



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-5.0530.8.2024  
Warszawa, 04 lipca 2024

**Pan**

**Janusz Stachowicz**

**Prezes Zarządu Krajowego Stowarzyszenia**

**Dyrektorów WORD**

## ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) po rozpatrzeniu petycji z dnia 5 marca 2024 r., nr pisma KSD.Rz4.2024, przesłanej do Ministerstwa Infrastruktury w dniu 4 kwietnia 2024 r. w przedmiocie podjęcia inicjatywy ustawodawczej mającej na celu zmianę przepisów prawa, tj. § 27 pkt 2 oraz § 13 ust. 4 i 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 listopada 2023 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach (Dz. U. z 2023 r. poz. 2659, ze zm.), dalej „rozporządzenie”, informuję, że petycja została rozpatrzona negatywnie.

W treści niniejszej petycji zaproponowano:

- zmianę obecnego brzmienia § 27 pkt 2 rozporządzenia poprzez usunięcie dodanego ostatnią nowelą rozporządzenia zapisu o treści: „którego nie jest kierującym”,
- zmianę obecnego brzmienia § 13 ust. 4 rozporządzenia na:  
„Osoby egzaminowane przydziela się egzaminatorom z zachowaniem następujących warunków:
  - osoba egzaminowana rozpoczyna część teoretyczną lub praktyczną egzaminu o wyznaczonej godzinie wskazanej w zaświadczeniu, o którym mowa

w § 11 ust. 1 pkt 4, uwzględniając możliwość w uzasadnionych przypadkach wcześniejszego lub późniejszego jego rozpoczęcia;

2) egzaminatorowi przydziela się:

a) nie więcej niż dziesięć części praktycznych egzaminów w ciągu ośmiu godzin pracy, a w przypadku egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii:

— A, A1, A2, B+E, C1 i C nie więcej niż siedem części praktycznych egzaminów w ciągu ośmiu godzin pracy,

3) egzaminator przeprowadza egzaminy w zakresie części praktycznej egzaminu przez osiem godzin na dobę z możliwością zwiększenia liczby godzin pracy w ciągu doby jednak nie więcej niż do dziesięciu godzin. W przypadku zwiększenia ilości godzin pracy dla egzaminatora powyżej 8 dopuszcza się proporcjonalne zwiększenie liczby części praktycznych egzaminów w ciągu doby”.

3. zmianę obecnego brzmienia §13 ust. 7 rozporządzenia w taki sposób, że otrzymuje on następujące brzmienie:

„W sytuacjach losowych dopuszcza się zwiększenie liczby części praktycznych egzaminów przydzielonych egzaminatorowi w ciągu ośmiu godzin pracy do jedenastu. Za sytuacje losowe uznaje się:

1) nieplanowaną nieobecność egzaminatora, dla którego była zaplanowana praca,

2) nieobecność osoby zapisanej na egzamin;

3) inne uzasadnione okoliczności, które powodują wydłużenie czasu trwania egzaminów realizowanych przez pozostałych zaplanowanych do pracy egzaminatorów takie jak warunki atmosferyczne, nietypowe sytuacje drogowe, itp.”

Odnosząc się do pierwszej propozycji ujętej w petycji uprzejmie wskazuję, że uzasadnieniem do obowiązującego brzmienia przepisów § 27 pkt 2 rozporządzenia jest troska o bezpieczeństwo w ruchu drogowym podczas przeprowadzania egzaminów w zakresie kategorii AM, A1, A2 i A prawa jazdy. Kolejnym z powodów przyświecających powyższej wskazanym przepisom było wyraźne odróżnienie kierującego pojazdem od osoby przeprowadzającej egzamin państwowy w zakresie

ww. kategorii prawa jazdy. Należy zauważyć, że podczas egzaminu egzaminator musi obserwować osobę egzaminowaną, wydawać polecenia dotyczące kierunku jazdy lub wykonania określonych zadań egzaminacyjnych, oceniać, wypełniać arkusz przebiegu egzaminu celem szczegółowego omówienia błędów po zakończeniu egzaminu. Wykonywanie przez kierującego pojazdem kilku czynności w jednym czasie ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo jazdy. Rozproszenie kierowcy i skupianie się na kilku czynnościach ma bezpośredni wpływ na koncentrację, postrzeganie zagrożeń, zawężenie pola widzenia, a w konsekwencji wydłużenie czasu reakcji.

Ustawodawca właśnie ze względu na czas reakcji i rozproszenie uwagi zabronił kierującemu pojazdem korzystania podczas jazdy z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku. Egzaminator powinien być przede wszystkim skupiony na prawidłowej ocenie zachowań kandydata na kierowcę i jego bezpieczeństwie, dlatego jego uwaga nie powinna koncentrować się na prowadzeniu pojazdu zgodnie z przepisami ruchu drogowego oraz zwracaniu nadmiernej uwagi na zachowania wszystkich innych uczestników ruchu drogowego, którzy mogą wpływać na ruch pojazdu, którym kieruje jako egzaminator. Ponadto zmiana ta miała na celu ujednoczenie praktyki działania ośrodków egzaminacyjnych. Należy również zauważyć, że z informacji, jakie pozyskał resort infrastruktury wynika, że pięć na sześć państw członkowskich UE tj. Niemcy, Dania, Węgry, Słowacja i Hiszpania, wskazało, że kierującym pojazdem podążającym za motocyklem podczas egzaminu kieruje instruktor nauki jazdy.

Mając na uwadze powyższe oraz brak jednolitego stanowiska ośrodków ruchu drogowego do proponowanego w petycji rozwiązania, stwierdzam, że zmiana przepisów w przedmiotowym zakresie w zaproponowanym kształcie nie wydaje się zasadna.

Niemniej jednak Ministerstwo Infrastruktury rozważy możliwość wprowadzenia alternatywnych zmian w przepisach np. wzorowanych na rozwiązaniach funkcjonujących w innych państwach, celem których będzie zapewnienie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz usprawnienie pracy ośrodków ruchu drogowego podczas przeprowadzania egzaminów na prawo jazdy kategorii motocyklowych.

W zakresie propozycji drugiej i trzeciej, dotyczącej zmiany treści § 13 ust. 4 i 7 rozporządzenia uprzejmie wskazuję, że brzmienie § 13 rozporządzenia ma gwarantować rzetelną ocenę umiejętności i zachowań kandydatów na kierowców. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2019 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach (Dz. U. z 2019 r. poz. 1206 ze zm.) wprowadziło w życie ogólnokrajowe standardy planowania pracy w ośrodkach ruchu drogowego w zakresie przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy. Uzasadnieniem do wprowadzenia zmian była potrzeba zapewnienia odpowiednich standardów pracy dla egzaminatorów oraz obiektywnego przeprowadzenia egzaminów dla każdej osoby egzaminowanej. Zmiany spowodowały bardziej precyzyjne określenie godziny rozpoczęcia egzaminu, co pozwoliło na znaczne ograniczenie stresu przed egzaminem, a tym samym także poprawę komfortu wszystkich osób egzaminowanych.

Znowelizowane przepisy zostały pozytywnie przyjęte przez kandydatów na kierowców, egzaminatorów zatrudnionych w ośrodkach ruchu drogowego, jak i środowisko ośrodków szkolenia kierowców. Ustalone normy czasowe przeprowadzania egzaminów były dostosowane do średniego poziomu wykształcenia kandydatów na kierowców oraz do średniego poziomu predyspozycji do kierowania pojazdami z założeniem, że każda osoba egzaminowana jest odpowiednio przygotowana do zdawania egzaminu na prawo jazdy z prognozowanym wynikiem pozytywnym. Wprowadzone zmiany w systemie przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy były poprzedzone szerokimi konsultacjami prowadzonymi w środowisku egzaminatorów, co pozwoliło wypracować dobrze przyjęte krajowe standardy uwzględniające wiele aspektów funkcjonowania WORD-ów i procesu egzaminowania kierowców.

Wobec powyższego obecnie resort infrastruktury nie planuje zmiany przepisów rozporządzenia, wpływającej na pracę egzaminatora przeprowadzającego egzaminy państwowe w zakresie zwiększenia części praktycznych w ciągu ośmiu godzin pracy, jak również wydłużenia liczby godzin do dziesięciu w ciągu doby czy jedenastu

w sytuacjach losowych. Zmiana przepisów w proponowanym zakresie może być elementem procedowanej w przyszłości zmiany rozporządzenia w związku z rewizją dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie praw jazdy, która swym zakresem obejmuje egzaminowanie kandydatów na kierowców.

Mając na względzie proces legislacyjny w UE, spodziewany termin uchwalenia nowej dyrektywy to początek 2025 r. Dopiero uchwalenie nowej dyrektywy pozwoli na rozpoczęcie prac legislacyjnych i tym samym szerokie konsultacje ze środowiskiem związanym z egzaminowaniem kandydatów na kierowców.

Niezależnie od powyższego wskazuję, że Ministerstwo Infrastruktury dostrzega różnice w czasie trwania części praktycznej egzaminu. Z tych też względów resort infrastruktury nie wyklucza potrzeby dążenia do wypracowania rozwiązania, które zapewni bardziej równomierne obciążenie pracą egzaminatorów podczas przeprowadzania egzaminów państwowych.

#### **POUCZENIE**

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

*Z poważaniem,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Renata Rychter

Departamentu Transportu Drogowego

Potwierdzam zgodność wydruku z dokumentem wydanym w postaci elektronicznej:

Identyfikator dokumentu	1379667.7300348.5273307
Nazwa dokumentu	Odpowiedź na petycję ws. zmiany przepisów prawa, tj. § 27 pkt 2 oraz § 13 ust. 4 i 7 rozporządzenia ws. egzaminowania osób.pdf
Tytuł dokumentu	Odpowiedź na petycję ws. zmiany przepisów prawa, tj. § 27 pkt 2 oraz § 13 ust. 4 i 7 rozporządzenia ws. egzaminowania osób
Sygnatura dokumentu	DTD-5.0530.8.2024
Data dokumentu	04.07.2024 12:57:03
Skrót dokumentu	1C9FBC57B281EDE874D6BFAB7933245F9AAF0147
Wersja dokumentu	1.4
Data podpisu	04.07.2024
Sygnatariusz	RENATA ALICJA RYCHTER
Stanowisko	Dyrektor
Rodzaj certyfikatu	Certyfikat kwalifikowany podpisu elektronicznego
	EZD 3.122.10.10.
Data wydruku:	04.07.2024 13:54:14
Autor wydruku:	Berradjem Marcin