

### Raport z konsultacji społecznych

#### projektu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach.

(stosownie do § 51 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. - Regulamin pracy Rady Ministrów M.P. z 2016 r. poz. 1006)

lp	Przepis projektu	Zgłaszający	Treść uwagi	Komentarz
1	§ 2. pkt 14	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów	<p>Proponujemy brzmienie:</p> <p>14) koordynatorze – rozumie się przez to egzaminatora o co najmniej 2-letnim doświadczeniu, zatrudnionego w ośrodku egzaminowania, który koordynuje pracę egzaminatorów.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Obecna regulacja jest wynikiem negocjacji Panów Dyrektorów z Resortem, w związku brakiem egzaminatorów w latach 2007 – 2011 w celu obciążenia wszystkich zatrudnionych w WORD egzaminatorów do obsługi egzaminów. Efektem tego zapisu było powoływanie przypadkowych pracowników na odpowiedzialne stanowisko z wynagrodzeniem nawet przewyższającym wynagrodzenie egzaminatora, bez znajomości specyfiki zawodu egzaminatora, często w celu stosowania taktyki „obcej ręki”. Dodatkowo koordynator może stanowić zabezpieczenie ciągłości procesu obsługi osób egzaminowanych w przypadkach „awaryjnych”. Po wprowadzeniu komputerowych systemów zarządzania egzaminami, obciążenie pracą osób koordynujących zmniejszyło się, przez co powyższa propozycja jest w naszej opinii jak najbardziej zasadna i spełnia wymogi „gospodarności” organu zarządzającego. Nadmierne obciążanie pracą egzaminatorów jest bezdyskusyjną realizacją coraz bardziej napiętych planów ilości przeprowadzanych egzaminów, czego efektem ma być coraz lepszy wynik finansowy ośrodków egzaminowania.</p>	<p><b>Uwaga nieprzyjęta.</b> Do wykonywania zadania polegającego na koordynowaniu egzaminów nie są wymagane umiejętności i wiedza egzaminatorów. Odstawowym zadaniem koordynatora jest organizacja pracy i zapewnienie terminowego przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy. Należy więc wskazać, że do wykonywania tej pracy wystarczające wydają się umiejętności zarządcze.</p>
2	§ 3. ust. 2.	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów	<p>Proponujemy brzmienie:</p> <p>§ 3. ust. 2. Egzaminatorem nadzorującym może być egzaminator zatrudniony w ośrodku egzaminowania, który spełnia następujące warunki:</p> <p>1) posiada uprawnienia do przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy kategorii</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo. Rozszerzono zakres wymaganych od egzaminatora nadzorującego kategorii uprawnień do egzaminowania, jednocześnie pozostawiono na dotychczasowym poziomie doświadczenie w egzaminowaniu kandydatów na kierowców. Jest to</p>

			<p>A, B, C, D i E oraz  2) posiada co najmniej 5 letnie doświadczenie w przeprowadzaniu egzaminów na prawo jazdy w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C, D i E.  Uzasadnienie  Egzaminator z dwuletnim doświadczeniem zaczyna dopiero nabierać doświadczenia i zaczyna mieć pojęcie o co w egzaminowaniu chodzi. (Często wśród osób spełniających te warunki przez 2 lata egzaminowały one tylko w zakresie kat B.)  Natomiast jego doświadczenie jest znacznie zbyt małe by rozpatrywać skargi, decydować o uszczegółowianiu kryteriów oceny, czy kontrolować i oceniać innych egzaminatorów. Niemieszczenie wśród kryteriów posiadania umiejętności i doświadczenia w egzaminowaniu kategorii C+E jest chyba oczywistą pomyłką.  Egzaminator nadzorujący pełni funkcję doradcą dla wszystkich uczestniczących w procesie egzaminowania, prowadzi szkolenia dla kadry, wyraża opinie o zaistniałych sytuacjach ruchu drogowego. To on rozpoczyna proces wprowadzania zaleceń do sposobu egzaminowania i interpretacji przepisów prawa zgodnie z intencją prawodawcy. Żadną miarą nie mogą to być osoby bez doświadczenia lub z minimalnym doświadczeniem w zakresie kategorii prawa jazdy. Należy definitywnie zmienić zasady nominowania osób na stanowisko egzaminatora nadzorującego. Mianowanie powinno być wynikiem uzgodnień pomiędzy zarządem ośrodka, przedstawicieli formalnych egzaminatorów, organizacji związkowej, organizacji pozarządowych funkcjonujących w środowisku /np. KSE/ oraz organizacji ośrodków szkolenia kierowców.</p>	<p>spowodowane chęcią zagwarantowania dostępności w poszczególnych WORD co najmniej kilku osób spełniających takie wymagania.</p>
3	§ 3 ust. 2	Marszałek Podkarpacki	<p>„2. Egzaminatorem nadzorującym może być egzaminator zatrudniony w ośrodku egzaminowania, który spełnia następujące warunki:  1) posiada uprawnienia do przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy kategorii A, B, C i D oraz</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>

			<p>2) posiada co najmniej 2 letnie doświadczenie w prowadzeniu egzaminów na prawo jazdy w zakresie prawa jazdy kategorii A, B i C lub A, B i D.”</p> <p>Uzasadnienie: egzaminator nadzorujący zatrudniony w ośrodku sprawuje nadzór nad przeprowadzaniem egzaminów wszystkich kategorii prawa jazdy na które egzaminy odbywają się w ośrodku, wobec tego koniecznym jest, aby posiadał również uprawnienia do egzaminowania w zakresie kategorii prawa jazdy, nad którymi sprawuje nadzór.</p>	
4	§5 pkt.2	<p><b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców</b>, Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców, Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców</p>	<p>w §5 pkt.2) wykreślić „- dotyczy godzin, w których są przeprowadzane egzaminy państwowe”</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>1) Na podstawie Rozporządzenia 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</p> <p>Na przestrzeni lat 2013 – 2017 z możliwości tej korzystało średnio 35 -37 Wordów tj. 73% uzyskując przeciętny roczny przychód netto w kwocie 48 000 PLN</p> <p>2) Wordy udostępniając plac manewrowy zwykle 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</p>	?

			<p>regulowanej!</p> <p>3) Dostęp do placów manewrowych Word-ów negatywnie demotyduje osk do posiadania „dobrego” placu manewrowego.</p> <p>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.</p> <p>Wskazując na skromny efekt finansowy przy istotnych nakładach Word-u dla zapewnienia dostępu do placu manewrowego oraz w/w negatywne mankamenty postulujemy o powrót do stanu prawnego z przed 2013r.</p>	
5	§ 6 pkt 2	Marszałek Dolnośląski	Proponujemy, aby zapis § 6 pkt 2 - dotyczy godzin w których są przeprowadzane egzaminy państwowe, uzupełnić o słowa - “na placu manewrowym”.	?
6	§7 ust.1 pkt.1)	<b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców</b> , Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców, Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców	<p>§7 ust.1 pkt.1) powinien otrzymać brzmienie:  „1) rejestrować co najmniej obraz widoczny do przodu przez przednią szybę i ewentualnie obraz widoczny przez tylną szybę pojazdu egzaminacyjnego (kamera o kącie widzenia 45o lub więcej); obraz zapisywany zawiera opis składający się z daty, godziny przeprowadzanego egzaminu oraz numeru rejestracyjnego pojazdu egzaminacyjnego; w przypadku braku możliwości umieszczenia numeru rejestracyjnego pojazdu dopuszcza się podanie przez egzaminatora numeru rejestracyjnego ustnie przed rozpoczęciem egzaminu;”</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>Aktualnie w pojazdach niektórych ośrodków egzaminowania są zamontowane nawet cztery kamery rejestrujące widok: przez szyby przednią i tylną, zestawu wskaźników pojazdu</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b></p> <p>Proponowane rozwiązanie zawęży możliwości rejestracji przebiegu egzaminu dla celów odwoławczo kontrolnych. Rejestracja tylko do przodu jest niezbędnym minimum, a jeżeli WORD jest w stanie rejestrować więcej to działa to tylko na korzyść osoby egzaminowanej. Ograniczenie liczby kamer ograniczy znacznie prawa osoby egzaminowanej i niejednokrotnie nie pozwoli na właściwą ocenę prawidłowości przeprowadzenia egzaminów.</p>

			<p>i osoby egzaminowanej!</p> <p>Naturalnie rejestracja i zapisanie takiej masy informacji na nośniku elektronicznym wymaga sprzętu o odpowiednio wysokich parametrach technicznych i odpowiadającej tym możliwościom cenie.</p> <p>Naszym zdaniem zapewnienie potrzeby skutecznego nadzoru i kontroli przebiegu egzaminu państwowego w zakresie weryfikacji zgodności z regulacjami prawnymi czy dla rozstrzygnięć skargowych – nie wymaga, aż tylu kamer.</p> <p>Dlaczego więc, stosuje się je tak licznie? Prawdopodobnie z braku zaufania do egzaminatorów oraz wpływu na wynik egzaminu , gdyż rejestrowanie wskazań prędkościomierza często skutkuje negatywną oceną egzaminu spowodowaną nawet niewielkim przekroczeniem dopuszczalnej prędkości np. o 3-5 km/h.</p> <p>Reasumując prawne ograniczenie liczby kamer nie spowoduje uszczerbku dla efektywności kontroli przebiegu egzaminu państwowego ani w obiektywnej ocenie wiedzy i umiejętności osoby egzaminowanej, a przyczyni się do wzrostu wskaźnika zdawalności egzaminów.</p>	
7	§7 ust. 3 pkt.4	<p><b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców</b>, Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców, Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców</p>	<p>§7 ust.1 pkt.4) powinien otrzymać brzmienie: „4) osoba egzaminowana lub jej pełnomocnik oraz egzaminator, który przeprowadził ten egzamin – w przypadku zgłoszenia zastrzeżeń złożenia skargi na sposób przeprowadzenia egzaminu; Uzasadnienie Aktualne brzmienie i literalna dyspozycja tego przepisu generują konieczność złożenia skargi, jeżeli osoba egzaminowana ma zastrzeżenia i domaga się zapoznania z zarejestrowanym przebiegiem części</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p>

			<p>praktycznej egzaminu. Często po zapoznaniu się z nagraniem i uzupełniającymi wyjaśnieniami egzaminatora nadzorującego – osoba egzaminowana skargę wycofuje. W niektórych ośrodkach egzaminowania umożliwia się osobie egzaminowanej zapoznanie z nagraniem bez złożenia skargi, co narusza przepisy ale na ogół minimalizuje zgłaszane pretensje i sytuacje konfliktowe. Reasumując propozycja ma na celu prawne usankcjonowanie wieloletnich praktyk, ułatwienie osobom egzaminowanym zapoznanie się z nagraniem oraz zmniejszenie liczby postępowań skargowych skutkujące minimalizowaniem obciążenia skargami wojewódzkiej administracji samorządowej.</p> <p>Jak wskazuje poniższe zobrazowanie graficzne w latach 2016 – 2018 roczna liczba skarg na przebieg egzaminów kat. B kształtowała się w przedziale 831 -639. Średniorocznie więc, na jedno województwo przypada 43 skarg tylko tytułem kat. B prawa jazdy.</p>	
8	§ 7 ust. 4	Marszałek Zachodniopomorski	<p>3) W § 7 ust. 4 - „jeżeli przebieg części praktycznej egzaminu państwowego nie został zarejestrowany z powodu awarii urządzenia nagrywającego jego przebieg, dyrektor:</p> <p>1) informuje o tym fakcie właściwego marszałka województwa w celu sprawdzenia, czy nie zachodzą przesłanki, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy, albo</p> <p>2) występuje do właściwego marszałka województwa z wnioskiem, o którym mowa w art. 72 ust. 2 pkt 2 ustawy, jeżeli stwierdzi, że zaistniały przesłanki, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy.</p> <p>Proponuje się zmienić brzmienie na; § 7 ust 4 - jeżeli przebieg części praktycznej</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b></p> <p>Dotychczasowe rozwiązanie stosowane w aktualnych przepisach od kilku lat, pozwala na uniezależnienie utrzymania oceny egzaminu w przypadku drobnych awarii sprzętu np. brak nagrania głosu, czy chwilowy brak nagrania obrazu, a także np. brak końcówki egzaminu, al. już po wykonaniu wszystkich zadań egzaminacyjnych. Jest to rozwiązanie elastyczne i spełniające wymagania zarówno osób egzaminowanych jak i egzaminatorów. Proponowane rozwiązanie było stosowane przed wprowadzeniem obowiązujących przepisów i było odbierane negatywnie przez środowisko.</p>

			<p>egzaminu państwowego nie został zarejestrowany z powodu awarii urządzenia nagrywającego, egzamin zostaje powtórzony na koszt ośrodka, (pozostałe punkty 1 i 2 proponuje się wykreślić. Uzasadnienie; W przypadku stwierdzenia awarii urządzenia nagrywającego przekazanie informacji o takim fakcie do marszałka województwa - w celu zbadania zasadności unieważnienia egzaminu jest mało skuteczne. Unieważnienie egzaminu wymaga obecnie wszczęcia i przeprowadzenia procedury postępowania administracyjnego z wydaniem decyzji administracyjnej, dla której stroną jest egzaminator oraz zdający. Decyzje taką można wydać wówczas, jeżeli na podstawie zgromadzonego w postępowaniu materiału udowodni się że brak nagrania miał wpływ na wynik egzaminu. Powyższe jest mało prawdopodobne wobec np. złożenia w postępowaniu profesjonalnego wyjaśnienia egzaminatora, co do przyczyny przerwana egzaminu. W takiej sytuacji nie można bowiem stwierdzić, że brak nagrania stanowi dowód podważający ocenę egzaminatora, gdyż zgodnie z obowiązującymi przepisami - egzamin przeprowadza egzaminator, a nie urządzenie rejestrujące. Zmiana zapisu wprowadzająca obligatoryjne powtórzenie egzaminu w przypadku braku nagrania przyczyni się do zwiększenia przez egzaminatorów samokontroli działania urzędów oraz ich częstych konserwacji i przeglądów.</p>	
9	§10 ust.2 pkt.5)	<p><b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców</b>, Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców, Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców</p>	<p>§10 ust.2 pkt.5) powinien otrzymać brzmienie: „5) potwierdzoną za zgodność z oryginałem, kopię lub wydruk wypełnionej karty przeprowadzonych zajęć z części praktycznej szkolenia, o której mowa w §6 ust.2 pkt.5) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 4 marca 2016 w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami,</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p>

			<p>instruktorów i wykładowców - jeżeli egzamin ma być przeprowadzany pojazdem ośrodka szkolenia kierowców, w którym to szkolenie było przeprowadzone lub z udziałem instruktora prowadzącego, a w profilu kandydata na kierowcę brak takich danych.”  Uzasadnienie Propozycja przedkładania zaświadczenia o odbyciu szkolenia uzupełniającego stanowi kolejne obciążenie biurokratyczne osk, dlatego jest nieakceptowalna. Tym bardziej, że w obrocie prawnym funkcjonuje karta przeprowadzonych zajęć / KPZ/ zawierająca wszystkie niezbędne dane. KPZ jest dokumentem doskonalszym z punktu widzenia kontroli i nadzoru, a ponadto wprowadzenie wymogu przedkładania KPZ wymusi na osk prowadzenie zaewidencjonowanego szkolenia uzupełniającego w okolicznościach gdy egzamin państwowy ma być prowadzony pojazdem osk i (lub) z udziałem instruktora. Z oczywistych względów nakładanie obowiązku przedkładania dodatkowego dokumentu dublującego informacje zamieszczone w profilu kandydata na kierowcę byłoby irracjonalne.</p>	
10	§ 10 ust. 2 pkt 5	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	<p>proponujemy wykreślenie całego punktu: „zaświadczenie o odbyciu szkolenia uzupełniającego, jeżeli egzamin ma być przeprowadzany pojazdem ośrodka szkolenia kierowców, w którym to szkolenie było prowadzone lub z udziałem instruktora, który je przeprowadzał” – zapis ten jest niespójny z ustawą o kierujących pojazdami z uwagi na to, że ustawa o kierujących nie definiuje zaświadczenia o odbyciu szkolenia uzupełniającego.</p>	Uwaga częściowo uwzględniona. Dokonano zmiany brzmienia przepisu w kierunku przedłożenia karty przeprowadzonych zajęć.
11	§10 ust. 2 pkt 5	Marszałek Mazowiecki	Proponuje się stworzenie wzoru zaświadczenia o	Uwaga częściowo uwzględniona. Dokonano zmiany



			ukończeniu szkolenia uzupełniającego w celu ujednolicenia procedury przedkładania w ośrodku egzaminowania takich dokumentów Brak wzoru zaświadczenia o ukończeniu szkolenia uzupełniającego w przepisach określających zasady szkolenia.	brzmienia przepisu w kierunku przedłożenia karty przeprowadzonych zajęć.
12	§ 10 ust. 4	Marszałek Dolnośląski	Zgodnie z treścią § 10 ust. 4 osobę skierowaną na egzamin w trybie art. 99 ust 1 pkt 1 ustawy uznaje się za przystępującą do egzaminu po raz pierwszy. Nie ma więc potrzeby, aby w § 33 pkt 3 wskazywać dodatkowo tej osoby - proponujemy więc z tego punktu wykreślić słowa: “oraz w przypadku niezgłoszenia się na egzamin państwowy osoby w wyznaczonym terminie przez osobę skierowaną na egzamin w trybie art. 99 ust. 1 pkt 1.	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Przepis § 10 jest przepisem materialnym, a przepis § 33 pkt 3 jest przepisem instrukcyjnym regulującym sposób postępowania WORD w wybranych sytuacjach i musi pozostać.
13	§ 10 ust. 5	Marszałek Dolnośląski	Analiza proponowanej treści § 10 ust. 5 - „ <i>Na wniosek i koszt niepełnosprawnej osoby egzaminowanej posiadającej orzeczenie lekarskie z adnotacją, że może prowadzić pojazd po przystosowaniu go do rodzaju schorzenia dopuszcza się przeprowadzenie egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy kategorii AM czterokołowcem lekkim</i> ”, wskazuje na sprzeczność tego zapisu z treścią art. 56 ust.4 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, który brzmi: „ <u>z</u> <u>opłaty</u> za część praktyczną egzaminu państwowego przeprowadzanego w stosunku do osób niepełnosprawnych posiadających orzeczenie lekarskie z adnotacją, że mogą prowadzić pojazd silnikowy po przystosowaniu go do rodzaju schorzenia, <u>zwalnia się</u> osoby niepełnosprawne, w przypadku gdy jazda egzaminacyjna odbywa się pojazdem, o którym mowa w art. 54 ust. 5 pkt 1.”	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b> Słowo koszt dotyczy podstawienia pojazdu – koszt najmu. Przepis art. 56 ust. 4 ma zastosowanie do opłaty egzaminacyjnej i jak najbardziej pozostaje w mocy. Nie ma tu niezgodności z ustawą.
14	§10 ust. 5	Marszałek Mazowiecki	Konieczna jest równoległa zmiana przepisów ws. warunków technicznych pojazdów. Brak zmian w rozporządzeniu ws. warunków	Trwają prace nad zmianą przepisów w sprawie warunków technicznych pojazdów.

			technicznych pojazdów umożliwiających zakwalifikowanie pojazdu jakim jest czterokołowiec lekki jako pojazdu egzaminacyjnego. Brak wytycznych określających sposób oznakowania takiego pojazdu oraz warunków jakie powinien spełniać	
15	§ 10, ust. 5	Przemysłowy Instytut Motoryzacji	w § 10, ust. 5 dopisać na końcu zdania: „... oraz motorowerem trójkołowym.”	Uwaga uwzględniona
16	§10 ust.5	<b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców</b> , Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców, Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców	<p>§10 ust.5 powinien otrzymać brzmienie:          „5. Na wniosek i koszt niepełnosprawnej osoby egzaminowanej posiadającej orzeczenie lekarskie z adnotacją, że może prowadzić pojazd po przystosowaniu go do rodzaju schorzenia dopuszcza się przeprowadzenie egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy kategorii AM czterokołowcem lekkim.”          W konsekwencji powyższego należy dostosować treści powiązanych akapitów rozporządzenia.          Uzasadnienie          Wskazując na:          1) okoliczności, przepisy, które zezwalają na kierowanie motorowerem, motocyklem kat. A1 bez ukończenia szkolenia jazdy motorowerem czy uzyskania pozytywnego wyniku egzaminu państwowego:          Art.6 ust.1 uokp          Prawa jazdy kat. A1,A2,A,B1,B,C1,C,D1,D uprawniają do kierowania pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM          Art.6 ust.3 pkt.4) uokp          4) prawo jazdy kategorii B uprawnia do kierowania:          a) motocyklem o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm<sup>3</sup>, mocy nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,1 kW/kg,          b) motocyklem trójkołowym          – pod warunkiem, że osoba posiada prawo jazdy kategorii B od co najmniej 3 lat.          Art.133 ust.3 uokp          3. Osobę, która przed dniem wejścia w życie ustawy ukończyła 18 lat, uznaje się za uprawnioną do kierowania motorowerem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Wobec tej osoby nie</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b>          Podstawowym (i trudniejszym w prowadzeniu) pojazdem wykorzystywanym w ramach prawa jazdy kategorii AM jest <b>motorower dwukołowy</b>. Dlatego też egzamin i szkolenie odbywa się przy wykorzystaniu motoroweru. W ocenie MI tylko w przypadku osób niepełnosprawnych, które nie mogą kierować motorowerem dwukołowym należy zastosować wyjątek w uzyskiwaniu uprawnień kategorii AM.</p>

			<p>wymaga się posiadania dokumentu stwierdzającego to uprawnienie.</p> <p>2) fakt, że przepisy Dyrektywy 2006/126/WE nie zawierają szczególnych wytycznych odnośnie pojazdu, zadań i przebiegu egzaminu państwowego na kat. AM poza ogólnymi regulacjami wyszczególnionymi w pkt. IA załącznika II do dyrektywy</p> <p>Nie znajdujemy, żadnych przeszkód prawnych czy zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego będących skutkiem dopuszczenia alternatywnej możliwości zdawania egzaminu państwowego w zakresie kat. AM również czterokołowcem lekkim.</p>	
17	§11 ust.4	<p><b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców,</b> Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców, Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców</p>	<p>6. §11 ust.4 powinien otrzymać brzmienie: „4. Osoba egzaminowana, nie później niż na 2 dni robocze przed planowanym egzaminem państwowym, informuje w formie pisemnej ośrodek egzaminowania, że nie stawi się na egzamin w wyznaczonym terminie. Dopuszcza się przesłanie powyższej informacji środkami komunikacji elektronicznej. Dla prawnej skuteczności oświadczenia wymagane jest okazanie urzędowego potwierdzenia przedłożenia (UPP) lub wydruku potwierdzenia dostarczenia (odczytu) korespondencji wysłanej pocztą elektroniczną - na żądanie ośrodka egzaminowania.”</p> <p>Uzasadnienie Dopuszczenie środków komunikacji elektronicznej wpisuje się w programy informatyzacji społeczeństwa, gospodarki i administracji. Aktualnie 48 Word-ów posiada na ePUAP aktywne konto z uprawnieniami podmiotu publicznego generujące UPP. Za pomocą Platformy ePUAP nie można korespondować tylko z Word Łomża, z którym jednak można kontaktować się za pośrednictwem regionalnego Portalu</p>	<p><b>Uwaga uwzględniona</b></p>

			<p>Informacyjnego Województwa Podlaskiego <a href="https://www.wrotapodlasia.pl/">https://www.wrotapodlasia.pl/</a> generującego również UPP. Prowadzenie korespondencji za pośrednictwem w/w systemów jest obarczone mankamentem z rejestracji się i posiadania bezpłatnego podpisu zaufanego lub płatnego bezpiecznego podpisu cyfrowego. Celem wyeliminowania tych mankamentów zaproponowano pocztę elektroniczną e-mail jako alternatywną formę korespondencji z obowiązkiem zachowania potwierdzenia dostarczenia (odczytu) korespondencji prowadzonej w takiej formie.</p>	
18	§ 12 ust. 1	Marszałek Dolnośląski	<p>Z uwagi na dużą ilość przystępujących do egzaminów osób bez polskiego obywatelstwa, proponujemy w § 12 ust. 1 dopisać pkt 4 o treści: "Tymczasowe zaświadczenie tożsamości cudzoziemca" - jako dokument potwierdzający tożsamość osoby egzaminowanej.</p>	Uwaga uwzględniona
19	§12 ust. 1	Marszałek Mazowiecki	<p>Proponuje się rozszerzenie katalogu dokumentów potwierdzających tożsamość; według obecnego brzmienia § 12 ust. 1 rozporządzenia, do egzaminu może przystąpić osoba, która okaże jeden z wymienionych dokumentów: dowód osobisty, paszport lub kartę pobytu.</p> <p>Wymóg został określony w czasach, gdy dla cudzoziemców jedynym dokumentem potwierdzającym tożsamość była karta pobytu. Jednak obowiązujące w tym obszarze nowe uregulowania prawne, w tym szczególnie ustawa z dnia 14 lipca 2006 r. o wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, pobycie oraz wyjeździe z tego terytorium obywateli państw członkowskich Unii Europejskiej i członków ich rodzin czy ustawa z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach, znacznie poszerzają katalog dokumentów potwierdzających tożsamość osoby i prawo stałego pobytu, do których należą min.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Dokument potwierdzający prawo stałego pobytu;</li> </ul>	Uwaga uwzględniona

			<ul style="list-style-type: none"> <li>•Zgoda na pobyt tolerowany;</li> <li>•Tymczasowe zaświadczenie tożsamości cudzoziemca;</li> <li>•Polski dokument tożsamości cudzoziemca oraz inne dokumenty wydawane Obywatelom Unii Europejskiej.</li> </ul> <p>Powyższe dokumenty zawierają pełne dane osobowe cudzoziemca, posiadają niejednokrotnie zabezpieczenie na poziomie naszego dowodu osobistego i uznawane są przez instytucje Rzeczypospolitej Polskiej. Na podstawie powyższych dokumentów organ wydający uprawnienia generuje profil kandydata na kierowcę następnie prowadzone jest szkolenie w ośrodku szkolenia, a dopiero problem powstaje przy dopuszczeniu osoby do egzaminu, gdzie egzaminator stosując wymóg zawarty w art. 50 ust. 2 pkt. 6 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami, wymaga jednego z trzech dokumentów tożsamości, o których mowa w §12 ust. 1 rozporządzenia w sprawie egzaminowania</p>	
20	§12. ust. 2 i 3	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów	<p>Proponujemy brzmienie:</p> <p>§12. 2. Części praktycznej egzaminu państwowego przeprowadzanej w ruchu drogowym nie można przeprowadzić w przypadku, gdy osoba egzaminowana przystępująca do egzaminu państwowego kieruje pojazdem na placu manewrowym w sposób pozwalający stwierdzić, że jej zachowanie zagraża bezpośrednio życiu i zdrowiu osób lub naraża swoje życie i zdrowie na uszczerbek.</p> <p>3. W przypadku:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) przejechanie kołem przez linie wyznaczające zewnętrzne krawędzie stanowisk;</li> <li>2) najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki;</li> <li>3) dwukrotne nieprawidłowe wykonanie zadania, o którym mowa w poz. 2 – 10 tabeli nr 2 załącznika nr 2 do rozporządzenia;</li> <li>4) egzaminu w zakresie pozwolenia – ruszenie w niewłaściwym kierunku lub dwukrotne</li> </ol>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b></p> <p>Zmiana przepisu w dotychczasowym rozporządzeniu polegająca na uniemożliwieniu w niektórych przypadkach wyjechania do ruchu drogowego osobie egzaminowanej była dokonana na wniosek organizacji społecznych. Proponowane przez KSE rozwiązanie było już stosowane i nie przyniosło oczekiwanych skutków. Powodowało jedynie frustrację u osób egzaminowanych i u egzaminatorów ponieważ wynik i tak był już negatywny.</p>

		<p>nieprawidłowe wykonanie zadania, o którym mowa w tabeli nr 5 załącznika nr 2 do rozporządzenia osoba egzaminowana otrzymuje wynik negatywny z egzaminu praktycznego <b>i kontynuuje egzamin w ruchu drogowym</b>. Osoba egzaminowana może zrezygnować z kontynuacji egzaminu praktycznego w ruchu drogowym w formie pisemnej na arkuszu przebiegu egzaminu w polu „Uwagi” lub w formie ustnej.</p> <p>Uzasadnienie: Egzamin praktyczny na placu manewrowym sprawdza wyłącznie umiejętności posługiwania się przyrządami sterowania pojazdem oraz wykonywania manewrów w określonych stanowiskach. Nie ma możliwości sprawdzenia wiedzy i umiejętności dotyczących ruchu drogowego, stosowania przepisów w praktyce, zachowania się osoby zdającej w czasie jazdy wśród innych uczestników ruchu drogowego. Zgodnie z dyrektywą unijną oraz podstawowym celem przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na kierowców, egzamin ma służyć ocenie wiedzy, umiejętności, sprawności osoby ubiegającej się o uprawnienia do prowadzenia pojazdów.</p> <p>W obecnej formie, egzaminy zakończone już na placu manewrowym, czy dosłownie po kilku minutach w ruchu drogowym wyłącznie na podstawie obecnie stosowanych zapisów rozporządzenia są w sprzeczności z ideą egzaminowania. Wiedza kandydata w takich sytuacjach o swoim poziomie sprawności jest znikoma i nie niesie ze sobą żadnych wartości poznawczych.</p> <p>Należy zaznaczyć, że w propozycjach do zmian rozporządzenia wprowadzono przydział ilościowy egzaminów praktycznych dla egzaminatora. Mamy nadzieję, że jest to wynikiem nie tylko kwestii obciążenia pracą egzaminatora, ale przede wszystkim wynikiem wprowadzenia poprawy jakości i zakresu oceny egzaminowanego w szerokim zakresie.</p> <p>Niestety, kontynuacja obecnie stosowanych zasad</p>	
--	--	---	--

			będzie stanowił kontynuację polityki „ilościowej” a nie „jakościowej” egzaminowania, co jest w zdecydowanej sprzeczności z ideą egzaminu.	
21	§12 ust.3	<b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców</b> , Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców, Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców	<p>§12 ust.3 powinien otrzymać brzmienie:  „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 pachotka lub tyczki;  3) 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 określenie 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  - "liberalizację" radykalną poprzez rezygnację z dotychczasowego zadania nr 2 ruszanie i jazda po prostej i łuku dla kat. B1, B.</p> <p>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 skrzętem 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;</p>	<p><b>Uwaga nieuwzględniona.</b></p> <p><u>Zaproponowane rozwiązanie wymaga przebudowania całego systemu przeprowadzania części praktycznej egzaminu państwowego w tym także systemu kryteriów oceny. Jest to proces wysoce pracochłonny i wymaga wielu uzgodnień pomiędzy zainteresowanymi stronami. Ze względu na krótki czas możliwych prac legislacyjnych i konieczność wydania rozporządzenia przed dniem 1 lipca 2019 r., nie jest technicznie możliwe skuteczne przeprowadzenie prac w zaproponowanym wymiarze.</u></p>

			<p>7.2.3. Parkowanie pojazdu przy zachowaniu odstępu (równoległe, na ukos lub skośnie w prawo, przodem lub tyłem, na terenie płaskim, na podejździe lub zjeździe);</p> <p>7.2.4. Hamowanie do zatrzymania; hamowanie nagłe jest fakultatywne.</p> <p>Efektom wprowadzenia postulowanych zmian będzie znaczący wzrost umiejętności i poprawności zachowań osób szkolonych w ruchu drogowym, co przełoży się również na wzrost wskaźnika zdawalności egzaminów państwowych!</p>	
22	§ 13 ust. 1 pkt 1 lit f	Marszałek Dolnośląski	<p>Rozumiejąc konieczność dostosowania przepisów dotyczących egzaminowania do potrzeb młodych osób niepełnosprawnych (pomiędzy 14, a 16 rokiem życia), i umożliwienia tym osobom zdawania egzaminu na kat. AM czterokołowcem lekkim, należy zwrócić uwagę, że w kontekście proponowanej zmiany treści § 13 ust. 1 pkt 1 lit f rozporządzenia, polegającej na wyłączeniu „osoby niepełnosprawnej egzaminowanej w zakresie prawa jazdy kategorii AM przy użyciu czterokołowca lekkiego” z przygotowania dla niej przez ośrodek egzaminowania przed egzaminem odpowiednich elementów ochronnych (kamizelka, kask, itp.) powstaje pytanie - czy zostanie zdefiniowany czterokołowiec lekki, jakiego na egzaminie może użyć osoba niepełnosprawna. Jeśli bowiem to będzie np. quad niewyposażony fabrycznie w nadwozie zamknięte i pasy bezpieczeństwa, to zgodnie z art. 40 Prawa o ruchu drogowym osoba niepełnosprawna będzie obowiązana używać w czasie jazdy kasku ochronnego, więc czy zapis § 13 ust. 1 pkt 1 lit f będzie jej dotyczył? Podobne wątpliwości budzi wyłączenie „osoby niepełnosprawnej egzaminowanej w zakresie prawa jazdy kategorii AM przy użyciu czterokołowca lekkiego” z obowiązku zapewnienia sobie do egzaminu odpowiedniego stroju ochronnego (§ 13 ust. 1 pkt 3). W przypadku wprowadzania ww. zmian</p>	Uwaga uwzględniona



			proponujemy zatem dodanie w § 13 ust. 1 pkt 1 lit f oraz w § 13 ust. 1 pkt 3, ale również i w § 13 ust. 1 pkt 1 lit g zapisu o treści: - „w przypadku istnienia przeciwwskazań zdrowotnych”.	
23	§ 13 ust. 1 pkt 1 lit. f	Marszałek Pomorski	Usunięcie dodanego zapisu „nie dotyczy osoby niepełnosprawnej (...)” - dodany zapis oznacza brak konieczności zabezpieczenia takiej osoby w kamizelkę i odpowiedni kask ochronny, co może bezpośrednio wpłynąć na jej bezpieczeństwo podczas egzaminu.	Uwaga uwzględniona
24	§ 13 ust. 1 pkt 1 lit. g	Marszałek Pomorski	usunięcie dodanego zapisu „nie dotyczy osoby niepełnosprawnej (...)” - dodany zapis oznacza brak konieczności zapewnienia środków łączności, a co się z tym wiąże brak możliwości porozumiewania się z osobą egzaminowaną podczas trwania egzaminu w ruchu drogowym.	Uwaga uwzględniona
25	§ 13, ust. 1, pkt. 4	Przemysłowy Instytut Motoryzacji	w § 13, ust. 1, pkt. 4 w zdaniu: „...zapewnienie przez osobę egzaminowaną lub ośrodek egzaminowania obecności tłumacza języka migowego...” proponujemy skreślić: „... osobę egzaminowaną lub...”	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b>  Nie można wykluczyć udziału w egzaminie tłumacza przeprowadzonego przez osobę egzaminowaną (przepis art. 56 ust. 8).
26	§ 13, ust. 1, po punkcie 4	Przemysłowy Instytut Motoryzacji	- w § 13, ust. 1, po punkcie 4, proponujemy dodać punkt 4a o następującej treści: „Na wniosek osoby egzaminowanej, o której mowa w art. 2 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o języku migowym i innych środkach komunikowania się (Dz. U. poz. 1243, z 2012 r. poz. 986 oraz z 2016 r. poz. 1336), dopuszcza się obecność tłumacza języka migowego, wskazanego przez tę osobę na koszt ośrodka egzaminowania.”	<b>Uwaga nieuwzględniona.</b>  Na koszt ośrodka egzaminowania udział bierze tłumacz zapewniony przez ośrodek. Jak osoba sobie przyprowadzi tłumacza to ośrodek ma tylko obowiązek zapewnić mu warunki. Nie może być zobowiązany do pokrywania jego wynagrodzenia (możliwość dużych nadużyć).
27	§ 13 ust. 1 pkt 5	Marszałek Pomorski	proponowana treść „Losowy dobór osoby egzaminowanej zakwalifikowanej na egzamin przez egzaminatora, przy wykorzystaniu systemu teleinformatycznego ośrodka egzaminowania.” - proponowany w projekcie zapis o losowym doborze osoby zakwalifikowanej do egzaminatora przed każdym egzaminem przez koordynatora lub egzaminatora nadzorującego, spowoduje między	Uwaga częściowo uwzględniona. System dokonuje wyboru losowego. Nad wyborem koordynator wyłącznie sprawuje nadzór.

			innymi konieczność ciągłej obecności tych osób przy systemie co może dezorganizować inne obowiązki. Ponadto proponowany zapis o możliwości w przypadku awarii ręcznego losowego doboru osób do egzaminatora może spowodować konsekwencje wynikające z art. 71 ust. 1 pkt 4 lit. b (dane te zgodnie z treścią § 3 ust. 1 pkt 4 lit. f rozporządzenia zawarte są w systemie teleinformatycznym).	
28	§13 ust.3	<b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców</b> , Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców, Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców	§13 ust.3 należy doprecyzować procedury i reperkusje w razie wystąpienia przykładowych okoliczności: 1) przerwania egzaminu w trakcie wykonywania zadań na placu manewrowym, 2) przerwania egzaminu po np. ok.15 min. w trakcie wykonywania zadań w ruchu drogowym, 3) kilkuminutowego spóźnienia się osoby egzaminowanej, 4) itp. Uzasadnienie Spóźnienie się np. ok. 5” lub dłuższe niezawinione spóźnienie się osoby egzaminowanej nie powinno skutkować konsekwencjami finansowymi.	<b>Uwaga uwzględniona</b>
	§ 13. ust. 3.	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów	Proponujemy brzmienie: §13 ust. 3 Osoby egzaminowane przydziela się egzaminatorom z zachowaniem następujących warunków: 3) egzaminatorowi przydziela się: a) nie więcej niż osiem części praktycznych egzaminów państwowych w ciągu godzin pracy określonych Ustawą Kodeks pracy z wyjątkiem lit. c) b) maksymalnie jedną część praktyczną egzaminu państwowego w ciągu godziny; z wyjątkiem lit. c); c) dla kategorii prawa jazdy B+E, B1+E, C1+E, C+E oraz D1, D, D1+E, D+E nie więcej	Uwaga uwzględniona

		<p>niż pięć części praktycznych egzaminów państwowych w ciągu doby i maksymalnie jedną część praktyczną egzaminu państwowego w ciągu godziny i trzydziestu minut.</p> <p>Uzasadnienie: Regulacja nie uwzględnia czasochłonności i specyfiki egzaminu praktycznego na prawo jazdy kat. C+E. Z doświadczenia wynika, że egzamin na prawo jazdy kat. C+E trwa od 1 godz. 20 min. do 1 godz. 30 min. Ten fakt MUSI znaleźć odzwierciedlenie w planie pracy dla egzaminatora tym bardziej, że zakłada się w niektórych przypadkach zwiększenie czasu na sprzęganie do 30 min!!!.</p> <p>Egzaminatorzy posiadający uprawnienia do egzaminowania kategorii C+E, posiadają również uprawnienia do egzaminowania co najmniej kategorii B, B1, C, C1, B+E i w przypadku wcześniejszego zakończenia egzaminu na kategorię C+E mogą egzaminować inne kategorie. Należy kategorycznie zakończyć sztuczny przydział egzaminów praktycznych jednej kategorii np. C+E jednemu egzaminatorowi w ciągu jednego dnia / tygodnia czy miesiąca. System egzaminowania umożliwia bieżące losowanie kandydatów dla egzaminatora zgodnie z jego uprawnieniami i do tego właśnie ten system służy. Korekty przydziału egzaminów na bieżąco może wykonywać koordynator w zależności od sytuacji i zasadności wniosków. Kandydaci przydzielani grupowo egzaminatorowi zmuszani są do bardzo długiego oczekiwania na swoją kolej, co prowadzi do niezasadnych sytuacji stresogennych.</p> <p>Należy również zwrócić uwagę, że przydział</p>	
--	--	--	--

			<p>kategorii prawa jazdy do egzaminowania w danym miesiącu dla danego egzaminatora nie może być narzędziem promowania tych osób w stosunku do innych zatrudnionych z takimi samymi uprawnieniami.</p>	
29	§ 13 ust. 3 i 4	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	<p>działaniem opartym o wadliwe tezy, którego niewątpliwym skutkiem będzie dezorganizacja pracy wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, a niejednokrotnie paraliż systemu egzaminowania, jest rozwiązanie zaproponowane w paragrafie 13 ust. 3 i 4, dlatego też wnosimy o jego wykreślenie.  Uzasadnienie:  Podstawowym zadaniem wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, jako prowadzących samodzielną gospodarkę finansową samorządowych wojewódzkich osób prawnych, wynikającym z art. 117 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku prawo o ruchu drogowym jest organizowanie egzaminów państwowych dla osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz kierujących pojazdami.  Działanie to, uwzględniające przepisy wynikające z ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy, opiera się o dokładną analizę przebiegu procesu egzaminowania wraz z regulującymi tę kwestię aktami prawnymi, ze szczególnym uwzględnieniem statystyki zdawalności egzaminów państwowych.  Krzywdzącym przede wszystkim dla środowiska egzaminatorów jest fakt przyjęcia przez ustawodawcę założenia, że zdawalność egzaminów praktycznych może być w dowolny sposób kształtowana.  Nie ulega wątpliwości, że swoboda działania egzaminatora w zakresie ustalania oceny z egzaminu państwowego jest ograniczona do instrumentarium wynikającego z aktów</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>W przepisach rozporządzenia doprecyzowano sposób postępowania w sytuacja nietypowych.  Założenie polegające na obniżeniu stresu zarówno u osób egzaminowanych jak i u egzaminatorów pozwoli na właściwą ocenę umiejętności kandydatów na kierowców.  Wielogodzinne oczekiwanie na egzamin nie jest sprawą odosobnioną i w wielu WORD przyczynia się do pogorszenia zdawalność. Także nacisk kładziony na egzaminatorów w kwestii „wydajności” prowadzi do częstszego prowadzenia do wyników negatywnych lub do pobieżnego oceniania umiejętności przyszłych kandydatów na kierowców.  Odnosząc się do sytuacji finansowej WORD – ów należy wskazać, że analiza środków przekazanych przez WORD – y w poprzednich latach na zadania związane z BRD wskazuje, że WORD- y utrzymują się w całkiem niezłej kondycji i potrafią z wypracowanych środków przeznaczyć nadwyżki na BRD w kwotach ponad kilkusetysięcznych rocznie.  Mając na względzie powyższe zatrudnienie dodatkowych egzaminatorów nie powinno być problemem.</p>

		<p>prawnych regulujących kwestie przeprowadzania egzaminu państwowego, a zwłaszcza do ustalającego „instrukcję” realizowania czynności egzaminacyjnych rozporządzenia w sprawie egzaminowania ...</p> <p>Mając na względzie ograniczoną możliwość podejmowania decyzji o ocenie umiejętności, podstawowym czynnikiem stanowiącym o rezultacie procesu jest stopień przygotowania kandydata na kierowcę, będący efektem rzetelności zrealizowanego stadium szkolenia. Jego poprawa powoduje w naturalny sposób konieczność modyfikowania przyjętych założeń planistycznych w ramach działań organizacyjnych wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego.</p> <p>Biorąc pod uwagę aktualną sytuację wynikającą ze statystyki egzaminacyjnej około 30% egzaminów praktycznych kończy się na placu manewrowym. Średni czas takiego egzaminu to około 15 minut. W tym miejscu należy zauważyć, iż odsetek ocen negatywnych nie zmienia się w zależności od tego, w jakim czasie kandydat na kierowcę jest zaproszony na egzamin praktyczny (czas oczekiwania jest ograniczony do niezbędnego minimum).</p> <p>Mając powyższe na względzie niczym nie uzasadnione jest przyjęcie, że egzaminator w czasie jednej godziny nie może przeprowadzić więcej niż jednego egzaminu praktycznego. Rozwiązanie powyższe będzie miało niewątpliwie negatywne konsekwencje zarówno dla kandydatów na kierowców, wydłużając niepotrzebnie kolejki egzaminacyjne, jak również negatywnie wpłynie na i tak już słabą kondycję finansową ośrodków egzaminowania.</p> <p>Ponadto wprowadzone w paragrafie 13 ust. 3</p>	
--	--	---	--

			<p>i 4 sztywne reguły postępowania spowodują następujące konsekwencje:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. przepisy nie uwzględniają sytuacji szczególnych, skutkujących spóźnieniami osób przystępujących do egzaminu - dotychczasowa praktyka polegająca na możliwości zawieszenia osoby egzaminowanej nie będzie mogła być stosowana; spowoduje to dodatkowe koszty związane z koniecznością poniesienia kolejnej opłaty egzaminacyjnej przez osobę zdającą;</li><li>2. regulacje nie przewidują zdarzeń losowych w postaci absencji chorobowych egzaminatora przed rozpoczęciem dnia pracy i w czasie wykonywania swoich obowiązków służbowych, urlopów na żądanie, kolizji drogowych, awarii pojazdów egzaminacyjnych oraz innych sytuacji o podobnym charakterze - brak uwzględnienia powyższych elementów spowoduje niemożność przeprowadzenia zaplanowanych egzaminów praktycznych;</li><li>3. konieczność odejścia od egzaminów w formule teoretyczno - praktycznej - nie da się jednoznacznie przewidzieć liczby osób, które uzyskają pozytywny wynik egzaminu teoretycznego, a w związku z tym, przy zdawalności większej niż średnia, może wystąpić sytuacja, w której w celu obsłużenia wszystkich klientów, egzaminator będzie zmuszony do przeprowadzenia większej liczby egzaminów praktycznych - ponoszenie przez osoby zdające dodatkowych kosztów związanych z ponownym przyjazdem do WORD na część praktyczną egzaminu;</li><li>4. mając powyższe na względzie, w celu wywiązania się z przyjętego zobowiązania przeegzaminowania klienta oczekującego na egzamin (przy uwzględnieniu wszystkich losowych okoliczności), konieczne będzie</li></ol>	
--	--	--	--	--

			<p>zatrudnienie, poza dodatkowymi egzaminatorami pełnoetatowymi, kolejnych egzaminatorów na część etatu („egzaminatorów rezerwowych”), pozostających w pełnej dyspozycji czasowej, a to w związku z ograniczonymi możliwościami zagospodarowania sobie przez nich w inny sposób czasu wolnego (trudny do przewidzenia moment konieczności stawienia się do pracy w ośrodku egzaminowania), będzie praktycznie niemożliwe - działanie powyższe przełoży się negatywnie na kondycję finansową ośrodków egzaminowania bez gwarancji wykorzystania rezerw kadrowych WORD;</p> <p>5. zaistnieje konieczność poniesienia dodatkowych, znaczących nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę niezbędną do zrealizowania planu egzaminów - chcąc utrzymać dzienną ilość przeprowadzanych egzaminów praktycznych na stałym poziomie, a tym samym nie wpłynąć negatywnie na wydłużenie czasu oczekiwania na możliwość przystąpienia do egzaminu, niezbędne będzie dokupienie kolejnych pojazdów egzaminacyjnych, a także, z uwagi na narzucone konsultowanym rozporządzeniem limity oraz obowiązek rozpoczęcia egzaminu praktycznego o wskazanej w zaświadczeniu godzinie, przygotowanie większej liczby stanowisk egzaminacyjnych (w przypadku lokalizacji WORD-ów na terenie miast rozbudowa może okazać się niemożliwa);</p> <p>6. uniemożliwienie wykorzystania w pełni pojazdów do przeprowadzania egzaminów praktycznych na kat. C, C+E oraz D - nieuwzględnienie wydłużonego czasu trwania egzaminów na powyższe kategorie - konsekwencją takiego działania będzie</p>	
--	--	--	--	--

			<p>„sztuczne” wydłużenie czasu oczekiwania na możliwość przystąpienia do egzaminu.</p> <p>Szanowny Panie Ministrze,</p> <p>biorąc pod uwagę fakt, iż kluczowym dla wprowadzanej nowelizacji jest odniesienie do kwestii organizacji pracy wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, pragniemy wyrazić zaniepokojenie przyjętym kierunkiem działań w tym zakresie.</p> <p>Nasza obawa podyktowana jest niewątpliwie negatywnym wpływem zaproponowanych rozwiązań na jakość obsługi klientów oraz sytuację finansową ośrodków egzaminowania, a co się z tym wiąże możliwość wypełniania przez nie ustawowych obowiązków, zwłaszcza z zakresu szeroko rozumianego bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> <p>W sytuacji funkcjonowania w oparciu o ustalone przez Resort regulacje prawne niczym nie uzasadniona jest teza postawiona w uzasadnieniu do projektu o braku transparentności procesu egzaminowania.</p> <p>Wniosek taki dziwi zwłaszcza z uwagi na fakt, iż WORD-y podlegają ustawicznej kontroli w tym zakresie realizowanej przez organy nadzoru.</p> <p>Wewnętrznie sprzeczne jest również założenie o równoczesnym dążeniu do maksymalizacji zysków oraz wywieraniu przez kierownictwo ośrodków presji na osiągnięcie wyższych współczynników zdawalności.</p> <p>W tym miejscu jeszcze raz należy podkreślić, iż w sytuacji obowiązywania ściśle określonych zasad przeprowadzania egzaminu oraz prezentowanego stopnia przygotowania do niego kandydatów na kierowców i kierowców, działanie zmierzające do wprowadzania, opartych na nie znajdujących potwierdzenia w praktyce</p>	
--	--	--	--	--



			egzaminacyjnej przesłankach, limitów ilości osób egzaminowanych na egzaminatora jest w naszej ocenie nieuzasadnione.	
30	§ 13 ust. 3 i 4	Marszałek Podkarpacki	<p>Skreślenie w proponowanej w projekcie rozporządzenia ust. 3 i 4 § 13.</p> <p>Uzasadnienie: nie ma potrzeby wprowadzania nowych regulacji w proponowanym zakresie. Ich wprowadzenie spowoduje pogorszenie sytuacji finansowej wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego poprzez konieczność zwiększenie kosztów pracowniczych. W wyniku proponowanej w projekcie sztywnej organizacji i planowania egzaminów, konieczne będzie zwiększenie liczby egzaminatorów w celu obsługi egzaminów. Istnieje ryzyko wydłużenia terminu oczekiwania osób egzaminowanych na zaplanowany egzamin. Z powyższych powodów wprowadzenie proponowanych w projekcie rozporządzenia zmian jest szkodliwe społecznie i gospodarczo. Aktualnie działająca w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego organizacja i planowanie egzaminów funkcjonuje prawidłowo i jest elastyczna. Ponadto wprowadzenie proponowanych w projekcie rozporządzenia zmiany polegającej na ustaleniu limitu przeprowadzonych egzaminów przez egzaminatorów stworzy ryzyko powstania zjawiska celowego „oblewania” osób egzaminowanych przez egzaminatorów w celu uzyskania korzyści z wolnego czasu pracy. Tym samym powstać może negatywny oddźwięk na środowisko egzaminatorów ze strony społeczeństwa,</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Uzasadnienie j.w.</p>

			któremu bardzo trudno obronić się przed każdorazowym, a ostatnio bardzo nasilonym niedawno rzekomym celowym „oblewaniu”.	
31	§ 13 ust. 3, pkt 2	Marszałek Zachodniopomorski	<p>W - § 13 ust. 3, pkt 2 - osoba egzaminowana rozpoczyna część praktyczną egzaminu o wyznaczonej godzinie, wskazanej w zaświadczeniu, o którym mowa w § 11 ust. 1 pkt 4</p> <p>Proponuję się zmienić brzmienie na: „§ 13 ust. 3, pkt 2 - osoba egzaminowana rozpocznie część praktyczną egzaminu o wyznaczonej godzinie, wskazanej w zaświadczeniu, o którym mowa w § 11 ust. 1 pkt 4, o ile możliwe będzie przydzielenie egzaminatora do jego przeprowadzenia.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Założenie przedstawione w projekcie nie uwzględnia sytuacji losowych niezależnych od woli egzaminatora lub organizacji pracy w WORD, albo samej koordynacji przydziału egzaminów. Oczywistym jest, że egzamin powinien być przeprowadzony o wyznaczonej w zaświadczeniu godzinie. Nie można jednak stuprocentowo założyć, że na wcześniejszych rozpoczętych egzaminach nie dojdzie do zdarzeń nieprzewidywalnych, takich jak zatory drogowe, kolizje lub awarie pojazdu lub urządzeń rejestrujących, które w sposób nieplanowany wydłużą ich przebieg. W przypadku jednoczesnego przedłużenia się kilku egzaminów praktycznych zarówno pojazdy egzaminacyjne jak i prowadzący egzaminy egzaminatorzy do czasu ich zakończenia nie będą pozostawali w dyspozycji koordynatora. W takiej sytuacji niezależnie od woli i chęci przeprowadzenia egzaminu może wystąpić brak fizycznej możliwości jego rozpoczęcia o zaplanowanej dla danej osoby godzinie. W związku z tym opóźnienie rozpoczęcia egzaminu, jak podano z przyczyn całkowicie niezależnych od egzaminatora lub koordynatora powinno być</p>	<p>Uwaga częściowo uwzględniona.</p> <p>Wprowadzono możliwość opóźnienia rozpoczęcia egzaminu o 15 minut.</p>

			uwzględnione w przepisach, w przeciwnym wypadku przepis w zaproponowanym przez MI brzmieniu narazi egzaminatorów na zarzut niezastosowania się od powyższej normy. Taki sam skutek nastąpi np. w przypadku niemającego żadnego wpływu na przebieg egzaminu opóźnienia jego rozpoczęcia o np. 1, 2 lub 3 min względem wyznaczonej godziny. Zapis zaproponowany w projekcie niesie również zagrożenie takie, że w skrajnym przypadku zastosowania dosłownej interpretacji przepisu rozpoczyna część praktyczną egzaminu o wyznaczonej godzinie..." jakiegokolwiek opóźnienie jego rozpoczęcia przesądzałoby o braku możliwości przeprowadzenia egzaminu - z uwagi na fakt, że wyznaczona na rozpoczęcie egzaminu godzina upłynęła. Podsumowując, należałoby zmienić brzmienie przepisu w sposób uwzględniający (w uzasadnionych przypadkach) możliwość rozpoczęcia egzaminu z opóźnieniem względem wskazanej w zaświadczeniu godziny.	
32	§ 13 ust. 3 pkt 3 i 4	Marszałek Pomorski	proponowana zmiana nie uwzględnia nieplanowanych nieobecności egzaminatorów czy nieprzewidzianych nadgodzin wynikających np. z powodu awarii systemu lub warunków drogowych. Nie uwzględnia także różnego czasu trwania egzaminu dla poszczególnych kategorii prawa jazdy oraz losowania przez egzaminatora różnych kategorii prawa jazdy w czasie dnia. W przypadku ww. nieobecności nie w każdym ośrodku możliwe jest prowadzenie egzaminów przez koordynatora czy egzaminatora nadzorującego, którzy mają również inne obowiązki, dodatkowo proponowana zmiana treści § 13 ust. 1 pkt 5 uniemożliwia prowadzenie tych egzaminów z powodu konieczności przez każdym egzaminem losowego doboru osób egzaminowanych do egzaminatora.	Uwaga uwzględniona. Dokonano stosownej zmiany przedmiotowych przepisów.
34	§13 pkt 1 i 2	Marszałek Mazowiecki	Proponuje się przyjąć następujące brzmienie: „1) osoba egzaminowana rozpoczyna część teoretyczną egzaminu o wyznaczonej godzinie	Uwaga uwzględniona.

			<p>wskazanej w zaświadczeniu, o którym mowa w § 11 ust. 1 pkt 4, uwzględniając możliwość późniejszego jego rozpoczęcia, jednak nie więcej niż 15 minut;</p> <p>2) osoba egzaminowana rozpoczyna część praktyczną egzaminu o wyznaczonej godzinie wskazanej w zaświadczeniu, o którym mowa w § 11 ust. 1 pkt 4, uwzględniając możliwość późniejszego jego rozpoczęcia, jednak nie więcej niż 15 minut”</p> <p>Zmiana ma na celu dopuścić tolerancję 15 minutową, przede wszystkim z uwagi na bardziej elastyczną możliwość prowadzenia egzaminów oraz uniknięcie sytuacji skarg z powodu spóźnienia egzaminu o np. 1 lub 2 minuty. Dodatkowo nieznaczne spóźnienie osoby egzaminowanej nie uniemożliwi jej podejścia do egzaminu.</p>	
33	§ 13 ust. 5	Marszałek Dolnośląski	<p>Dopuszczenie ręcznego losowego doboru osób egzaminowanych w przypadku awarii systemu (§ 13 ust. 5) może doprowadzić do sytuacji, że egzaminator przeprowadzi egzamin z osobą, której nie powinien egzaminować, czyli z naruszeniem art. 57 ustawy o kierujących pojazdami.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Jest to przepis stosowany dotychczas. W przypadku braku możliwości losowania komputerowego (awaria systemu) musi być możliwość doboru osób egzaminowanych ręcznie. Realizacja przepisu art. 57 jest możliwa przy odpowiedniej organizacji egzaminów.</p>
35	§13	Marszałek Mazowiecki	<p>W §13 proponuje się dodać ust. 5 w następującym brzmieniu:</p> <p>„5. W wyjątkowych sytuacjach dopuszcza się zwiększenie liczby części praktycznych egzaminów państwowych przydzielonych egzaminatorowi w ciągu doby do dziesięciu. Za wyjątkowe sytuacje uznaje się w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Nieplanowaną nieobecność egzaminatora, dla którego była zaplanowana praca.</li> <li>2) Nieobecność osoby zapisanej na egzamin.</li> <li>3) Zakończenie egzaminu praktycznego na</li> </ol>	<p>Uwaga uwzględniona</p>

			<p><i>placu manewrowym.</i></p> <p>4) <i>Przedłużony ponad godzinę czas trwania egzaminów realizowanych przez pozostałych zaplanowanych do pracy egzaminatorów.”.</i></p> <p>Z uwagi na następujące zjawiska:</p> <p>a) absencję osób egzaminowanych (rocznie 3% egzaminów praktycznych jest niezrealizowanych z powodu nieobecności osób egzaminowanych – dane na podstawie informacji uzyskanej od WORD w Warszawie gdzie w roku 2018 nie zrealizowano z ww. przyczyn 2224 egzaminów praktycznych),</p> <p>b) nieplanowaną absencję egzaminatorów (w 2018 roku egzaminatorzy WORD w Warszawie nie byli obecni w pracy z powodu urlopu wypoczynkowego na żądanie – 16 dni, absencji związanej z chorobą własną – 482 dni, absencji związanej z opieką nad członkiem rodziny –38 dni. W powyższej statystyce nie uwzględniono innych nieobecności tj.: opieki nad dzieckiem do 14 roku życia, stawiennictwem w urzędach oraz przerwami okolicznościowymi - potocznie urlopy okolicznościowe),</p> <p>c) nadal stosunkowo dużą liczbę egzaminów zakończonych na placu manewrowym (26 % egzaminów praktycznych jest zakończona na placu manewrowym - dane na podstawie informacji uzyskanej od WORD w Warszawie gdzie w roku 2018 na placu manewrowym zostało zakończonych 19427 egzaminów;),</p> <p>d) zdarzenia trudne do przewidzenia (wynikające m.in. z natężenia ruchu drogowego.)</p> <p>Sugeruje się umożliwienie przydzielenia egzaminatorom większej liczby egzaminów w sytuacjach wyjątkowych.</p>	
36	§ 13	Marszałek Łódzki	<p>Ponadto, mamy uwagi dotyczące zmiany organizacji pracy egzaminatorów. Co w sytuacji, gdy jeden z egzaminatorów nie przyjdzie do pracy np. z powodu choroby? Albo, jak egzaminator</p>	Uwaga uwzględniona.

			wyrobi się w ciągu jednej godziny na kategorię C+E prawa jazdy. Takie na szybko przyszły nam wątpliwości.	
37	§ 15, pkt. 2, lit. e	Przemysłowy Instytut Motoryzacji	w § 15, pkt. 2, lit. e – proponujemy zapis: „...nie spełnia warunku, o którym mowa w § 13 ust. 1 pkt 2-4; 2-3;	Uwaga nieuwzględniona – brak uzasadnienia
38	§ 16.	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów	<p>Proponujemy brzmienie: § 16. 1. Egzaminator: 2) przerywa egzamin państwowy, jeżeli zaistniały przesłanki, o których mowa w art. 52 ust. 2 ustawy, w szczególności określone w tabeli nr 1 załącznika nr 2 do rozporządzenia;</p> <p>Idea wprowadzenia rozszerzenia zapisu § 16 ust. 1 pkt 2 o słowo „może” miała w swoim wymiarze przeciwdziałać nadmiernej liczbie przerwania egzaminu oraz wprowadzić do procesu egzaminowania większą swobodę egzaminatorowi w podejmowaniu decyzji. Jednak w powiązaniu z innymi zapisami rozporządzenia nie spełniła swojego zadania. Wręcz podniosło kontrowersyjność decyzji wyniku egzaminu, skargowość, obniżanie zaufania petentów do ośrodka egzaminowania itd.</p> <p>Zdecydowanie należy zweryfikować zapisy Tabeli nr 1 – ograniczyć ilość sytuacji do przerywania egzaminu, ograniczając ten element egzaminu do sytuacji wynikający z dyrektywy unijnej – to egzaminator w przypadku poczucia zagrożenia, przerywa egzamin. Wprowadzenie zapisu „może” stanowi naruszenie Ustawy o Kierujących. (Uzupełnienie zapisu o słowo „może” był prawdopodobnie jedną z przyczyn tragedii w Szaflarach). Dlatego proponuje się do przywrócenia pierwotnego brzmienia tego paragrafu.</p>	Uwzględniono uwagę.

39	§ 18 ust. 1 pkt 3	Marszałek Pomorski	<p>dodanie w treści § 13 ust. 1 pkt 4 „lub ośrodek egzaminowania” powoduje konieczność dodania tego zapisu w treści niniejszego paragrafu. Obecny zapis powoduje to, że tłumacz zapewniony przez osobę egzaminowaną może przebywać w sali egzaminacyjnej, a zapewniony przez ośrodek obecny być nie może.</p>	Uwaga uwzględniona
40	§ 18, ust. 1, pkt. 3	Przemysłowy Instytut Motoryzacji	<p>proponujemy następujące skreślenie:  „... tłumacz języka migowego lub tłumacz systemu językowo-migowego, <del>którego</del> <b>obecność na egzaminie zapewnia sobie osoba egzaminowana</b>, jednak nie dłużej niż do czasu rozpoczęcia testu”</p>	Uwaga uwzględniona
41	18, ust. 2, pkt. 6	Przemysłowy Instytut Motoryzacji	<p>proponujemy następujące skreślenie:  „... tłumacz języka migowego lub tłumacz systemu językowo-migowego, <del>którego udział</del> <b>na egzaminie zapewnia sobie osoba egzaminowana”</b></p>	Uwaga uwzględniona.
42	§ 18 ust. 2 pkt 6	Marszałek Pomorski	<p>dodanie w treści § 13 ust. 1 pkt 4 „lub ośrodek egzaminowania” powoduje konieczność dodania tego zapisu w treści niniejszego paragrafu. Obecny zapis powoduje to, że tłumacz zapewniony przez osobę egzaminowaną może przebywać w na placu manewrowym, a zapewniony przez ośrodek obecny być nie może.</p>	Uwaga uwzględniona
43	18, ust. 3, pkt. 6	Przemysłowy Instytut Motoryzacji	<p>proponujemy następujące skreślenie:  „... tłumacz języka migowego lub tłumacz systemu językowo – migowego, <del>którego</del> <b>obecność na egzaminie zapewnia sobie osoba egzaminowana</b>,</p>	Uwaga uwzględniona
44	§ 18 ust. 3 pkt 6	Marszałek Pomorski	<p>dodanie w treści § 13 ust. 1 pkt 4 „lub ośrodek egzaminowania” powoduje konieczność dodania tego zapisu w treści niniejszego paragrafu. Obecny zapis powoduje to, że tłumacz zapewniony przez</p>	Uwaga uwzględniona

			osobę egzaminowaną może przebywać w pojeździe egzaminacyjnym, a zapewniony przez ośrodek obecny być nie może.	
45	§ 19, ust. 1	Przemysłowy Instytut Motoryzacji	w § 19, ust. 1, proponujemy dodać pkt. 3 o następującej treści: <b>„Na wniosek osoby egzaminowanej, o której mowa w art. 2 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 19 sierpnia 2011 r. o języku migowym i innych środkach komunikowania się (Dz. U. poz. 1243, z 2012 r. poz. 986 oraz z 2016 r. poz. 1336), egzamin teoretyczny może być przeprowadzony w wersji tłumaczonej na język migowy lub system językowo – migowy.”</b>	Uwaga nieuwzględniona.  Egzamin jest już przeprowadzany w języku migowym.
46	§ 19 ust. 10	Marszałek Pomorski	usunięcie zapisu, że czas trwania egzaminu „wynosi 25 minut” - obecna forma egzaminu teoretycznego pozwala skrócić przez osobę egzaminowaną czas wyświetlania się treści pytania czy przejść do kolejnego przed upływem czasu przewidzianego do udzielenia odpowiedzi. Możliwość jaką daje system teleinformatyczny powoduje, iż czas większość egzaminów wynosi mniej niż 25 minut.	Uwaga nieuwzględniona.  Wymaganie to jest niezbędne dla właściwego funkcjonowania systemu teleinformatycznego i odpowiedniej organizacji pracy WORD.
47	§ 20 ust. 2	Marszałek Pomorski	w nawiązaniu do pkt 9 w § 20 ust. 2 zmiana treści „wydłuża się o 25 minut dla każdej następnej kategorii” na „wydłuża się o czas przewidziany dla każdej następnej kategorii”.	Uwaga nieuwzględniona. – brak uzasadnienia
48	§ 23. 1.	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów	Proponujemy brzmienie: § 23. 1 Część praktyczna egzaminu państwowego polega na: /.../ 3) w przypadku egzaminu przeprowadzanego w zakresie prawa jazdy kategorii B1, B lub pozwolenia egzaminator może zakończyć egzamin po upływie 25 minut, jeżeli zostały wykonane wszystkie wymagane zadania egzaminacyjne, a wynik egzaminu jest pozytywny.	Uwaga nieuwzględniona.  Minimalny czas trwania egzaminu praktycznego na prawo jazdy kategorii B wynikający z przepisów dyrektywy to 25 minut. W poprzednim stanie prawnym nie było możliwości zakończenia egzaminu przed 45 minutami. Powstawały wątpliwości, że w przypadku osób, którym udało się wykonać zadania egzaminacyjne np. 32 minucie i były wykonane prawidłowo osoby te muszą jeszcze jeździć do 45 minuty.



		<p>Uzasadnienie: Proponujemy skreślić zapis dotyczący wcześniejszego zakończenia egzaminu dla kategorii B, B1 prawa jazdy, jeśli zakładamy, że maksymalna planowana ilość planowanych egzaminów w tej kategorii wynosi 8. „Przyspieszone zakończenia egzaminów” będą wynikać z regulacji określających zasadność wyniku negatywnego jak również na wnioski osoby. Kontynuacja polityki mającej na celu skracanie i ograniczanie zakresu egzaminu dla kandydatów na kierowców służy przede wszystkim procesowi „ilościowemu” a nie „jakościowemu” procesowi egzaminowania. Jest narzędziem do generowania zysków finansowych ośrodka egzaminowania. Ta idea w żadnym razie nie poprawia jakości procesu egzaminowania, wymiany informacji i nie daje szansy egzaminowanemu na swoją poprawę w czasie egzaminu. Standardem jest wykonywanie w czasie egzaminu kilku zadań egzaminacyjnych na przestrzeni 2-3 minut jazdy: np. osoba parkuje, za chwilę zawraca na jezdni dwukierunkowej, a po chwili realizuje przejazd przez 2 czy 3 różne skrzyżowania dróg równorzędnych. Takie zachowania u egzaminatora wymuszane są w imieniu „zwiększenia przerobu” dziennego egzaminatora, oczywiście zgodnie z zapisem rozporządzenia, ale wbrew jakiegokolwiek logice i idei egzaminowania. Taka „komasacja” zadań egzaminacyjnych w jednostce czasu – 25 minut /i wykonania 29 zadań egzaminacyjnych/ przeczy zdrowemu rozsądkowi, ma zdecydowanie negatywny wpływ na egzaminowanego, podnosi stan stresu, prowadzi do zwiększonej liczby przerw egzaminów i wyników negatywnych.</p>	
--	--	--	--

			Pozostawienie tego zapisu w obecnej formie jest sprzeczne z ideą propozycji zawartej w § 13 rozporządzenia i budzi zastrzeżenia formalne i moralne idei egzaminowania.	
49	§ 23	Marszałek Dolnośląski	Zgodnie z zapisami rozporządzenia w przypadku awarii systemu teleinformatycznego dopuszcza się możliwość losowania elementów zadania nr 1 na placu manewrowym przez osobę egzaminowaną. Proponujemy, aby taki zapis znalazł się również w § 23 rozporządzenia, gdzie mowa jest o zadaniach na kategorii B+E i wyższe.	Uwaga uwzględniona
50	§ 23 ust. 1 pkt 1 lit. c	Marszałek Mazowiecki	Proponuje się dodać zapis: „(...) zgodnie z techniką kierowania pojazdem i kryteriami określonymi w tabeli nr 4 załącznika nr 2 (...)”, Brak wskazanego zapisu powoduje, że zadania nie mają określonych kryteriów oceny.	Uwaga uwzględniona
51	§ 26.	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów	Uzasadnienie: Konieczne jest określenie na podstawie jakich dokumentów sprawdzamy tożsamość osób, które mogą uczestniczyć dodatkowo w egzaminie państwowym na prawo jazdy. Sprecyzowano w obecnym brzmieniu rozporządzenia wyłącznie wymogi dotyczące kandydatów na kierowców, pozostawiając wolną interpretację przepisu dotyczącą innych uczestników egzaminu;	Uwaga uwzględniona
52	§27	<b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców</b> , Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców, Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców	§27 dodać pkt.4a w brzmieniu: "4a) w przypadku prowadzenia egzaminu kategorii B prawa jazdy w trybie art.53 ust.4a ustawy, gdy długość pojazdu egzaminacyjnego uniemożliwia wykonanie zadania egzaminacyjnego ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i tyłu na stanowisku o wymiarach określonych w tabeli nr 9 załącznika nr 2 - egzamin z wykonania tego zadania przeprowadza się na stanowisku o wymiarach wyszczególnionych w tej tabeli	<b>Uwaga częściowo uwzględniona.</b> Zmieniono kryteria oceny dla pojazdów egzaminacyjnych o długości pow. 5 m. w przypadku osób niepełnosprawnych.

			dla kategorii C1 prawa jazdy;" Uzasadnienie Z uwagi na ustawową możliwość prowadzenia egzaminów państwowych pojazdami osk [vide art.53 ust.4a uokp], a także uwzględniając coraz liczniejsze przypadki szkolenia osób o ponadprzeciętnym wzroście lub z nadwagą (otyłe) - powinno się umożliwić prowadzenie egzaminu państwowego również samochodem osobowym osk o długości ok.5 m. Wymiar pola zatrzymania stanowiska egzaminacyjnego kat. B pr. jazdy wyklucza wykonanie tego zadania takim pojazdem!	
53	§ 27, pkt. 2	Przemysłowy Instytut Motoryzacji	w § 27, pkt. 2 proponujemy na końcu zdania dopisać: „... lub w inny sposób.” Zapis ten dopuści osoby niesłyszące, korzystające z alternatywnych środków komunikowania się.	Uwaga uwzględniona.
54	§ 27 pkt 3	Marszałek Mazowiecki	Proponuje się rozszerzyć zapis pkt 3: „(...) polecenia te mają jednoznacznie określać kierunek jazdy lub zadanie egzaminacyjne oraz nie mogą być sprzeczne z obowiązującymi na drodze zasadami ruchu drogowego lub stwarzać możliwości zagrożenia jego bezpieczeństwa; (...)” Zmiana zaproponowana w celu zapewnienia przejrzystości i jednoznaczności procesu egzaminowania oraz wyeliminowania sytuacji wydawania przez egzaminatorów poleceń w sposób nieprecyzyjny.	Uwaga nieuwzględniona.  Obecny zapis pozwala na wydanie polecenia sprawdzającego np. umiejętność stosowania się do znaków i reguł drogowych. Np. umiejętność zastosowania się do znaku nakaz jazdy w prawo lub w lewo czy do znaków określających kierunek jazdy z danego pasa ruchu. Zaproponowane rozwiązanie uniemożliwia egzaminatorowi właściwą ocenę tych umiejętności.
55	§ 27 pkt 6	Marszałek Mazowiecki	Proponuje się rozszerzyć zapis pkt 6: „egzaminator niezwłocznie informuje osobę egzaminowaną o nieprawidłowym wykonaniu zadania egzaminacyjnego, określając zwięźle istotę popełnionego błędu przypisanego jednoznacznie do konkretnego zadania; w przypadku dwukrotnego nieprawidłowego wykonania tego samego zadania egzaminacyjnego lub przerwania egzaminu państwowego, egzaminator informuje osobę egzaminowaną o negatywnym wyniku części	Uwaga nieuwzględniona. Zaproponowane rozwiązanie spowoduje, że nie będzie można jednoznacznie stwierdzić, czy popełniony błąd był przypadkowy czy wiąże się jednoznacznie z brakiem umiejętności wykonania poszczególnych manewrów.

			<i>praktycznej egzaminu państwowego (...)</i> Zmiana zaproponowana w celu zapewnienia transparentności procesu egzaminowania oraz zachowania zasady jawności oceny.	
56	§ 28 ust. 1 pkt 2 lit. b	Marszałek Pomorski	powinno być „zachodzą okoliczności, o których mowa w § 16 ust. 1 pkt 1 i 2 lit. b.	Uwaga uwzględniona.
57	§ 28 ust. 1 pkt 2 lit. b	Marszałek Łódzki	w § 28 ust. 1 pkt 2 lit. b, należy wskazać właściwą podstawę prawną tj. § 16 ust. 1 pkt 1,	Uwaga uwzględniona.
58	§28 ust. 1 pkt 2	Marszałek Zachodniopomorski	2) w §28 ust. 1 pkt 2 - „Osoba egzaminowana uzyskuje negatywny wynik części praktycznej egzaminu państwowego, jeżeli...: Proponuje się zmienić brzmienie na: § 28.1. Osoba egzaminowana: 1) uzyskuje pozytywny wynik części praktycznej egzaminu państwowego, jeżeli poprawnie wykonała zadania, o których mowa w § 23 lub 24; 2) może uzyskać negatywny wynik z części praktycznej egzaminu państwowego, jeżeli: a) dwukrotnie nieprawidłowo wykonała to samo zadanie egzaminacyjne, b) zachodzą okoliczności, o których mowa w § 16 pkt 1 i 2 lit. b. Uzasadnienie: zaproponowane wyżej brzmienie przepisu zapewni egzaminatorowi swobodę oceny w szczególności, w zakresie popełnianych błędów na egzaminie. Ma to, o tyle istotne znaczenie, że w obecnym stanie prawnym egzaminator jest pozbawiony całkowicie możliwości oceny błędów popełnianych podczas egzaminu pod względem ich realnego wpływu na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, a jedynie jego rola została ograniczona do „wyłapania” dwóch błędów w zadaniu. Często, w praktyce wygląda to tak, że np. wykonanie na egzaminie zmiany kierunku jazdy lub pasa ruchu realizowane jest kilkadziesiąt razy Z tego założmy, że wykonane prawidłowo będzie zawsze w trudnych warunkach, natomiast	Uwaga nieuwzględniona.  Dokonano zmiany przepisu §16 poprzez likwidację słowa może i usunięcie podniesionych wątpliwości.

			<p>dwukrotne - nie mające żadnego wpływu na bezpieczeństwo nieprawidłowe wykonanie zadania (np. wyjazd z WORD przy rozpoczęciu egzaminu i powrót po jego zakończeniu) przesądzi o wyniku egzaminu. Zaproponowana zmiana brzmienia przepisu zapewni egzaminatorowi swobodę i rzetelność oceny w zakresie faktycznych umiejętności jazdy - bez konieczności ustalania wyniku negatywnego za dwa, nie mające wpływu na nic, niezamierzone błędy w zadaniach egzaminacyjnych. Wprawdzie zapis ten nie zmieni niczego u egzaminatorów, którzy będą uznawali każdy błąd niezależnie od jego wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego za przesądzający o wyniku egzaminu, ale daje nadzieję na brak argumentacji w czasie egzaminu „to nie ja - to instrukcja. ...bo tak stanowi przepis lub muszę w takiej sytuacji wystawić wynik negatywny”</p>	
59	§ 29	Marszałek Mazowiecki	<p>Proponuje się nadać następujące brzmienie:  <i>„§ 29. Stanowiska wymienione w tabeli nr 10 i 11 załącznika nr 2 do rozporządzenia:  2) powinny posiadać na krawędziach pacholki drogowe z tyczkami lub tyczki; wysokość pacholka powinna wynosić co najmniej 0,5 m; wysokość tyczki powinna wynosić co najmniej 1,5 m dla tyczek stosowanych na stanowiskach odnoszących się do kategorii B1 lub B prawa jazdy oraz 2,0 m dla tyczek stosowanych na stanowiskach odnoszących się do pozostałych uprawnień do kierowania pojazdami; pacholki lub tyczki nie powinny naruszać wymiarów stanowiska – <b>minimalna wysokość pacholka oraz</b> zastosowanie tyczek nie dotyczy stanowisk do przeprowadzania egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii AM, A1, A2 i A; (...)”.</i>  W wielu WORD-ach motocykle w zakresie kat. A i A2 wyposażone są w dodatkowe akcesoria służące zabezpieczeniu głównych podzespołów</p>	Uwaga uwzględniona.

			<p>motocykla w przypadku przewrócenia pojazdu i upadku motocyklisty. Zazwyczaj zastosowane akcesoria (gmole) usytuowane są w okolicach silnika motocykla oraz siedzenia pasażera co zwiększa szerokość motocykla. W trakcie egzaminów praktycznych realizowanych na placu manewrowym np. podczas wykonywania „ślalomu wolnego” zdarzają się sytuacje potrącenia pachotka np. gmołem. W Polsce dostępne są pachotki drogowe (spełniające normy) o wysokości np. 30 cm. Możliwość zastosowania niższych pachotków drogowych w znacznym stopniu pomoże wyeliminować w/w sytuacje i będzie rozwiązaniem „przyjaznym” dla osób podchodzących do egzaminu.</p>	
60	§ 30 ust. 1	Marszałek Dolnośląski	<p>Zgodnie z proponowanym zapisem § 30 ust. 1 - „Wyniki poszczególnych części egzaminu państwowego oddzielnie dla każdej kategorii prawa jazdy lub pozwolenia:</p> <p>1) egzaminator wpisuje do listy osób zakwalifikowanych na egzamin bezpośrednio po zakończeniu dla określonej osoby egzaminu, przez umieszczenie w odpowiednich rubrykach litery lub cyfry:</p> <p>d) „78” – jeżeli egzamin był przeprowadzony pojazdem z automatyczną skrzynią biegów -</p> <p>nie dotyczy egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii B+E, C1, C, C+E, C1+E, D1, D, D1+E,</p> <p>D+E - dla osób posiadających prawo jazdy kategorii B bez ograniczenia do kierowania pojazdem z automatyczną skrzynią biegów;</p> <p>Powstaje wątpliwość, jak ów przepis odnieść do § 43 ust.4 pkt.5 lit. e rozporządzenia z dnia 31 grudnia 2002r. w sprawie warunków</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona – trwają prace nad zmianą rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów w zakresie pojazdów ciężarowych.</p>

			<p>technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, zgodnie z którym egzamin państwowy w zakresie kat. C i C+E może się odbywać tylko samochodem ciężarowym wyposażonym w ręczną skrzynię biegów?</p>	
61	§ 32 pkt 2	Marszałek Mazowiecki	<p>Proponuje się rozszerzyć zapis pkt 2: „(...) - <i>nie dotyczy urządzeń stanowiących fabryczne wyposażenie pojazdu egzaminacyjnego</i>”, ewentualnie doprecyzować, że nie dopuszcza się pojazdów wyposażonych w urządzenia <b>zastępujące</b> działania osoby egzaminowanej w obszarze umiejętności podlegających ocenie podczas części praktycznej egzaminu państwowego, Zmianę proponuje się mając na uwadze rozwój techniki samochodowej i wynikającą z niego potrzebę nabycia nowych umiejętności kierujących w zakresie kierowania pojazdami wyposażonymi w nowoczesne systemy bezpieczeństwa czynnego</p>	Uwaga uwzględniona
62	§32 pkt. 2)	<p><b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców</b>, Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców, Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców</p>	<p>§32 pkt. 2) Uwzględniając postęp techniczny w motoryzacji i związane z nim wyposażanie pojazdów w coraz większą liczbę funkcjonalności, urządzeń wspomagających kierowanie pojazdem i zwiększających bezpieczeństwo ruchu drogowego należy zastanowić się nad zmianą brzmienia tego przepisu. § 32. W przypadku gdy osoba egzaminowana: 2) korzystała z materiałów lub urządzeń stanowiących pomoc w udzieleniu właściwej odpowiedzi na pytania w trakcie części teoretycznej egzaminu lub we właściwym wykonaniu zadań egzaminacyjnych, lub wykonywała te czynności niesamodzielnie</p>	<b>Uwaga uwzględniona</b>
63	§ 33, pkt. 2	Przemysłowy Instytut Motoryzacji	<p>proponujemy następujące skreślenie: „... niezapewnienia pojazdów lub stroju o których</p>	Uwaga nieuwzględniona.

			mowa w § 13 ust 1 pkt 2 lub 3 <del>lub tłumacza</del> – przyjmuje się, iż osoba nie przystąpiła do egzaminu;	Jak nie ma tłumacza czy zapewnionego przez osobę to jest to wina osoby egzaminowanej. Opłata powinna pozostać po stronie WORD.
64	w § 33 pkt 3	Marszałek Łódzki	w § 33 pkt 3, należy wskazać właściwą podstawę prawną tj. § 16 ust. 1 pkt. 1.	Uwaga uwzględniona.
65	§ 42 Tabela nr 1	Przemysłowy Instytut Motoryzacji	<p>1) w poz. 1 lit. a – powinny być ujęte tematy: Proponujemy dodać do e) psychologiczna sylwetka zdającego egzamin, <b>w tym osoby niepełnosprawnej</b>; oraz do f) psychologiczne aspekty przygotowania i przeprowadzenia egzaminu, <b>w tym z osobą niepełnosprawną</b>;</p> <p>2) w poz. 1 lit. b – powinny być ujęte tematy: Proponujemy dodać do d) metody sprawdzania i oceny wiedzy i umiejętności kandydatów na kierowców, <b>w tym niepełnosprawnych</b>;</p> <p>3) w poz. 1 lit. c – powinny być ujęte tematy: Proponujemy dodać do a) przygotowanie się do jazdy oraz zasady używania mechanizmów sterowania pojazdem, <b>w tym pojazdem dostosowanym do potrzeb osób niepełnosprawnych</b>; e) zasady wykonywania czynności kontrolno-obslugowych pojazdu, z uwzględnieniem wymogów ochrony środowiska <b>oraz możliwości osób niepełnosprawnych</b>.</p> <p>7) w poz. 5 – powinny być ujęte: Proponujemy dodać do e) pokaz przeprowadzenia części praktycznej egzaminu państwowego <b>(w tym dla osób niepełnosprawnych)</b>, przeprowadzanej:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– na placu manewrowym w zakresie objętym nauczaniem,</li> <li>– w ruchu drogowym w zakresie objętym nauczaniem,</li> </ul>	Uwaga uwzględniona częściowo. Trudno będzie w ramach zajęć praktycznych o pokaz przeprowadzania egzaminu dla osoby niepełnosprawnej pojazdem odpowiednio przystosowanym. Znacząco utrudni to organizację kursu dla egzaminatorów nie dając jednocześnie pełnego przygotowania w tym zakresie ponieważ każdy pojazd jest indywidualnie przystosowany do rodzaju niepełnosprawności.



66	§ 49 ust. 2	Marszałek Podkarpacki	<p>Skreślenie w § 49 ust. 2 zdania drugiego: „pozytywny wynik części teoretycznej egzaminu weryfikacyjnego jest ważny do końca roku następującego po roku w którym został uzyskany” .</p> <p>Uzasadnienie: wiedza niezbędna do uzyskania wyniku pozytywnego z egzaminu teoretycznego jest konieczna do sprawdzenia przygotowania teoretycznego kandydata na egzaminatora. Zarówno egzaminator, jak i kandydat na egzaminatora powinien posiadać wiedzę z zakresu przepisów drogowych, egzaminacyjnych, techniki kierowania pojazdami w stopniu de facto wyższym niż kandydat na kierowcę. Uzyskanie wyniku pozytywnego z egzaminu teoretycznego przez kandydata na egzaminatora potwierdza osiągnięcie przez niego zdobytej wiedzy, która następnie jest weryfikowana podczas egzaminu praktycznego. Terminowa ważność egzaminu teoretycznego nie ma tym samym związku przyczynowo-skutkowego z egzaminem praktycznym. Wiedza potwierdzona podczas egzaminu teoretycznego jest weryfikowana podczas egzaminu praktycznego. Istnienie terminowej ważności egzaminu teoretycznego jest również niezasadne dla egzaminatorów pragnących rozszerzyć swoje uprawnienia. Egzaminatorzy ci posiadają ogromną wiedzę i umiejętności z zakresu przepisów drogowych i egzaminacyjnych, techniki kierowania pojazdami, a i tak są objęci tym ograniczeniem.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Wiedza kandydatów na egzaminatorów jest wiedzą wysoce specjalistyczną. Przepisy ruchu drogowego oraz zasady przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy muszą być znane egzaminatorowi uzyskującemu uprawnienia na wrywki.</p> <p>Półtoraroczny termin ważności egzaminu teoretycznego jest wystarczający do uzyskania pozytywnego wyniku z części praktycznej egzaminu państwowego. Jeżeli w tym czasie osoba nie uzyska pozytywnego wyniku to powinna się dokształcić.</p>
----	-------------	-----------------------	--	--

67	§ 55 ust. 3	Marszałek Pomorski	konieczność dodania zadania wskazanego w poz. 8 (ominięcie przeszkody), które jest wskazane jako obowiązkowe do wykonania w zakresie kat. A prawa jazdy.	Uwaga uwzględniona.
68	§ 58 pkt 1	Marszałek Mazowiecki	Proponuje się nadać następujące brzmienie: <i>„1) nadaje jej numer uprawnień, składający się z 5 znaków, z tym że:</i> <i>a) pierwszy znak od lewej jest wyróżnikiem województwa ustalonym w przepisach w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów,</i> <i>b) pozostałe cztery znaki są numerem porządkowym w ewidencji egzaminatorów;”</i> Mając na względzie fakt, że w przypadku ewidencji egzaminatorów prowadzonych przez Marszałków w dużych województwach ilość pozycji (nr porządkowych) w ewidencji może przekroczyć wartość 999 sugeruje się zwiększyć ilość znaków w numerze uprawnień do 5. Konieczne wprowadzenie przepisu przejściowego o ważności dotychczasowych numerów ewidencyjnych	Uwaga uwzględniona
69	§59 ust. 1 pkt 1	Marszałek Mazowiecki	Proponuje się przyjąć następujące brzmienie: <i>„1) aktualnego, tj. nie starszego niż 3 miesiące zaświadczenia wydanego przez właściwy organ ewidencyjny o dokonaniu wpisu do ewidencji egzaminatorów, określającego zakres uprawnień do egzaminowania;”</i> . Zmiana zaproponowana w celu zapewnienia bieżącej weryfikacji posiadanych uprawnień przez nowozatrudnianego przez Dyrektora WORD egzaminatora sugeruje się wprowadzenie wymogu przedłożenia przez egzaminatora aktualnego zaświadczenia o wpisie do ewidencji.	Uwaga nieuwzględniona.  WORD powinien dokonać takie sprawdzenia sam.
70	§ 65.	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów	Proponujemy brzmienie: § 65. Osoby zatrudnione na stanowisku: egzaminatora nadzorującego, egzaminatora koordynatora lub takie, którym powierzono wykonywanie tej funkcji przed dniem wejścia w życie rozporządzenia uważa się za	Uwaga uwzględniona

			<p>spełniające wymagania określone w niniejszym rozporządzenia do końca roku kalendarzowego od daty wejścia w życie rozporządzenia.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Stosownie do propozycji podanej w zakresie § 3 ust. 3 rozporządzenia i normowania systemu egzaminowania należy wprowadzić deklarowane zmiany bez zbędnej zwłoki.</p>	
71	Załącznik nr 1	Marszałek Mazowiecki	<p>W związku z możliwością wprowadzenia innych dokumentów potwierdzających tożsamość sugeruje się we wzorze zaświadczenia w pouczeniu rozszerzyć zapis:</p> <p><i>„(...) powinna mieć ze sobą <b>ważny</b> dowód osobisty, paszport, kartę pobytu, .... (wskazać inne dokumenty wynikające z wcześniejszych zapisów rozporządzenia (...))”</i></p> <p>Zmiana w związku z rozszerzeniem katalogu dokumentów potwierdzających tożsamość</p>	Uwaga uwzględniona
72	w załączniku nr 2 tytuł tabeli nr 1	<b>Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców</b> , Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców, Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców	<p>„Zachowania osoby egzaminowanej zagrażające bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego mogące skutkować przerwaniem egzaminu państwowego, jeżeli zachodzą przesłanki, o których mowa w art.52 ust.2 ustawy”;</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>Rozporządzeniem MiB z 20 września 2016 r Dz. U poz. 1655 zmieniającym rozporządzenie w sprawie egzaminowania... znowelizowano brzmienie przepisu §16 ust.1 pkt.1. Naszym zdaniem ugruntowanym obserwacjami instruktorów prowadzących uczestniczących w egzaminie państwowym na podstawie art. 55 ust. 1 uokp obowiązująca od 10 października 2016 nowelizacja brzmienia przepisu §16 ust.1 pkt.1 nie spełniła oczekiwań!</p> <p>Albowiem nadal przerywane są egzaminy w razie wystąpienia okoliczności</p>	<b>Uwaga częściowo uwzględniona</b>

			<p>wyszczególnionej w tabeli 1 załącznika nr.2 pomimo braku zachowań osoby egzaminowanej bezpośrednio zagrażającym życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego! Dlatego proponujemy doprecyzowanie tytułu tabeli 1 dodatkowo jednoznacznie „wiążącego” treści tabeli1 z przepisem art.52 ust.2 uokp.</p> <p>Wyeliminowanie przerwania egzaminów państwowych nieuzasadnionych wytycznymi ustawowymi spowoduje znaczący wzrost wskaźnika zdawalności egzaminów</p>	
73	Załącznik nr 2 Tabela nr 1 - tytuł	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów	<p>Proponujemy brzmienie: /dotyczy tytułu Tabeli nr 1/ Zachowania osoby egzaminowanej zagrażające bezpośrednio życiu i zdrowiu uczestników ruchu drogowego skutkujące przerwaniem egzaminu państwowego Uzasadnienie: Zmiana tytułatury Tabeli nr 1 wynika z propozycji zmian zapisów w rozporządzeniu.</p>	Uwaga uwzględniona
74	Załącznik nr 2 Tabela nr 1	Marszałek Mazowiecki	<p><b>Opcja 1</b> zmienić tytuł tabeli na: „<i>Zachowania osoby egzaminowanej, które w przypadku stworzenia bezpośredniego zagrożenia dla życia i zdrowia uczestników ruchu drogowego mogą skutkować przerwaniem egzaminu</i>”.</p> <p><b>Opcja 2</b> usunięcie tabeli nr 1 całkowicie, ewentualnie zredukowanie jej zapisów do najpoważniejszych zagrożeń.</p> <p>Uzasadnienie opcja 1: tytuł koresponduje lepiej z treścią art. 52 ust. 2 ustawy oraz § 16 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia,</p> <p>Uzasadnienie opcja 2: egzaminator oceniając zachowania osoby egzaminowanej w ruchu drogowym przede wszystkim będzie miał na uwadze realne i potencjalne zagrożenia stwarzane</p>	Uwaga uwzględniona

			<p>przez osobę w danej sytuacji nie sugerując się literalnym zapisem tabeli. Różnorodność sytuacji na drodze uzależniona od wielu chwilowych i zmiennych warunków powoduje, że w podobnych układach drogowych przebieg zdarzenia może być zupełnie odmienny, i w związku z tym w jednym przypadku będzie stwarzać bezpośrednie zagrożenie w innym już nie. Zapisy tabeli w obecnym kształcie nie dają mimo wszystko egzaminatorowi pełnej swobody oceny w tym zakresie.</p>	
75	Załącznik nr 2, tabela Nr 1 i 7 poz. 1	Marszałek Zachodniopomorski	<p>W załączniku nr 2, tabela Nr 1 poz. 1 Proponuje się zamienić zapis „Spowodowanie kolizji lub wypadku drogowego” na „zachowanie świadczące o możliwości spowodowania kolizji lub wypadku drogowego”.</p> <p>Uzasadnienie - Obecny zapis może być interpretowany w ten sposób, że egzaminator przerywa egzamin jedynie w przypadku doprowadzenia do kolizji drogowej, a sam fakt, spowodowania zagrożenia kolizją nie wypełnia normy określonej w tabeli.</p> <p>W załączniku nr 2, tabela Nr 7 poz. 2, 3,4, 5 i 6 Proponuje się w poz. 2 i 3 usunąć zapis „o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu, posiadającymi odcinki proste i luki, wzniesienia i spadki, obniżone i podwyższone dopuszczalne prędkości” pozostawiając jedynie rodzaj dróg (jednojezdniowe, dwujezdniowe) lub zaznaczyć odnośnik w treści „o ile pozostają dostępne w odległości .... od ośrodka egzaminowania. Z kolei w pkt. 5 proponuje się pozostawić zapis „Przejazd przez skrzyżowania równorzędne” z wykreśleniem pozostałej treści zapisu. W pkt. 6 proponuje się pozostawić zapis „Przejazd przez skrzyżowania oznakowane znakami ustalającymi pierwszeństwo przejazdu” z wykreśleniem pozostałej treści zapisu.</p>	Uwaga uwzględniona częściowo

			<p>Uzasadnienie; Przykładowo: drogi dwujezdniowe o niewyznaczonych pasach ruchu praktycznie zostały wyeliminowane z użycia. O ile znajdują się one jeszcze na terenie miejscowości, w której prowadzony jest egzamin to w zasadzie w oddalonych i peryferyjnych punktach miasta. Podobną trudność w granicach miasta stanowić może przejazd przez drogi dwujezdniowe o wyznaczonych pasach ruchu i obniżonej prędkości jazdy lub np. z uwagi różnorodne ukształtowanie terenu problemem może być w niektórych ośrodkach przejazd przez ww. drogi o spadku lub wzniesieniu. Identycznie sytuacja wygląda z przejazdem przez skrzyżowania równorzędne, 3 i 4 wlotowe. Infrastruktura taka może okazać się ograniczona w dostępie np. do jednego (oddalonego od ośrodka) punktu na terenie miejscowości, co spowoduje konieczność dojechania do niego za każdym razem w celu zrealizowania zadania. Należy również zwrócić uwagę na to, że o ile niektóre z wymienionych dróg lub skrzyżowań będą dostępne dla tzw. „kategorii niższych” prawa jazdy, to istnieje możliwość ograniczenia ich dostępności dla tzw. „kategorii ciężkich”. Skrzyżowania równorzędne mają zastosowanie na mniejszych ulicach o charakterze lokalnym i ograniczonym dostępie dla np. pojazdów wysokotonażowych lub wysokowymiarowych. W związku z tym trasa egzaminu powinna być dobierana przez egzaminatora z wykorzystaniem różnorodnej infrastruktury drogowej zlokalizowanej w pobliżu ośrodka - bez doprecyzowania i uszczegóławiania jej</p>	
76	Załącznik nr 2 Wydzielenie nowej tabeli 1a	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów	<p>Uzasadnienie: Powyższe wydzielenie niektórych elementów z Tabeli nr 1 i przeniesienie ich do Tabeli nr 1a jest zgodna z ideą pełnej oceny wiedzy i umiejętności kandydata. Zmniejszenie</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Proponowane rozwiązanie wymaga kompleksowych prac nad zmianą i wdrożeniem nowego systemu. Takie prace planowane są w związku projektem ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami. W Obecnym rozporządzeniu proponujemy</p>

		<p>przypadków przerywania egzaminu daje możliwości wykorzystania proponowanych zmian dotyczących ilości egzaminowanych osób przez egzaminatora i pełnego wykorzystania danego mu czasu do właściwej oceny zdającego.</p> <p>Proponowany podział niebezpiecznych zachowań kandydata podczas egzaminu praktycznego oczywiście uwzględni dyrektywę unijną dotyczącą przerywania egzaminu w każdym przypadku, w którym egzaminator czuje się zagrożony.</p> <p>W proponowanej Tabeli nr 1a zawarte są zachowania kandydata, które nie muszą doprowadzać do bezpośrednich zagrożeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, ale są na tyle istotne w dalszym przygotowaniu kandydata dla jego i innych bezpieczeństwa, że należy je wyakcentować. To egzaminator będzie oceniał te sytuacje pod względem zagrożeń bezpośrednich – wynik negatywny będzie obligatoryjne, ale przerwanie zależne będzie od decyzji egzaminatora oraz decyzji kandydata w przypadku wyniku negatywnego. Egzaminator powinien mieć prawo reakcji w takich sytuacjach, bez konieczności dokładnego wyjaśnienia swojego zachowania np. ograniczając się do uwagi „Pańskie zachowanie w tej sytuacji jest niezgodne z przepisami ruchu drogowego”. Tu należy zauważyć, że nie należy informować egzaminowanego o wyniku negatywnym w czasie trwania egzaminu /za wyjątkiem przerwania/. O wyniku egzaminowany powinien dowiedzieć się na koniec egzaminu chyba, że w między czasie kandydat podejmie decyzję o zakończeniu swojego egzaminu. Jednocześnie uważamy, że egzaminowany w trakcie egzaminu NIE POWINIEN BYĆ</p>	<p>pozostawienie dotychczasowego stanu prawnego w tym zakresie.</p>
--	--	---	---

			<p>INFORMOWANY O POPEŁNIANIU KOLEJNYCH BŁĘDÓW. Z doświadczenia egzaminacyjnego wyraźnie wynika, że takie postępowanie ze strony egzaminatora /wynikające z zapisów obecnie obowiązującego rozporządzenia/ potęguje stres, agresję, brak koordynacji wzrokowo-ruchowej.</p> <p>Należy definitywnie dążyć do wprowadzonego wiele lat temu trendu skracania czasu egzaminu i zmniejszania wymogów względem kandydatów. Ten proceder oprócz podnoszenia wyniku finansowego ośrodka egzaminowania nie ma w sobie żadnych walorów merytorycznych.</p>	
77	Załącznik nr 2 Tabela nr 4 zadanie ruszanie na wzniesieniu poz. 5	Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów	<p>Propozycja</p> <p>Przy ruszaniu pojazd nie powinien cofnąć się więcej niż 0,2 m, a silnik nie powinien zgasnąć.</p> <p>Osoba egzaminowana w trakcie wykonywania tego manewru po zatrzymaniu pojazdu na wzniesieniu zaciąga/uruchamia hamulec postojowy, a następnie rusza płynnie do przodu wyłączając go zgodnie z techniką jazdy; stopień zaciągnięcia hamulca awaryjnego i jego całkowite zwolnienie należy stosować wyłącznie w stopniu niezbędnym do bezpiecznego ruszenia pojazdem do przodu z miejsca zatrzymania; jego zwolnienie musi nastąpić w czasie ruszania - nie dotyczy egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii A1, A2 i A.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Zadanie ruszanie z miejsca pojazdem na wzniesieniu budzi wiele kontrowersji. Brak określonej techniki wykonania tego manewru oraz wyznaczeniu cech charakterystycznych prawidłowości jego wykonania budzi wątpliwości w środowisku szkoleniowym,</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona.</p> <p>Proponowany zapis dodatkowo utrudnia proces oceny wykonania zadania. W przypadku wątpliwości egzaminator zawsze może oceniać to zadanie z wnętrza pojazdu, gdzie będzie w stanie dokładnie sprawdzić czy osoba zwolniła hamulec czy nie.</p>



			egzaminacyjnym oraz w ocenie przez sądy powszechne. Wszystkie zadania egzaminacyjne należy wykonywać zgodnie z zasadami techniki jazdy, jednak twórcy rozporządzenia unikają określenia tych zasad. Prowadzi to sytuacji kontrowersyjnych, różnych interpretacji, co w konsekwencji wpływa na negatywny odbiór funkcjonowania systemu egzaminowania, ośrodków egzaminacyjnych oraz prawodawcy.	
78	Załącznik nr 2 Tabela nr 4 poz. 1	Marszałek Mazowiecki	<p>Proponuje się przyjąć następujące brzmienie: „<i>W przypadku niewłaściwego wykonania zadania w trakcie drugiej próby sprawdzeniu, <b>realizacji</b> i ocenie podlegają wyłącznie te elementy zadania, które zostały wykonane nieprawidłowo lub nie zostały wykonane w ogóle.</i>”</p> <p>Proponuje się aby podczas drugiej próby realizacji zadania nr 1 na placu manewrowym osoby wykonywała tylko te czynności, które zostały wykonane nieprawidłowo lub nie zostały wykonane w ogóle, zamiast wykonywania wszystkich czynności od początku do końca, z czego egzaminator ocenia tylko wybrane elementy. Powyższa zmiana usprawni proces realizacji egzaminu w tym zakresie, szczególnie w przypadku kategorii +E.</p>	Uwaga uwzględniona
79	Załącznik nr 2 Tabela nr 4 Poz. 3 i 4	Marszałek Mazowiecki	<p>Proponuje się usunąć ograniczenie do 1 korekty, natomiast w to miejsce określić limit czasu na wykonanie wjazdu w stanowisko.</p> <p>Zmiana proponowana mając na uwadze zwiększenie realizmu wykonywanych manewrów przez kandydatów na kierowców. Jednocześnie mając na uwadze wątpliwości oraz istniejące różne, rozbieżne interpretacje w tym zakresie sugeruje się doprecyzować pojęcie korekty, przede wszystkim w zakresie granic jej wykonania.</p>	Uwaga nieuwzględniona. Brak jednoznacznego uzasadnienia i propozycji ramy czasowej. Korekta toru jazdy jest wyłącznie korektą, a nie ponownym wykonaniem tego samego zadania.
80	Załącznik Nr 2, Tabela Nr 4, poz. 2, pkt 5	Marszałek Zachodniopomorski	Załącznik Nr 2, Tabela Nr 4, poz. 2, pkt 5 „Ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i tyłu...” „dla prawa jazdy kategorii AM*,”	Uwaga nieuwzględniona. Proponowane rozwiązanie wymaga kompleksowych prac nad zmianą i wdrożeniem nowego systemu. Takie prace planowane są w związku

			<p>B1, B, C1, C, D1 - płynna jazda pasem ruchu do przodu i tyłu (w przypadku kategorii AM*, B i B1 w trakcie jazdy do tyłu obserwacja toru jazdy pojazdu zgodnie z techniką kierowania przez tylną szybę pojazdu i lusterka).</p> <p>Uzasadnienie - Zgodnie z załączoną grafiką placu jazda odbywa się po prostej i po łuku. Proponuje się dla kat. AM*, B1 i B wprowadzić zapis, iż jazda odbywa się wyłącznie po prostej - do przodu i do tyłu, z zatrzymaniem pojazdu w wyznaczonym miejscu. Ewentualnie można rozważyć dodanie zadania polegającego na parkowaniu prostopadłym - wjazd tyłem w wyznaczone stanowisko. Zwrócić należy uwagę, iż większość wyników negatywnych egzaminu praktycznego osoby zdające uzyskują z zadania Nr 2 realizowanego na placu manewrowym. Najwięcej wyników negatywnych ma miejsce w czasie cofania na łuku drogi. Samo cofanie po łuku w praktyce przyszłego kierowcy albo w ogóle nie ma miejsca, albo ogranicza się jedynie do parkowania prostopadłego - wjazd tyłem. Zmiana taka z całą pewnością uprościłaby pierwszy etap egzaminu praktycznego dla kierowców kat. B,B1 i urealniałaby zadania egzaminacyjne - do rzeczywistej praktyki jazdy. Spowodowałoby to również większy udział osób egzaminowanych w II części egzaminu praktycznego - w ruchu drogowym. Egzamin na placu manewrowym dla prawa jazdy kat. B,B1 ma na celu ocenę panowania nad pojazdem, co byłoby zapewnione w przedstawionej formie.</p>	<p>projektem ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami. W Obecnym rozporządzeniu proponujemy pozostawienie dotychczasowego stanu prawnego w tym zakresie.</p>
81	Załącznik 2 tabela 4	Przemysłowy Instytut Motoryzacji	<p>W tabeli nr 4, poz. 1, pkt. 1 sprawdzić:</p> <p>a) poziom oleju w silniku, - proponujemy dodać: „... nie dotyczy samochodu elektrycznego...”</p> <p>W tabeli nr 4, poz. 2, pkt. 2 – kryteria: 9) zatrzymanie pojazdu przed końcem i</p>	<p>Uwaga uwzględniona częściowo</p> <p>W poz. 1 tabeli nr 4 w przepisie informacja „-jeżeli występuje”. To jest wystarczające wskazanie.</p> <p>Uwzględniono uwagę dotyczącą pojazdów osób niepełnosprawnych.</p>

			<p>początkiem pasa ruchu:</p> <p>a) w przypadku kategorii AM*, B1 i B w wyznaczonym polu zatrzymania pojazdu, - proponujemy dodać:</p> <p>„...zatrzymanie pojazdu przed końcem i początkiem pasa ruchu:</p> <p>a) w przypadku prawa jazdy kategorii B w wyznaczonym polu zatrzymania pojazdu lub nie dalej niż 30 cm od linii końcowej pola zatrzymania, gdy egzamin jest realizowany z wykorzystaniem pojazdu osoby niepełnosprawnej, dostosowanego do rodzaju schorzenia, którego wymiary przekraczają pole zatrzymania...”</p>	
82	Załącznik nr 2 tabeli nr 7 w poz. 11	Marszałek Podkarpacki	<p>W tabeli nr 7 w poz. 11 dot. parkowania równoległego, dodać zdanie: „parkowanie odbywa się z zachowaniem zasad ruchu drogowego”.</p> <p>Uzasadnienie: proponowana zmiana ma na celu doprowadzenie do spójności z zapisami dot. wykonywania pozostałych manewrów parkowania, przy których ten zapis istnieje.</p>	Uwaga uwzględniona
83	Załącznik nr 2 Tabela nr 7 poz. 5	Marszałek Mazowiecki	<p>Proponuje się przyjąć następujące brzmienie: „Przejazd przez skrzyżowania równorzędne (trzy- i czterowlotowe)</p> <p><b>- nie dotyczy egzaminu praktycznego prowadzonego w zakresie kat. D oraz C+E.”</b></p> <p>W wielu WORD-ach w celu realizacji tego zadania trzeba na małe skrzyżowania wjeżdżać pojazdem/zespołem pojazdów o dużym gabarycie – co oczywiście może okazać się problematyczne chociażby dla innych uczestników ruchu drogowego. Do egzaminów w zakresie w/w kategorii w zdecydowanej większości podchodzą osoby już posiadające wystarczające</p>	Uwaga uwzględniona częściowo.

			doświadczenie w zakresie kierowania pojazdami o mniejszych wymiarach.	
84	Załącznik Nr 2, Tabela Nr 8, poz. 1,	Marszałek Zachodniopomorski	Proponuje się zwiększenie i zrównanie czasu egzaminu praktycznego dla prawa jazdy kat. AM do czasu wymaganego dla prawa jazdy kat A. Uzasadnienie - osoby ubiegające się o prawo jazdy kat. AM należą do grupy najmłodszych uczestników ruchu drogowego. Poruszają się pojazdem kat. AM w warunkach identycznych, jak kierowcy posiadający prawo jazdy innych kat, w związku z czym nie ma uzasadnienia do przeprowadzenia egzaminu w czasie krótszym niż dla prawa jazdy kat. A1 ,A2,A.	Uwaga nieuwzględniona. Obniżenie czasu przeprowadzania egzaminu na prawo jazdy kategorii AM wynika z dostosowania tego czasu do możliwości percepcyjnych i stresowych osób egzaminowanych.
85	załącznik nr 9	Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji	1.W załączniku nr 9 do rozporządzenia „Wniosek do ewidencji egzaminatorów” proponujemy wprowadzić dodatkową pozycję: „miejsce urodzenia” ( z dniem 13.08.2018r. ustawodawca wprowadził obowiązek umieszczania w ewidencji również miejsca urodzenia egzaminatora).	Uwaga uwzględniona.
86	załącznik nr 9	Marszałek Pomorski	treść wzoru załącznika nr 9 jest niezgodna z treścią art. 58 ust. 1 ustawy o kierujących pojazdami - zgodnie z ustawą egzaminator posiada przez okres co najmniej 3 lat prawo jazdy kat. B, natomiast pkt 9 lit. c załącznika wskazuje konieczność posiadania wskazanego prawa jazdy przez okres co najmniej 6 lat. Dodatkowo zasadnym jest dodanie „co najmniej” w treści pkt 9 lit. a załącznika - obecny zapis zobowiązuje do przedłożenia dokumentu potwierdzającego wykształcenie średnie pomimo posiadania wyższego.	
87	Uwaga Ogólna	Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów WORD	Nasze wątpliwości budzi jednak fakt nie uwzględnienia w rozporządzeniu konieczności zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa osoby egzaminowanej, poprzez zobowiązanie do korzystania podczas egzaminu, w miarę możliwości zdrowotnych, z odpowiedniego stroju ochronnego właściwego egzaminowi	

			praktycznemu w zakresie kategorii motocyklowych.	
--	--	--	--	--