

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾
z dnia 2008 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów²⁾

Na podstawie art. 115 l ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.³⁾), zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów (Dz. U. Nr 217, poz. 1834 i z 2006 r. Nr 3, poz. 24) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 28 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:
„2. Jeżeli osoba egzaminowana uzyskała negatywny wynik egzaminu teoretycznego lub praktycznego albo nie przystąpiła do egzaminu, ośrodek egzaminowania na jej wniosek wyznacza kolejny termin egzaminu po uiszczeniu opłaty za egzamin.”;
- 2) w § 29:
 - a) w ust. 1 w pkt 1 zdanie wstępne otrzymuje następujące brzmienie:
„1) okazanie przez osobę egzaminowaną jednego z dokumentów potwierdzających jej tożsamość w postaci:”;
 - b) ust. 4 otrzymuje następujące brzmienie:
„4. Zachowaniem osoby egzaminowanej świadczącym o możliwości stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego jest:
 - 1) **działanie mogące skutkować stworzeniem zagrożenia dla zdrowia lub życia osób;**
 - 2) przejechanie kołem przez linie wyznaczające zewnętrzne krawędzie stanowisk;
 - 3) najechanie albo potrącenie pachołka lub tyczki,
 - 4) dwukrotne niepoprawne wykonanie zadania jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu.”

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji dokonuje wdrożenia postanowień dyrektywy 2008/65/WE z dnia 27 czerwca 2008 r. zmieniającej dyrektywę 91/439/EWG w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE L 168 z 28.06.2008, s. 36).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238 oraz z 2008r. Nr 37 poz. 214.

- 3) w § 54 dodaje się ust. 1a w następującym brzmieniu:
 „1a. W przypadku kiedy przeprowadzana jest wyłącznie część teoretyczna egzaminu weryfikacyjnego w skład komisji weryfikacyjnej, o której mowa w ust. 1 może zostać ograniczony do przewodniczącego komisji, 2 członków komisji i sekretarza komisji.”
- 4) w § 56 w ust. 1 uchyla się pkt 2,
- 5) w załączniku nr 5,
- a) w § 2
- w ust. 3 pkt 2 otrzymuje następujące brzmienie:
 „2) przygotowanie przez osobę, o której mowa w § 19 pkt 3 rozporządzenia, pojazdu egzaminacyjnego;”
 - w ust. 5 w pkt 1 zdanie wstępne otrzymuje następujące brzmienie:
 „1) listy, o której mowa w ust. 3 pkt 3 lit. a, bezpośrednio po zakończeniu dla określonej osoby egzaminu, przez umieszczenie w odpowiednich rubrykach litery;”
 - w ust. 7 w pkt 2 lit b otrzymuje następujące brzmienie:
 „b) zawartych w listach, o których mowa w ust. 3 pkt 3 lit. a – przekazanych przez egzaminatorów,,
- b) w § 9 w ust. 1,
- w pkt 3 lit b otrzymuje następujące brzmienie:
 „b) w czasie nie mniejszym niż określono w tabeli 8, z zastrzeżeniem pkt 4.”
 - dodaje się pkt 4 w następującym brzmieniu:
 „4) W przypadku egzaminu prowadzanego w zakresie prawa jazdy kategorii B1 lub B, egzaminator może zakończyć egzamin **po upływie** 25 minut **jeżeli** został wykonany program egzaminacyjny i wynik egzaminu jest pozytywny.”
- c) w tabeli nr 2 pkt 1 i 2 otrzymują następujące brzmienie:

1	Przygotowanie do jazdy, sprawdzenia stanu technicznego podstawowych elementów pojazdu odpowiedzialnych bezpośrednio za bezpieczeństwo jazdy	Wszystkie
2	Ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i tyłu	B, B1, C, C1,D, D1, T, B+E, C+E, C1+E, D+E, D1+E

- d) w tabeli nr 4:
- pkt 1 otrzymuje następujące brzmienie:

1	1	1) sprawdzenie stanu technicznego podstawowych elementów pojazdów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego – osoba egzaminowana musi zaprezentować, że potrafi sprawdzić 2 wybrane losowo elementy z następujących: <ul style="list-style-type: none"> a) poziom oleju w silniku, b) poziom płynu chłodzącego, c) poziom płynu hamulcowego, d) poziom płynu w spryskiwaczach, e) działanie sygnału dźwiękowego, f) działanie świateł pozycyjnych/postojowych, g) działanie świateł mijania, h) działanie świateł drogowych, i) działanie świateł hamowania „STOP”, j) działanie świateł cofania, k) działanie świateł kierunkowskazów
---	---	--

		<p>l) działanie świateł awaryjnych, m) działanie świateł przeciwmgłowych tylnych, - odpowiednio jeżeli występuje.</p> <p>Na wykonanie zadania osoba egzaminowana ma nie więcej niż 5 minut. Osoba egzaminowana powinna co najmniej wskazać gdzie i przy użyciu jakich przyrządów lub wskaźników sprawdza się poziom odpowiednich płynów w pojeździe. W przypadku dokonywania sprawdzenia świateł o których mowa w lit. i lub j osoba egzaminowana może poprosić egzaminatora o potwierdzenie działania światła zewnętrznego.</p> <p>2) właściwe ustawienie fotela, lusterek, zagłówków i zapięcie pasów bezpieczeństwa, (jeżeli pojazd jest w nie wyposażony), upewnienie się czy drzwi pojazdu są zamknięte, - w lewym lusterku kierowca powinien widzieć lewy bok pojazdu i lewy obszar przestrzeni za pojazdem - w prawym lusterku kierowca powinien widzieć prawy bok pojazdu i prawy obszar przestrzeni za pojazdem, - w wewnętrznym lusterku kierowca powinien widzieć przez tylną szybę obszar przestrzeni za pojazdem, - zagłówki powinny być ustawione blisko za głową na wysokości głowy, - odpowiednio jeżeli występuje.</p> <p>3) dodatkowo dla kategorii A, A1: a) sprawdzenie stanu łańcucha (w przypadku jeżeli pojazd jest w niego wyposażony) b) zdjęcie z podpórki i przemieszczenie go na odległość 5 m bez pomocy silnika, c) podparcie motocykla na podpórce,</p> <p>4) dodatkowo dla kategorii T, B+E, C+E, C1+E, D+E, D1+E: a) sprawdzenie mechanizmu sprzęgającego (w tym przewodów hamulcowych i elektrycznych), elementów przyczepy związanych z jej załadunkiem, sposobu zabezpieczenia ładunku, b) sprzęganie przyczepy z pojazdem silnikowym (sytuacja wyjściowa – pojazd silnikowy obok przyczepy) – na wykonanie zadania osoba egzaminowana ma nie więcej niż 10 min,</p> <p>Czynności wykonywane w trakcie sprzęgania: 1. podjazd pojazdem silnikowym przed przyczepę, 2. cofnięcie pojazdem silnikowym w kierunku przyczepy w sposób umożliwiający dokonanie sprzęgnięcia, 3. regulacja wysokości zaczepu przyczepy (w przypadku gdy konstrukcja przyczepy to umożliwia), 4. dokonanie połączenia zaczepu przyczepy z hakiem lub zaczepu pojazdu silnikowego oraz zabezpieczenie przed rozłączeniem, 5. podłączenie do pojazdu silnikowego: przewodów elektrycznych przyczepy (silnik pojazdu wyłączony), przewodów hamulcowych przyczepy, sprawdzenie działania świateł przyczepy, zwolnienie hamulca postojowego jeżeli przyczepa jest w niego wyposażona.</p> <p>5) dodatkowo dla kategorii D, D+E, D1, D1+E sprawdzenie nadwozia, drzwi, wyjść awaryjnych, wymaganego wyposażenia,</p>
--	--	---

- pkt 2 otrzymuje następujące brzmienie:

2	2	<p>1) pozycja początkowa pojazdu określona w instrukcji w tabeli nr 9, 2) upewnienie się o możliwości jazdy, a) wykluczenie prawdopodobieństwa spowodowania zagrożenia w ruchu drogowym, b) ocena sytuacji wokół pojazdu.</p> <p>3) płynne ruszenie a) opuszczenie dźwigni hamulca awaryjnego – w przypadku kiedy jest uruchomiony, b) łagodne puszczenie sprzęgła, zwiększenie obrotów silnika.,</p> <p>4) dla kategorii B, B1, C, C1, D1 – płynna jazda pasem ruchu do przodu i tyłu (w przypadku kategorii B i B1 w trakcie jazdy do tyłu obserwacja toru jazdy pojazdu zgodnie z techniką kierowania przez tylną szybę pojazdu i lusterka), 5) dla kategorii T, B+E, C+E, C1+E, D, D+E, D1+E: a) płynna jazda do przodu pasem ruchu,</p>
---	---	---

		<p>b) cofanie po prostej i łuku, z możliwością zatrzymywania się i ponawiania jazdy do przodu, w czasie nie dłuższym niż 5 minut,</p> <p>6) nienajeżdżanie kołem na linii wyznaczające zewnętrzne krawędzie stanowisk, (w przypadku kat. B1 i B nie dotyczy linii wewnętrznych ograniczających i wyznaczających pole zatrzymania pojazdu),</p> <p>7) nie najeżdżanie oraz niepotracanie pachołków lub tyczek</p> <p>8) nienajeżdżanie na krawężniki,</p> <p>9) zatrzymanie pojazdu przed końcem i początkiem pasa:</p> <p>a) w przypadku kategorii B i B1 w wyznaczonym polu zatrzymania pojazdu,</p> <p>b) w przypadku pozostałych kategorii w odległości nie większej niż 1 m. od linii ograniczającej pas.</p>
--	--	--

e) w tabeli nr 7

- pkt 6 otrzymuje następujące brzmienie:

6	<p>W przypadku egzaminu dla kategorii B i B1 prawa jazdy wykonanie:</p> <p>a) jeden z następujących manewrów parkowania:</p> <ul style="list-style-type: none"> - prostopadłe - wjazd przodem wyjazd tyłem (możliwa jedna korekta toru jazdy) przy czym miejsce do parkowania wyznacza egzaminator, wskazując je osobie egzaminowanej; po zaparkowaniu musi być możliwość opuszczenia pojazdu przez kierowcę i pasażera z obydwu stron pojazdu, a pojazd musi być zaparkowany w sposób zgodny z przepisami ruchu drogowego (należy sprawdzić możliwość opuszczenia pojazdu); parkowanie odbywa się z zachowaniem zasad ruchu drogowego, - skośne – wjazd przodem wyjazd tyłem (możliwa jedna korekta toru jazdy) przy czym miejsce do parkowania wyznacza egzaminator, wskazując je osobie egzaminowanej; po zaparkowaniu musi być możliwość opuszczenia pojazdu przez kierowcę i pasażera z obydwu stron pojazdu, a pojazd musi być zaparkowany w sposób zgodny z przepisami ruchu drogowego (należy sprawdzić możliwość opuszczenia pojazdu); parkowanie odbywa się z zachowaniem zasad ruchu drogowego, - równoległe pomiędzy dwoma pojazdami (manewr jest wykonywany jeżeli jest możliwe wyznaczenie miejsca do parkowania – możliwa jedna korekta toru jazdy) – wjazd tyłem – wjazd przodem, przy czym miejsce do parkowania wyznacza egzaminator, wskazując je osobie egzaminowanej; długość miejsca do parkowania pomiędzy pojazdami powinna stanowić około 2-krotność długości pojazdu egzaminacyjnego; w trakcie wykonywania manewru możliwa jedna korekta toru jazdy; po zaparkowaniu pojazd nie może stwarzać zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego; w przypadku kiedy pojazd parkuje równoległe do krawężnika, w trakcie wykonywania manewru nie może najeżdżać na krawężnik. <p>b) manewru zawracania na drodze jednojezdniowej – dwukierunkowej – możliwość wykonania manewru przy wykorzystaniu infrastruktury drogowej (bramy, wjazdy, podjazdy, zatoczki itp.) – zawracanie musi odbyć się przy użyciu biegu wstecznego.</p> <ul style="list-style-type: none"> - miejsce do zawracania wyznacza egzaminator. <p>W przypadku błędnego wykonania manewru parkowania możliwe jest wykonanie manewru w innym miejscu wskazanym przez egzaminatora, a w razie braku możliwości znalezienia miejsca do wykonania manewru dopuszcza się zamiennie wykonanie innego manewru parkowania.</p>
---	--

- pkt 9 otrzymuje następujące brzmienie:

9	<p>Hamowanie od prędkości co najmniej 50 km/h do zatrzymania w wskazanym przez egzaminatora miejscu (manewr może być wykonany na placu manewrowym ośrodka egzaminowania) – manewr nie dotyczy kategorii T prawa jazdy</p>
---	--

f) w § 11:

- pkt 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2) w ruchu drogowym w zakresie prawa jazdy **kategorii A, A1 egzaminator** ocenia wykonanie zadań egzaminacyjnych z innego pojazdu egzaminacyjnego,

jadącego za osobą egzaminowaną, mając zapewnioną możliwość porozumiewania się z nią drogą radiową;"

- pkt 4 otrzymuje następujące brzmienie:
„4) egzaminator przekazuje osobie egzaminowanej informację na temat popełnianych błędów, oraz w przypadku popełnienia błędów skutkujących oceną negatywną także informację na temat oceny końcowej.”
- dodaje się pkt. 5 w następującym brzmieniu:
„5) wypełnia arkusz przebiegu egzaminu praktycznego, określony we wzorze nr 7.”

g) w § 12 ust. 2 otrzymuje następujące brzmienie:
„2. W trakcie egzaminu przeprowadza się sprawdzenie odpowiednio umiejętności wykonania wszystkich zadań, o których mowa w § 9.”

h) w tabeli 12 pkt 9 otrzymuje następujące brzmienie:

9.	Niezastosowanie się do znaków: <ul style="list-style-type: none">- „stop”,- „zakaz wjazdu”,- „zakaz ruchu w obu kierunkach”,- „zakaz skręcania w lewo”,- „zakaz skręcania w prawo”,- „nakaz jazdy....”,- „linia podwójna ciągła”,- „linia pojedyncza ciągła”.
----	--

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie 1 lutego 2009 r. .

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER SPRW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

Uzasadnienie

Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury regulujące zasady szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców zostało wydane w dniu 27 października 2005 r. czyli ponad 3 lata temu. W tym okresie Min sukcesywnie gromadził informacje na temat problemów wynikających z interpretacji przepisów tego rozporządzenia. Informacje te były przekazywane zarówno przez osoby prywatne, a także przez stowarzyszenia, izby gospodarcze oraz organy samorządowe. Uwagi dotyczyły przede wszystkim zasad przeprowadzanie egzaminów na prawo jazdy, a w szczególności czasu trwania egzaminu, kolejności wykonywania poszczególnych zadań egzaminacyjnych, sposobu ich oceny a także niejednolitości zasad przeprowadzania egzaminów na poszczególne kategorie prawa jazdy.

W związku z powyższym przygotowano projekt zmiany w/w rozporządzenia uwzględniający propozycje przepisów korygujących największe problemy wynikające z zebranych informacji. Pilne wprowadzenie w życie tych przepisów jest niezbędne do dalszego bezproblemowego funkcjonowania systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców.

Proponowane zmiany:

Zmiana dotycząca terminu zapisów na egzamin dla kandydatów na kierowców polegająca na wyeliminowaniu konieczności wyznaczenia kolejnego egzaminu dla kandydata na kierowcę przez WORD w czasie najbliższych 30 dni wynika z faktu iż taka konieczność powodowała, że osoby które po raz pierwszy podchodziły do egzaminu miały bardzo często wyznaczone bardzo odległe terminy egzaminów. W ocenie Ministerstwa Infrastruktury pierwszeństwo w przystępowaniu do egzaminu powinny mieć osoby które dopiero ukończyły kurs dla kandydatów na kierowców i są bezpośrednio przygotowane do zdawania egzaminu. Długi czas oczekiwania na pierwszy egzamin powoduje, że osoby te pomimo, że ukończyły kurs i są odpowiednio przygotowane do egzaminu zapominają nabytych umiejętności. Powoduje to także dążenie do jak najwcześniejszego i często niezgodnego z prawem wydania zaświadczenia o ukończonym kursie dla kandydatów na kierowców jedynie dlatego aby jak najwcześniej zapisać się na egzamin i zdawać go tuż po faktycznym zakończeniu kursu. Dlatego też ważne jest aby osoby te miały pierwszeństwo w zdawaniu egzaminu dla kandydatów na kierowców. W przypadku osób które nie zdały egzaminu sprawa ma się trochę inaczej. Z praktyki wynika, że osoby takie przed kolejnym egzaminem zawsze pobierają dodatkowe lekcje teoretyczne lub praktyczne, co powoduje, że mogą dostosować się do wyznaczonego terminu egzaminu. Proponowane rozwiązanie prawne było stosowane w poprzednich przepisach i nie powodowało zastrzeżeń.

Dokonano korekty przepisu § 29 ust. 1 pkt 1 poprzez doprecyzowanie, że do stwierdzenia tożsamości osoby egzaminowanej wystarczy jeden ze wskazanych dokumentów. Dotychczasowe brzmienie przepisów sugerowało, że do stwierdzenia tożsamości wymagane była wszystkie wymienione dokumenty. Dlatego też należało dokonać przedłożonej zmiany przepisów.

Doprecyzowano brzmienie przepisu § 29 ust 4 rozporządzenia w zakresie punktu pierwszego i trzeciego. Dotychczasowe brzmienie przepisów powodowało problemy interpretacyjne w poszczególnych ośrodkach egzaminowania. Dodano także nowy punkt 4 którego zapis powoduje, że za stwarzającą zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego uznaje się osobę, która dwukrotnie niepoprawnie wykonała zadanie jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu. Osoby, które nie potrafią utrzymać właściwego toru jazdy w warunkach placu manewrowego i dowolnie niskiej prędkości, nie są w stanie utrzymać tego toru przy większych prędkościach w warunkach ruchu drogowego. Dopuszczenie takiej osoby do dalszej jazdy mogłoby skutkować kolizją drogową.

Zmiana przepisu § 54 rozporządzenia polegająca na dopuszczeniu do przeprowadzenia wyłącznie egzaminu teoretycznego dla kandydatów na egzaminatorów przez komisję weryfikacyjną w

składzie ograniczonym do 4 osób jest podyktowana ograniczeniem kosztów wynagrodzenia komisji. Podstawowy skład komisji to 6 osób. Jest to skład niezbędny do przeprowadzenia egzaminu teoretycznego i praktycznego. Sam egzamin teoretyczny może być przeprowadzony w proponowanym okrojonym składzie. Zmiana nie wpłynie na merytoryczny przebieg egzaminu.

Wykreślenie z § 56 ust. 1 punktu 2, powoduje usunięcie wymagania przedstawienia fotografii przez kandydata na egzaminatora składającego dokumenty do Marszałka Województwa. W tym przypadku fotografia kandydata na egzaminatora nie jest wymagana ponieważ Marszałek Województwa nie wydaje legitymacji egzaminatorom.

W załączniku nr 5 w § 2 dokonano korekty oraz doprecyzowania legislacyjnego przepisów dotyczących przygotowania samochodu egzaminacyjnego oraz wypełniania list przez egzaminatorów.

W załączniku nr 5 w § 9 w ust. 1 dokonano zmiany polegającej na umożliwieniu egzaminatorowi zakończenia części praktycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy kategorii B po upływie 25 minut pod warunkiem, że przeprowadzono cały program egzaminacyjny, a wynik egzaminu będzie pozytywny. Taka zmiana podyktowana jest względami praktycznymi, ponieważ wiele osób dobrze przygotowanych do egzaminu wykonuje poprawnie cały program egzaminacyjny pomiędzy 25 a 35 minutą jazdy. W przypadku takich osób egzaminatorzy są zmuszeni do dalszego prowadzenia egzaminu tak aby czas egzaminu wynosił co najmniej 40 minut. Powoduje to, że osoby egzaminowane uważają, że egzaminatorzy celowo jeżdżą długo aby „złapać” je na jakimś błędzie. Problemem są także sytuacje, kiedy egzamin zakończy się np. po upływie 38 minut. Z punktu widzenia taki egzamin kwalifikuje się jako przeprowadzony niezgodnie z przepisami, a więc może podlegać unieważnieniu. Wprowadzenie przepisu w proponowanym brzmieniu spowoduje, że czas przeprowadzania egzaminu będzie bardziej elastyczny, a samo jego przeprowadzenie nie będzie wymagało sztucznego przedłużania czasu jego trwania, a więc będzie bardziej przyjazne dla osób egzaminowanych. Przepis ten jest zgodny z przepisami dyrektywy w sprawie praw jazdy.

W załączniku nr 5 w tabeli nr 2 proponujemy przeniesienie manewru ruszania z zadania nr 1 (Przygotowanie do jazdy, sprawdzenia stanu technicznego podstawowych elementów pojazdu odpowiedzialnych bezpośrednio za bezpieczeństwo jazdy, oraz ruszanie z miejsca.) do zadania nr 2 (jazda opasem ruchu do przodu i tyłu). Takie rozwiązanie jest bardziej praktyczne ponieważ manewr płynnego ruszania wykonywany jest także w zadaniu nr 2, gdzie jest on wynikiem naturalnego rozpoczęcia jazdy pasem ruchu. W zadaniu nr 1 manewr ten był sztucznie wykonywany i oceniany. W sumie dawało to konieczność podwójnego wykonania tego samego manewru powodując problemy w trakcie oceny obu zadań egzaminacyjnych.

W załączniku nr 5 w tabeli nr 4 określającej kryteria wykonania poszczególnych zadań egzaminacyjnych określonych w tabeli nr 1 ograniczono ilość niezbędnych do wykonania czynności podczas zadania pierwszego oraz ograniczono do 5 minut czas wykonania tego zadania. Dotychczas kandydat na kierowcę musiał w trakcie egzaminu wskazać i stwierdzić działanie wszystkich świateł zewnętrznych pojazdu oraz wskazać i sprawdzić poziomy wszystkich płynów w pojeździe. Nie był także ograniczony czas wykonania tego zadania. Z uzyskanych informacji wynika, że wykonanie tego zadania było bardzo czasochłonne, a często osoby egzaminowane nie były w stanie w sposób sprawny wymienić poszczególnych nazw świateł czy płynów. Często więc nie wykonanie tego zadania stanowiło podstawę do wystawienia wyniku negatywnego z egzaminu. Ograniczenie umiejętności sprawdzenia świateł i poziomu płynów do sprawdzenia wyłącznie 2 wybranych losowo spowoduje, że osoby egzaminowane będą uczone rozpoznawania wszystkich świateł i sprawdzania poziomu wszystkich płynów, a na egzaminie zaprezentują swoją wiedzę wybiórczo. Ograniczy to czas niezbędny do wykonania zadania i zmniejszy stres osób egzaminowanych. Czas trwania wykonania zadania został ograniczony do 5 minut ze względów praktycznych. Z dzisiejszego doświadczenia

wynika, że niektóre osoby egzaminowane, celowo przedłużały w nieskończoność czas trwania zadania licząc na odpowiedź wynikającą ze zniecierpliwienia egzaminatora.

W w/w tabeli dookreślono także w jaki sposób należy ustawić wewnętrzne lusterko wsteczne, ujednolicono kryteria wykonywania zadani 2 dla wszystkich kategorii prawa jazdy w zakresie nienajeżdżania na linie wyznaczające stanowisko. W dotychczasowych przepisach w ramach wykonywania zadań podczas części praktycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy kategorii B realizowanej na placu manewrowym najechanie na linie było dozwolone. Dla pozostałych kategorii prawa jazdy najechanie na linie było błędem skutkującym koniecznością ponownego wykonania zadania egzaminacyjnego. W proponowanych przepisach resort Infrastruktury zamierza ujednolicić zasady wykonywania tego zadania poprzez stwierdzenie, że najechanie na linie jest błędem. Takie założenie jest całkowicie zgodne z przepisami ruchu drogowego ponieważ w faktycznym ruchu drogowym za najechanie na linię grozi kara w formie mandatu karnego.

W załączniku nr 5 w tabeli nr 7 uporządkowano zasady wykonywania zadania nr 6. Dotychczasowy sposób zapisu powodował nieścisłość w interpretacji przepisu. To samo dotyczy zasad wykonywania zadania nr 9 określonego w tej tabeli.

W załączniku nr 5 w § 11 dokonano następujących zmian:

- w punkcie 2 zrezygnowano z obowiązku uczestniczenia w egzaminie praktycznym na prawo jazdy kategorii B1 drugiego pojazdu egzaminacyjnego. Wszystkie stosowane w Polsce pojazdy egzaminacyjne w zakresie tej kategorii pozwalają na obecność egzaminatora wewnątrz pojazdu.
- Nałożono na egzaminatora obowiązek informowania osoby egzaminowanej na bieżąco o aktualnym wyniku egzaminu. Dotychczasowa praktyka polegająca na informowaniu o wyniku egzaminu dopiero na samym końcu powodowała, że wiele osób które już na początku egzaminu popełniły błędy skutkujące wynikiem negatywnym, jeździły przez 40 minut przekonane że wynik jeszcze może być pozytywny. W momencie kiedy dowiadywały się, że wynik jest negatywny ponieważ błędy były popełnione np. na placu manewrowym denerwowały się niejednokrotnie ubliżając egzaminatorowi, że męczył ich przez tyle czasu.

W załączniku nr 5 w tabeli 12 do pozycji nr 9 dołożono dwa dodatkowe znaki drogowe, których naruszenie powoduje bezpośrednie przerwanie egzaminu na prawo jazdy. Są to:

- znak „STOP” – przejechanie obok znaku bez zatrzymania, ze względu na specyfikę umieszczania tego znaku, musi być bezwzględnie traktowane przez osoby szkolone i egzaminatorów jako rażące naruszenie przepisów ruchu drogowego i skutkować przerwaniem egzaminu z wynikiem negatywny,
- „linia pojedyncza ciągła” – przejechanie przez linię pojedynczą ciągłą może bezpośrednio skutkować kolizją drogową (nie trzymanie się w pasie ruchu) dlatego też niestosowanie się do niej powinno powodować przerwanie egzaminu z wynikiem negatywnym.

Rozporządzenie powinno wejść w życie jak najszybciej, jednakże najwłaściwszą datą jest zawsze początek miesiąca dlatego też proponujemy aby był to 1 luty 2009r.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury. Organizacje o charakterze lobbingowym wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingową (bib.mswia.gov.pl) będą mogły zgłosić zainteresowanie pracami nad projektem rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt normatywny:

1. Przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą związaną ze szkoleniem kandydatów na kierowców i kierowców.
2. Osoby chcące uzyskać uprawnienia do kierowania pojazdami,
3. Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego.

2. Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

- Polski Związek Motorowy
- Liga Obrony Kraju
- Instytut Transportu Samochodowego
- Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
- Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
- Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców

3. Wpływ regulacji na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego

Proponowana regulacja nie będzie miała wpływu na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Proponowana regulacja nie będzie miała wpływu na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Proponowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.

Proponowana regulacja nie będzie miała wpływu na sytuację i rozwój regionów.