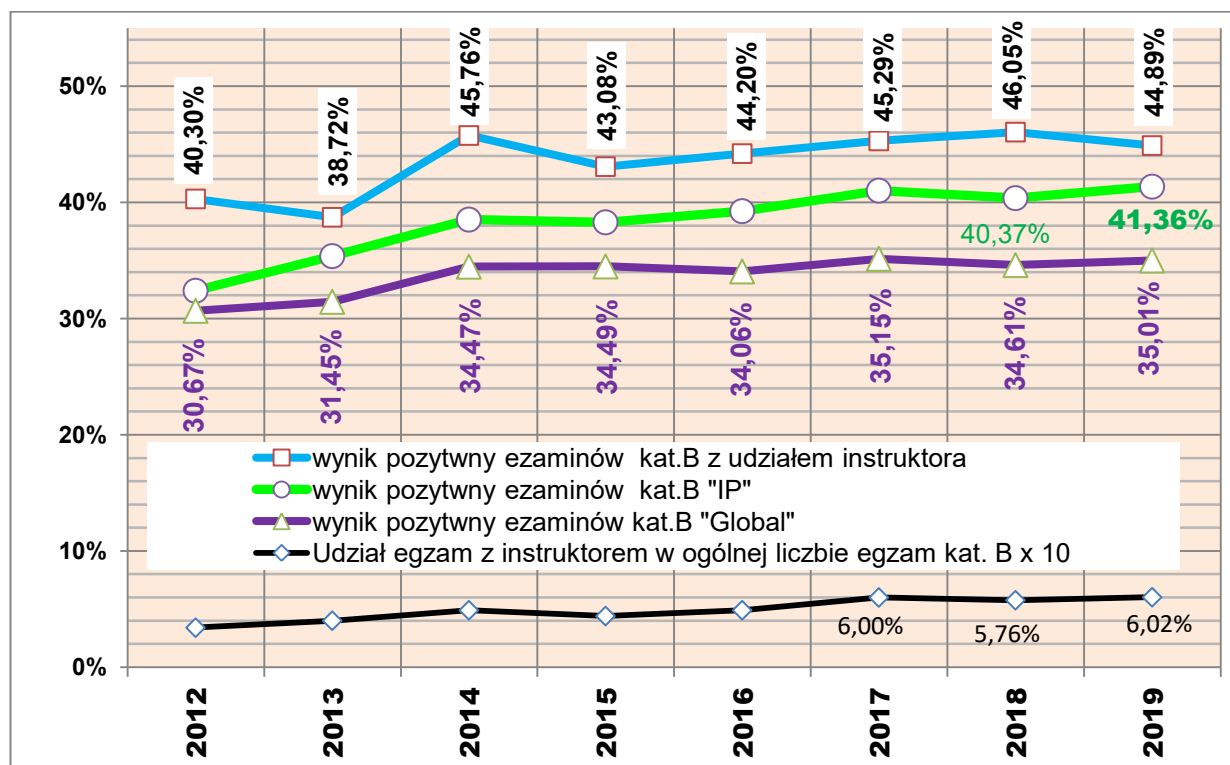
7.2.2. Zawracanie z wykorzystaniem biegów stosowanych w jeździe do przodu i wstecznego;

7.2.3. Parkowanie pojazdu przy zachowaniu odstępu (równoległe, na ukos lub skośnie w prawo, przodem lub tyłem, na terenie płaskim, na podjeździe lub zjeździe);

7.2.4. Hamowanie do zatrzymania; hamowanie nagle jest fakultatywne.



Efektom wprowadzenia postulowanych zmian będzie **znaczący wzrost umiejętności i poprawności zachowań osób szkolonych w ruchu drogowym**, co przełoży się również na **wzrost wskaźników zdawalności praktycznych egzaminów państwowych!**, których wysokość prezentujemy poniższym zobrazowaniem link <http://www.izbaosk.eu/index.php/zdawalnosc-egzaminu-w-word-ach>



- 4. Negatywnie opiniujemy** propozycję zmiany w §13 ust.3 lit. b rozporządzenia skutkującą przydzielaniem egzaminatorowi maksymalnie jednej części praktycznej egzaminu państwowego w ciągu **czterdziestu pięciu** minut – w przypadku egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii B1 i B.

#### Uzasadnienie

Propozycja jest ewidentnie niespójna z innymi przepisami rozporządzenia, które w przypadku powtarzania zadań na placu manewrowym mogą trwać 2 x 5 minut, a minimalny czas trwania egzaminu w ruchu drogowym, to 40 minut.

Zwiększenie częstotliwości przydzielania egzaminów spowoduje u egzaminatorów „presję czasową”, pośpiech i w konsekwencji zagrazi obiektywności oceny umiejętności osoby egzaminowanej.

#### 5. w § 37

- a) tytuł ust.1 otrzymuje brzmienie:

„1. Dyrektor w okresach **półrocznych** przekazuje informację o uzyskanych przez osoby egzaminowane wynikach egzaminów:”

- b) w ust.1 pkt.1 otrzymuje brzmienie:

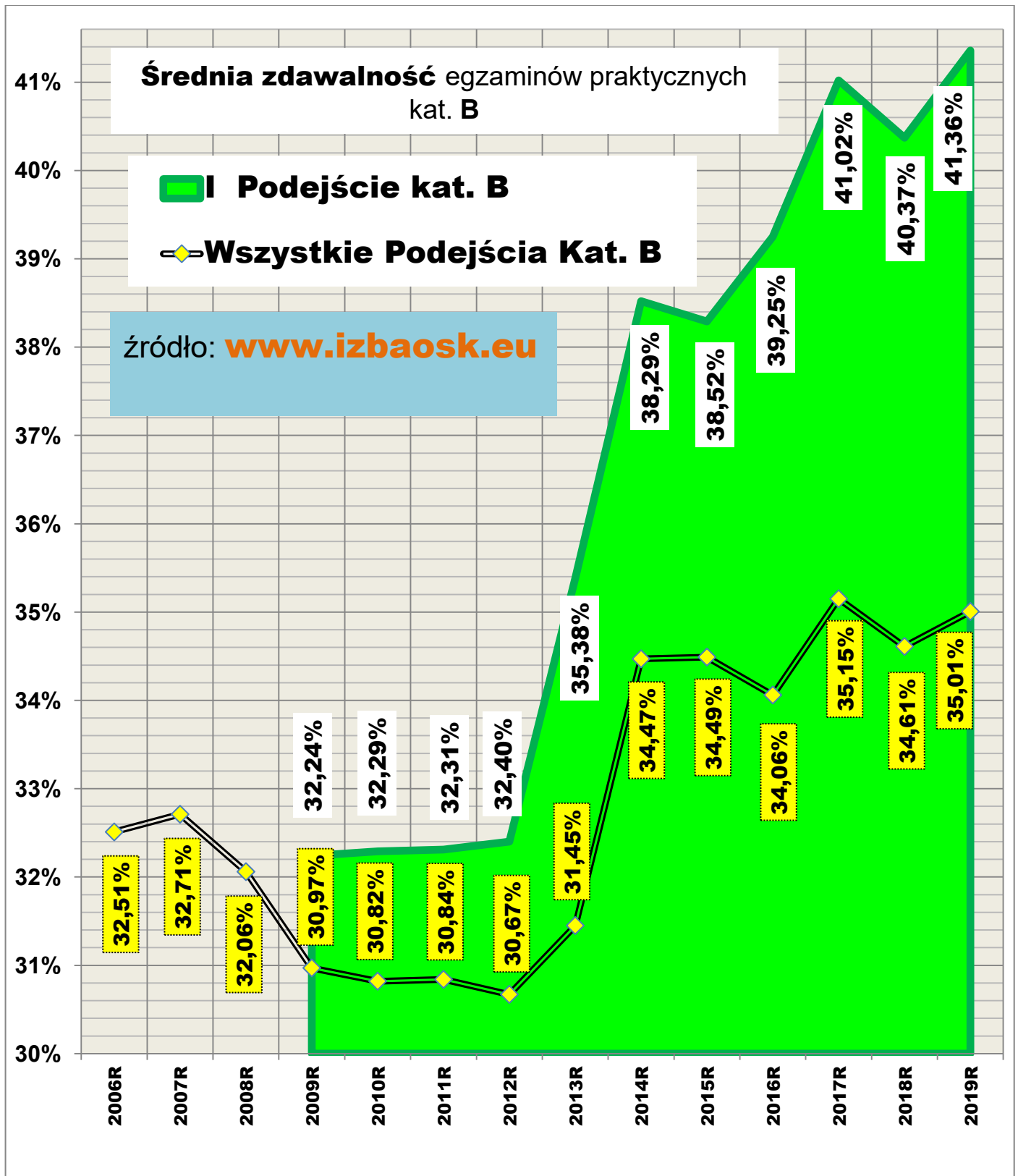
” 1) starostom **w wariantach za pierwszym podejściem po ukończeniu szkolenia podstawowego** – w odniesieniu do instruktorów i podmiotów prowadzących szkolenie będących w ich ewidencji i rejestrze;

#### Uzasadnienie

Tylko statystyki zdawalności egzaminów państwowych za pierwszym podejściem po ukończeniu szkolenia podstawowego mogą być rzetelnym, obiektywnym i sprawiedliwym narzędziem pomocnym organom nadzoru przy ocenie efektywności szkoleniowej ośrodków szkolenia kierowców.

WORD-y generują, a organy nadzoru i ewidencyjne publikują w Internecie wyniki egzaminów sporządzone w tzw. wariantach **"global"** uwzględniającym **wielokrotne podejścia kilku osób szkolonych** przez danego instruktora w tym również osób, które ukończyły szkolenie przed wielu, wielu laty!

Natomiast zmniejszenie częstotliwości obowiązku sporządzania, przesyłania i ewidencjonowania danych statystycznych o wynikach egzaminów obniży nakłady pracy (koszty) WORD-ów, Starostw i organów ewidencyjnych. Ponadto podnosimy, że 3 miesiące to zbyt krótki okres statystyczny aby na jego podstawie wysnuwać miarodajne wnioski.



**6. Załącznik 2 tabela nr 4 poz. nr 1** dotycząca Zadania nr 1 z tabeli 2 - postulujemy aby w kol.3 „Kryteria” pkt.4 lit. b) otrzymał brzmienie:

3	3
<b>jest</b>	<b>powinien otrzymać brzmienie</b>
<p><b>b)</b> sprzęganie przyczepy z pojazdem silnikowym (sytuacja wyjściowa – pojazd silnikowy obok przyczepy) – na wykonanie zadania osoba egzaminowana ma nie więcej niż 15 minut, a osoba niepełnosprawna, mająca niedowład kończyn dolnych lub górnych, ma na wykonanie tego zadania nie więcej niż 30 minut. Sposób wykonania części zadania określonego w pkt 4 lit. b):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– podjazd pojazdem silnikowym przed przyczepę,</li> <li>– odbezpieczenie (otwarcie) mechanizmu sprzęgającego w pojeździe,</li> <li>– cofnięcie pojazdem silnikowym w kierunku przyczepy w sposób umożliwiający dokonanie sprzęgnięcia,</li> <li>– regulacja wysokości zaczepu przyczepy (w przypadku gdy konstrukcja przyczepy to umożliwia),</li> <li>– dokonanie połączenia zaczepu przyczepy z hakiem lub zaczepem pojazdu silnikowego oraz zabezpieczenie przed rozłączeniem,</li> <li>– podłączenie do pojazdu silnikowego: przewodów elektrycznych przyczepy (silnik pojazdu wyłączony), przewodów hamulcowych przyczepy, sprawdzenie działania świateł przyczepy, zwolnienie hamulca postojowego, jeżeli przyczepa jest wyposażona w hamulec postojowy;</li> </ul>	<p><b>b)</b> sprzęganie przyczepy z pojazdem silnikowym (sytuacja wyjściowa – pojazd silnikowy obok przyczepy) – na wykonanie zadania osoba egzaminowana ma nie więcej niż 15 minut, a osoba niepełnosprawna, mająca niedowład kończyn dolnych lub górnych, ma na wykonanie tego zadania nie więcej niż 30 minut. Sposób wykonania części zadania określonego w pkt 4 lit. b):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– podjazd pojazdem silnikowym przed przyczepę,</li> <li>– odbezpieczenie (otwarcie) mechanizmu sprzęgającego w pojeździe,</li> <li>– cofnięcie pojazdem silnikowym w kierunku przyczepy w sposób umożliwiający dokonanie sprzęgnięcia.</li> </ul> <p><b>W przypadku uprawnień B96 i kat. B+E nie jest wymagane aby po zakończeniu cofania urządzenie sprzęgające przyczepy zostało umieszczone nad kulistą główką haka pojazdu silnikowego,</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– regulacja wysokości zaczepu przyczepy (w przypadku gdy konstrukcja przyczepy to umożliwia),</li> <li>– dokonanie połączenia zaczepu przyczepy z hakiem lub zaczepem pojazdu silnikowego oraz zabezpieczenie przed rozłączeniem,</li> <li>– podłączenie do pojazdu silnikowego: przewodów elektrycznych przyczepy (silnik pojazdu wyłączony), przewodów hamulcowych przyczepy, sprawdzenie działania świateł przyczepy, zwolnienie hamulca postojowego, jeżeli przyczepa jest wyposażona w hamulec postojowy;</li> </ul>

**Uzasadnienie**

Od wielu lat i aktualnie w niektórych WORD-ach podczas praktycznego egzaminu państwowego na uprawnienia B96 i kat. B+E bezpodstawnie wymaga się aby zakończyć manewr cofania pojazdem silnikowym w kierunku przyczepy dopiero wtedy gdy urządzenie sprzęgające przyczepy znajdzie się bezpośrednio nad kulistą główką haka pojazdu silnikowego.

Oczywiście taki wymóg skutkuje znaczącym utrudnieniem wykonania tego zadania oraz częstymi uszkodzeniami pojazdu silnikowego. W celu zminimalizowania tych uszkodzeń pojazdy egzaminacyjne i szkoleniowe ze sporymi problemami technicznymi wyposaża się w dodatkowe osłony.

W trosce o ujednoczenie w całym Kraju wymogów na egzaminach państwowych na prawo jazdy oraz dążąc do urealnienia zadań egzaminacyjnych, które powinny sprawdzać umiejętności powszechnie występujące w praktyce kierowcy - naszym zdaniem uwzględnienie niniejszego postulatu jest wręcz niezbędne!

**7. Załącznik 2 tabela nr 4 poz. nr 3** dotycząca Zadań nr 3,4 z tabeli 2 - proponujemy w kol.3 „Kryteria” dodać lit. d) w brzmieniu:

d) przy wykonywaniu zadania parkowanie prostopadłe wjazd tyłem – wjazd przodem **kierunek wjazdu w lewo lub w prawo obiera osoba egzaminowana**

3	3,4	<p>Właściwe sygnalizowanie zamiaru zmiany kierunku jazdy. Sposób wykonania zadania:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) możliwa jedna korekta toru jazdy,</li> <li>b) pojazd nie może:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>– wyjechać kołem poza określony obszar wjazdu,</li> <li>– naruszyć (najechać kołem lub wyjechać obrysem pojazdu nad linię) linii ograniczających stanowisko,</li> <li>– potraścić pachółków lub tyczek,</li> </ul> </li> <li>c) pozycja pojazdu na stanowisku – wewnątrz stanowiska,</li> <li>d) przy wykonywaniu zadania <i>parkowanie prostopadłe wjazd tyłem – wjazd przodem kierunek wjazdu w lewo lub w prawo obiera osoba egzaminowana.</i></li> </ul>
---	-----	--

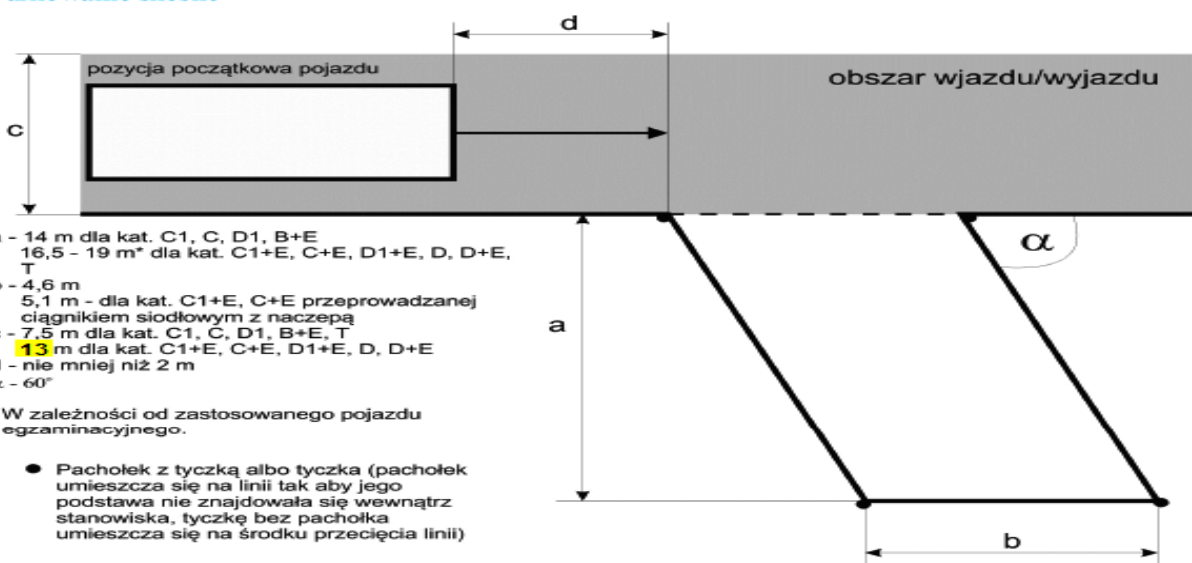
**Uzasadnienie**

W realnie wykonywanym transporcie drogowym manewry cofania ze zmianą kierunku jazdy są w zdecydowanej większości wykonywane **w lewo** - wtedy kierowca ma możliwość bezpośredniej obserwacji przeszkód ( słupków, narożników, bram, podjazdów, ramp itp.) do tego zwykle odbywa się to poza drogami publicznymi na placach i w bazach logistyki transportu. Oczywiście jest, że zadania egzaminacyjne powinny sprawdzać umiejętności powszechnie występujące w praktyce zawodowej kierowcy.

Tymczasem pomimo braku prawnej regulacji co do kierunku wjazdu przy realizacji zadania "parkowanie prostopadłe wjazd tyłem – wjazd przodem" - WORD-y arbitralnie wymagają wykonania tego zadania wyłącznie poprzez wjazd ze skretem **w prawo!**

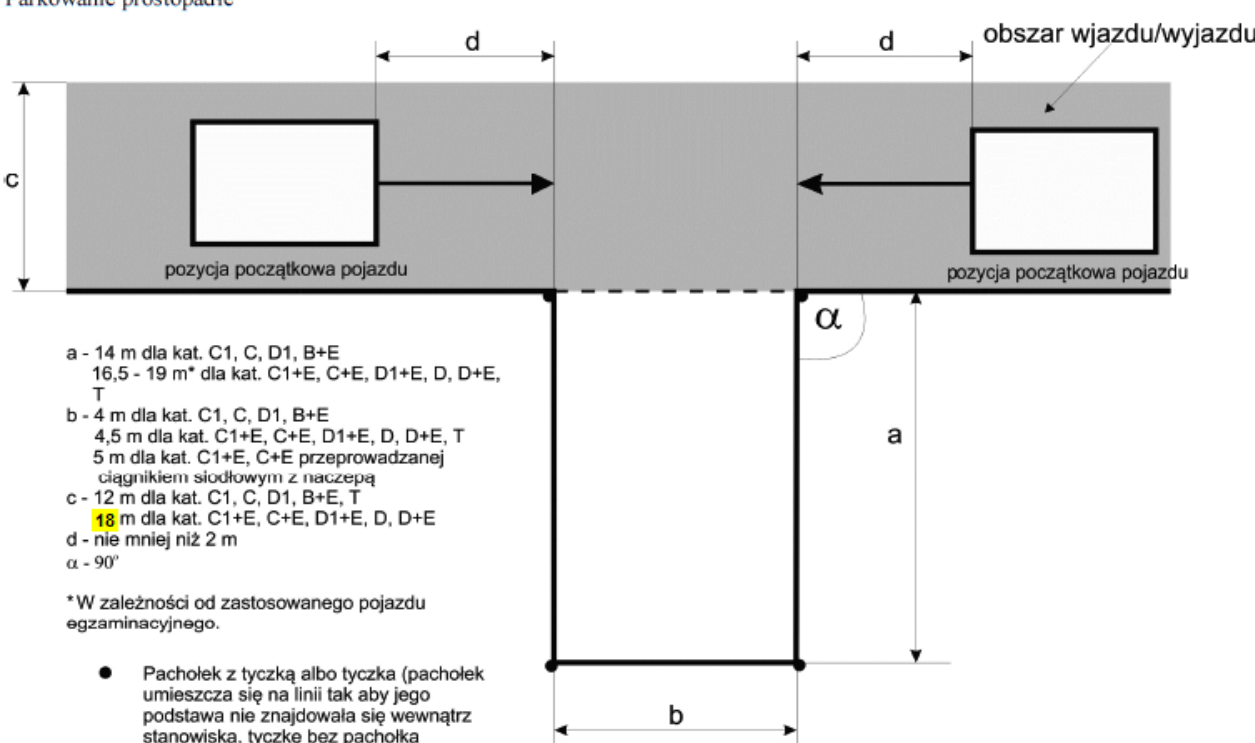
**8. Załącznik 2 tabela nr 2 Zadanie (poz) nr 3 - „Parkowanie skośne”**

- wymiary stanowiska manewrowego wyszczególnione w tabeli 11 poz.1 w opisie lit. c proponujemy liczbę 12 m zastąpić liczbą **13** m jn.

Tabela nr 11	
Lp.	Nazwa stanowiska
1	<p>Parkowanie skośne</p>  <p>a - 14 m dla kat. C1, C, D1, B+E 16,5 - 19 m* dla kat. C1+E, C+E, D1+E, D, D+E, T</p> <p>b - 4,6 m 5,1 m - dla kat. C1+E, C+E przeprowadzanej ciągnikiem siodłowym z naczepą</p> <p>c - 7,5 m dla kat. C1, C, D1, B+E, T <b>13</b> m dla kat. C1+E, C+E, D1+E, D, D+E</p> <p>d - nie mniej niż 2 m</p> <p><math>\alpha</math> - 60°</p> <p>*W zależności od zastosowanego pojazdu egzaminacyjnego.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Pacholek z tyczką albo tyczka (pacholek umieszcza się na linii tak aby jego podstawa nie znajdowała się wewnątrz stanowiska, tyczkę bez pacholka umieszcza się na środku przecięcia linii)</li> </ul>

**9. Załącznik 2 tabela nr 2 Zadanie (poz) nr 4 - „Parkowanie prostopadłe”**

- wymiary stanowiska manewrowego wyszczególnione w tabeli 11 poz.2 w opisie lit. c proponujemy liczbę 16 m zastąpić liczbą **18** m jn.

2	<p>Parkowanie prostopadłe</p>  <p>a - 14 m dla kat. C1, C, D1, B+E 16,5 - 19 m* dla kat. C1+E, C+E, D1+E, D, D+E, T</p> <p>b - 4 m dla kat. C1, C, D1, B+E 4,5 m dla kat. C1+E, C+E, D1+E, D, D+E, T 5 m dla kat. C1+E, C+E przeprowadzanej ciągnikiem siodłowym z naczepą</p> <p>c - 12 m dla kat. C1, C, D1, B+E, T <b>18</b> m dla kat. C1+E, C+E, D1+E, D, D+E</p> <p>d - nie mniej niż 2 m</p> <p><math>\alpha</math> - 90°</p> <p>*W zależności od zastosowanego pojazdu egzaminacyjnego.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Pacholek z tyczką albo tyczka (pacholek umieszcza się na linii tak aby jego podstawa nie znajdowała się wewnątrz stanowiska, tyczkę bez pacholka umieszcza się na środku przecięcia linii)</li> </ul>

uzasadnienie

Wykonywanie manewrów pojazdem członowym w porównaniu do manewrowania zespołem pojazdu silnikowego z przyczepą jest istotnie zróżnicowane z powodu innej geometrii toru ruchu pojazdów.

W zadaniach egzaminacyjnych nr: **3** - parkowanie skośnie i nr. **4** - parkowanie prostopadłe, proponujemy powiększenie obszaru wjazdu (lit. **c**), co jest absolutnie niezbędne przy wykonywaniu ich ciągnikiem siodłowym z naczepą!

W celu wyeliminowania konieczności malowania na placu manewrowym kolejnych linii tworzących swoistą "pajęczynę" generującą rozterki osób szkolonych i egzaminowanych - uznaliśmy za właściwe aby proponowana modyfikacja wymiaru 'c' dotyczyła bloku: C1+E, C+E, D1+E, D, D+E uprawnień do kierowania pojazdami.

**10.** w załączniku nr 2 tabela nr 10 wiersz „C+E - egzamin przeprowadzany ciągnikiem siodłowym z naczepą” postulujemy o zmianę wymiaru **g = 5 m** ( w projekcie jest 4,5 m)

„w załączniku nr 2 w tabeli nr 10 wiersz „C+E - egzamin przeprowadzany ciągnikiem siodłowym z naczepą” otrzymuje brzmienie:

C+E - egzamin przeprowadzany ciągnikiem siodłowym z naczepą	37,5	4	22	16,5	31,5	-	5	18	7
---	------	---	----	------	------	---	---	----	---

uzasadnienie

W związku z wprowadzeniem zmian w systemie egzaminowania (dotyczących kategorii C+E) przepisami Rozporządzenia MI z 28 czerwca 2019 roku, niektóre osk w pierwszym półroczu bieżącego roku wdrożyły pojazdy członowe powszechnie używane w transporcie drogowym tj., o długości 16,5 m z trzysiosową naczepą. W wyniku szkolenia okazało się, że w szczególności zadanie nr 2 „jazda pasem ruchu po łuku do przodu i tyłu” jest bardzo trudne do wykonania.

W dniu 28 kwietnia z inicjatywy PIGOSK zostało zorganizowane spotkanie na placu manewrowym ośrodka szkolenia kierowców w Ursusie i przy wykorzystaniu typowego pojazdu doświadczeni kierowcy, instruktorzy i instruktorzy techniki jazdy przez trzy godziny mierzyli się z tymi wymogami. Ćwiczenia potwierdziły trudności w realizacji zadań. W wyniku tych działań skierowaliśmy w dniu 1 czerwca pismo do MI z propozycją nowych rozwiązań.

Obecny projekt zmiany rozporządzenia uwzględnia nasze propozycje w zakresie zadania nr 2. Wskazujemy, że od daty ćwiczeń w Ursusie członkowie naszych organizacji cały czas zajmują się tematem wdrożenia pojazdu członowego do nauki jazdy. W bieżącym miesiącu zakupili dwa typowe pojazdy, które również wykorzystaliśmy do przeprowadzenia realizacji zadań egzaminacyjnych w proponowanym kształcie. Doświadczeni właściciele osk o wysokich kwalifikacjach zawodowych wyciągnęli wnioski z tych działań i zaproponowali, aby w zadaniu nr 2 zmienić wymiar określony literą g z 4,5 m na 5 m. Zmiana tego wymiaru zapewni wysoką jakość szkolenia i stworzy realne warunki do wykonywania tego zadania przez osobę szkoloną. Realizując na co dzień zadania szkoleniowe mamy głęboką świadomość, że nie każdego ucznia da się nauczyć „na szóstkę”. Jeżeli wprowadzimy zbyt wysokie wymagania egzaminacyjne, to egzamin będzie eliminował predysponowanych kandydatów na kierowców i spotęguje się brak kierowców zawodowych na rynku pracy.

Trzeba również mieć na uwadze fakt, że jeżeli nauczanie na placu manewrowym zajmie dużą ilość czasu szkoleniowego, to ilość jazdy w ruchu drogowym będzie ograniczana.

A najgroźniejsze wypadki z udziałem samochodów ciężarowych zdarzają się w ruchu drogowym. Uważamy, że nasze propozycje w zakresie zmiany wymiaru g rozwiążą problem realizacji zadania manewrowego nr 2

Przedstawiając powyższe propozycje kierujemy się potrzebą przygotowania profesjonalnego kierowcy oraz tym aby zadania egzaminacyjne na placu manewrowym były maksymalnie zbliżone do realiów.

Ich aktualny kształt skutkuje kosztowną, czasochłonną procedurą kształcenia "**mistrzów manewrów placowych**" kosztem niezbędnych umiejętności w ruchu drogowym.

Wskazując na powyższe uprzejmie prosimy o akceptację i wdrożenie do systemu prawnego proponowanych zmian.

z poważaniem

Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców z/s w Warszawie, KRS **0000133194**

**Krzysztof Bandos** – prezes

**From:** lowiczrondo@wp.pl [mailto:lowiczrondo@wp.pl]

**Sent:** Thursday, November 12, 2020 1:50 PM

**To:** Krzysztof Szymański; OIGOSK

**Subject:** Odp: Wspólne uwagi org. społ. środow. OSK do projektu zmiany rozporządzenia ws egzaminowania / konsultacje treści

**Akceptuję**

Krzysztof Bandos

prezes PFSSK

Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Piastowie, KRS **0000256376**

**Krzysztof Szymański** – prezes

**From:** Szymanski Krzysztof [mailto:prezesks@pigosk.pl]

**Sent:** Thursday, November 12, 2020 1:35 PM

**To:** 'OIGOSK'; 'Bandos Krzysztof'

**Subject:** RE: Wspólne uwagi org. społ. środow. OSK do projektu zmiany rozporządzenia ws egzaminowania / konsultacje treści

**Akceptuję**

K. Szymański

Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców z/s w Koszalinie, KRS **0000276855**

**Roman Stencel** – prezes

podpis elektroniczny

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie 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 <b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji Ministerstwo Obrony Narodowej <b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Rafał Weber Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury <b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Tomasz Piętka – Główny specjalista w Departamencie Transportu Drogowego tel. 0 22 630-12-47, e-mail: <a href="mailto:Tomasz.Pietka@mi.gov.pl">Tomasz.Pietka@mi.gov.pl</a></p>	<p>Data sporządzenia 10.03.2021 r.  Źródło: Art. 66 ust. 1 pkt 1-5, 7 i 8 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2020 r. poz. 1268, z późn. zm.) Nr w wykazie prac: 72</p>
---	--

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Z dniem 1 stycznia 2020 r. weszły w życie przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2019 r. 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 (Dz.U. poz. 1206). Rozporządzenie to w zasadniczy sposób przeorganizowało pracę Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego wprowadzając rozwiązania prawne wymuszające wskazanie jednoznacznej i dokładnej godziny o której będzie przeprowadzany egzamin państwowy, zarówno jego część praktyczna jak i teoretyczna, dla każdej osoby egzaminowanej. Dokonano także zmiany polegającej na wskazaniu maksymalnej liczby egzaminów jakie może przeprowadzać konkretny egzaminator w ciągu dnia. Wskazano także jak długo w ciągu dnia egzaminator może pracować. W związku z wprowadzeniem tych przepisów podjęto decyzję o monitorowaniu ich stosowania w celu sprawdzenia ich działania w praktyce i ewentualnej poprawy ich działania w kierunku uelastyczenia ich stosowania.

Mając na względzie wprowadzone zmiany oraz informacje przekazane przez poszczególne podmioty w ramach monitoringu stwierdzono, że występują problemy z elastycznością przeprowadzania egzaminów w szczególności z przydzielaniem kolejnych egzaminów egzaminatorom, którzy zakończyli już egzamin, co w ostateczności przyczyniało się do braku możliwości przeprowadzenia kolejnych egzaminów w zaplanowanym czasie. Dlatego też postanowiono zmienić przepisy w ten sposób aby umożliwić elastyczne podejście do planowania egzaminów państwowych bez naruszenia dziennej liczby przeprowadzanych przez egzaminatorów egzaminów tak aby zagwarantować, że każdy wyznaczony egzamin będzie przeprowadzony w ściśle wyznaczonym terminie.

**2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt**

Doprecyzowanie przepisów obowiązującego rozporządzenia w kierunku uelastycznienia planowania egzaminów państwowych na prawo jazdy.  
Przeprowadzona analiza wykazała, że nie jest możliwe osiągnięcie zamierzonego efektu w inny sposób niż zmiana rozporządzenia.

**3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**

Nie dotyczy

**4. Podmioty, na które oddziałuje projekt**

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Osoby posiadające i ubiegające się o uprawnienia do kierowania pojazdami	Około 1200000 osób uzyskujących rocznie nowe uprawnienia lub wymieniających prawo jazdy z różnych względów	Informacja statystyczna	Łatwiejsze i mniej stresogenne podejście do egzaminu bez zbędnego oczekiwania. Większa obiektywność mniej zapracowanych egzaminatorów.
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego	46 ośrodków i 21 oddziałów terenowych	Informacja własna	Ułatwienie pracy WORD poprzez umożliwienie bardziej elastycznego planowania egzaminów państwowych na prawo jazdy.

**5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**

Projekt został przekazany do konsultacji następującym organizacjom:  
Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego,  
**Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców,**  
**Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców,**  
**Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców,**  
Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny,  
Liga Obrony Kraju, Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych, Kierowców Zawodowych i Ośrodków Szkolących Kierowców „Kierowca.PL”, Związek Powiatów Polskich,  
Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego i Spedycji, Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji  
Niezależny Związek Zawodowy Kierowców Forum Związków Zawodowych Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego Fundacja S.O.S Odpowiedzialne szkoły jazdy,  
Fundacja Zapobiegania Wypadkom Drogowym,  
Związek Międzynarodowych Przewoźników Drogowych,  
Ogólnopolskie Stowarzyszenie Uczestników Ruchu Drogowego Świadomy - Bezpieczny,  
Wyniki przeprowadzonych konsultacji zostaną zamieszczone w raporcie z konsultacji.  
Projekt zostanie przedłożony do zaopiniowania Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego.



6. Wpływ na sektor finansów publicznych													
(ceny stałe z 2018 r.)		Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Wydatki ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST - Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Saldo ogółem		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
budżet państwa		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JST - Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Źródła finansowania	Nie dotyczy												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń													
7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców, oraz na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.													
Skutki													
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10						Łącznie(0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2018 r.)	duże przedsiębiorstwa	0	0	0	0	0	0	0					0
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	0	0	0	0	0	0	0					0
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe, osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.	0	0	0	0	0	0	0					0
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	0											
	sektor mikro-, małych i średnich	0											

	przedsiębiorstw	
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe osoby niepełnosprawne oraz osoby starsze.	Osoby egzaminowane będą krócej oczekiwały na egzamin co przyczyni się do ograniczenia stresu. Egzaminatorzy nie będą poddawani presji w zakresie wyników egzaminu.
Niemierzalne		
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń		
<b>8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy		
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).		<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:		<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.		<input type="checkbox"/> tak <input checked="" type="checkbox"/> nie <input type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz:		
<b>9. Wpływ na rynek pracy</b>		
Projektowane zmiany nie będą miały wpływu na rynek pracy.		
<b>10. Wpływ na pozostałe obszary</b>		
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Projektowane zmiany nie będą miały wpływu na pozostałe obszary.	
<b>11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego</b>		
30 dni od daty publikacji, a w zakresie przepisów § 1 pkt 2 lit a i c - 2 sierpnia 2021 r.		
<b>12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?</b>		
Brak możliwości określenia jednoznacznych efektów podjętego działania.		
<b>13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)</b>		
Raport z konsultacji.		