

<p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Stanisław Bukowiec – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Anna Kowalczyk – Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury e-mail: sekretariatDTD@mi.gov.pl</p>	<p>Data sporządzenia 09.06.2026 r.</p> <p>Źródło: Upoważnienie ustawowe</p> <p>art. 95 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac 157</p>
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym stanowi wykonanie upoważnienia zawartego w art. 95 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, z późn. zm.), w związku ze zmianami wprowadzonymi ustawą z dnia 17 października 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2025 r. poz. 1676, z późn. zm.). Należy wskazać, że jednym z głównych celów wskazanej ustawy jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprzez m.in. skorygowanie obowiązujących przepisów ustawy o kierujących pojazdami.

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

Zgodnie z brzmieniem art. 91 ust. 6 ustawy o kierujących pojazdami, dodanego przywołaną wyżej ustawą z dnia 17 października 2025 r., kierowca, który w okresie próbnym przekroczył liczbę 12 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego będzie zobowiązany odbyć praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym. Takie szkolenie będzie prowadzone przez ośrodki doskonalenia techniki jazdy i będzie miało formę ćwiczeń praktycznych trwających jedną godzinę. Celem szkolenia jest uświadomienie niebezpieczeństw wynikających z nadmiernej i niedostosowanej do warunków ruchu prędkości, a także kształtowanie postawy defensywnej u osoby szkolonej. Informacja o ukończeniu szkolenia przez osobę szkoloną będzie zamieszczana przez kierownika ośrodka doskonalenia techniki jazdy w Centralnej Ewidencji Kierowców, do której mają dostęp starostowie. Szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym powinno być ukończone przed upływem okresu próbnego. Co istotne, szkolenie trwa 1 godzinę, co powoduje, że możliwe jest jego odbycie nawet w ostatnim dniu okresu próbnego.

Mając na uwadze, że dotychczasowe rozporządzenie z dnia 16 listopada 2018 r. Ministra Infrastruktury w sprawie kursu doształcającego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym, wydane na podstawie art. 95 ust. 1 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami nie weszło nigdy w życie nie zachodzi potrzeba wprowadzania przepisu przejściowego utrzymującego ww. regulacje w mocy.

Zgodnie z § 6 rozporządzenia z dnia 16 listopada 2018 r. jego przepisy miały wejść w życie z dniem wdrożenia rozwiązań technicznych umożliwiających przekazywanie danych, na zasadach określonych w art. 100aa-100aq ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, określonych w komunikacie, o którym mowa w art. 14 ust. 2 ustawy z dnia 9 maja 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Komunikat ten do chwili obecnej nie został jednak opublikowany.

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

Brak

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
1. Kierowcy w okresie próbnym	42 720	Szacunkowa liczba osób, które otrzyma w roku 12 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego i będzie miała obowiązek ukończenia praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym ustalona na podstawie szacunkowych danych z lat 2022 – 2025; szacunek wykonany na podstawie danych otrzymanych z Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A. (szczegóły opisane poniżej)	Konieczność odbycia szkolenia po przekroczeniu 12 punktów za naruszenia przepisów ruchu drogowego
2. Ośrodki Doskonalenia Techniki Jazdy	46 podmiotów	Informacja w Urzędów Wojewódzkich	Prowadzenie szkoleń dla kierowców, którzy w okresie próbnym przekroczyli liczbę 12 punktów za naruszenia przepisów ruchu drogowego.

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

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany do konsultacji społecznych z następującymi podmiotami:

- 1) Rada Dialogu Społecznego;
- 2) Business Centre Club – Związek Pracodawców;
- 3) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”;
- 4) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- 5) Forum Związków Zawodowych;
- 6) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej;
- 7) Konfederacja Lewiatan;
- 8) Związek Przedsiębiorców i Pracodawców;
- 9) Związek Rzemiosła Polskiego;
- 10) Federacja Przedsiębiorców Polskich;
- 11) Polskie Towarzystwo Gospodarcze;
- 12) Instytut Transportu Samochodowego;
- 13) Liga Obrony Kraju;
- 14) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
- 15) Związek Powiatów Polskich;
- 16) Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”;
- 17) Polskiej Federacji Szkół Szkolenia Kierowców;
- 18) Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego;
- 19) Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców;
- 20) Niezależny Związek Zawodowy Kierowców;
- 21) Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców;
- 22) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Instruktorów Techniki Jazdy;
- 23) Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych, Kierowców Zawodowych i Ośrodków Szkolących „Kierowca.PL”;
- 24) Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- 25) Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego;
- 26) Ogólnopolski Związek Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego;
- 27) Polska Federacji Stowarzyszeń Szkół Kierowców;
- 28) Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców;
- 29) Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- 30) Stowarzyszenie OSK i Instruktorów Regionu Piotrkowskiego;
- 31) Stowarzyszenie Polski Związek Szkoleniowy;
- 32) Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny;

- 33) Wielkopolskie Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia Kierowców i Instruktorów;
- 34) Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- 35) Związek Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców;
- 36) Związek Powiatów Polskich;
- 37) Partnerstwo dla Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- 38) Fundacja Zapobieganie Wypadkom Drogowym;
- 39) Krajowe Centrum Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- 40) Polska Izba Ubezpieczeń;
- 41) Zespół Doradców Gospodarczych TOR;
- 42) Polskie Stowarzyszenie Motorowe Ośrodków Doskonalenia Techniki Jazdy;
- 43) Polskie Stowarzyszenie Instruktorów Techniki Jazdy;
- 44) Wojewodowie

Czas trwania konsultacji i opiniowania określono na 30 dni. Omówienie wyników konsultacji i opiniowania zostanie zawarte w raporcie z konsultacji.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
Dochody ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Wydatki ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Saldo ogółem													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
Źródła finansowania													
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Regulacja nie wpływa na sektor finansów publicznych												

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)	
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa								
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw								
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe								
	Ośrodki doskonalenia techniki jazdy	7 048 738 zł	21 359 813 zł	21 359 813 zł	21 359 813 zł	21 359 813 zł	21 359 813 zł	220 646 863 zł	
W ujęciu	duże przedsiębiorstwa								

niepieniężnym	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Rozwój ośrodków doskonalenia techniki jazdy w wyniku zwiększenia liczby prowadzonych szkoleń oraz ewentualne powstanie nowych takich ośrodków.
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Poprawa bezpieczeństwa na drogach poprzez zwiększenie świadomości kierowców, którzy ukończyli praktyczne szkolenie w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym
Niemierzalne		

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Ukończenie praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowego przez jedną osobę ustalono na 500 zł. Koszt szkolenia wyliczono w następujący sposób:

- 1) godzina pracy instruktora techniki jazdy – 100 zł;
- 2) paliwo – 100 zł;
- 3) eksploatacja samochodu, wykorzystanie placu, koszty administracyjne, podatki, itd. – 150 zł
- 4) zysk ośrodka – 150 zł.

Z danych otrzymanych od Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych S.A. wynika, że w:

- 1) 2021 r. wydano po raz pierwszy 380 131 praw jazdy kategorii B;
- 2) 2022 r. wydano po raz pierwszy 400 734 praw jazdy kategorii B;
- 3) 2023 r. wydano po raz pierwszy 404 791 praw jazdy kategorii B;
- 4) 2024 r. wydano po raz pierwszy 461 018 praw jazdy kategorii B;
- 5) 2025 r. wydano po raz pierwszy 504 353 praw jazdy kategorii B.

Zakładając, że średnia długość trwania okresu próbnego wynosi dwa lata (choć należy pamiętać, że w przypadku osoby, która uzyska prawo jazdy kat. B przed ukończeniem 18 roku życia, może ten okres być dłuższy niż 2 lata) oraz przyjmując, że ok. 10% kierowców uzyskuje w pierwszych dwóch latach od uzyskania prawa jazdy kategorii B co najmniej 12 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego, tj. 5% w pierwszym i 5% w drugim roku posiadania prawa jazdy, i podlegałoby obowiązkowi ukończenia praktycznego szkolenia w ruchu drogowym, wyniki prezentują się w następujący sposób:

Lp.	Prawa jazdy kategorii B		Szacunkowa liczba osób, które otrzymały 12 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego i miałyby obowiązek ukończenia praktycznego szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym				
	rok wydania	liczba	2021	2022	2023	2024	2025
1	2	3	4	5	6	7	8
1	2021	380 131	19007	19007	x	x	x
2	2022	400 734	x	20037	20037	x	x
3	2023	404 791	x	x	20240	20240	x
4	2024	461 018	x	x	x	23051	23051
5	2025	504 353	x	x	x	x	25218
Suma			19007	39043	40276	43290	48269

Mając na względzie powyższe, można przyjąć, że ok. 42 720 osób (szacunkowa wartość z lat 2022 – 2025 (cztery lata); $39\ 043 + 40\ 276 + 43\ 290 + 48\ 269 = 170\ 879$; $170\ 879 : 4 = 42\ 720$) będzie musiało co roku poddać się praktycznemu szkoleniu w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym. Szkolenia te będą przeprowadzone w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy.

Według danych otrzymanych w kwietniu 2026 r. ze wszystkich 16 Urzędów Wojewódzkich, w Polsce funkcjonowało 46 ośrodków doskonalenia techniki jazdy zlokalizowanych w 14 województwach. Takie ośrodki nie funkcjonują w Województwie Warmińsko-Mazurskim i Zachodniopomorskim. Działające ośrodki korzystają łącznie z 29 obiektów szkoleniowych. Szacowany roczny łączny ich dochód z tytułu prowadzenia praktycznych szkoleń w zakresie tych szkoleń będzie wynosił ok. 21 359 813 zł ($42\ 720\ \text{osób} \times 500\ \text{zł} = 21\ 359\ 813\ \text{zł}$), zaś w pierwszym roku obowiązku ukończenia przedmiotowego szkolenia, szacowany łączny przychód wyniesie ok. 1/3 rocznych przychodów, tj. ok. 7 048 738 zł (przepisy rozporządzenia wchodzi w życie z dniem 4 września 2026 r., stąd przyjmuje się, że przez blisko cztery miesiące (wrzesień – grudzień) 2026 r., tj. 1/3 roku, będzie można prowadzić przedmiotowe szkolenie.

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia może wpłynąć na wzrost zatrudnienia instruktorów techniki jazdy w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy

10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne
 sytuacja i rozwój regionalny
 sądy powszechne, administracyjne lub wojskowe

demografia
 mienie państwowe
 inne:

informatyzacja
 zdrowie

Omówienie wpływu

Projektowane rozporządzenie może mieć wpływ na rozwój istniejących ośrodków doskonalenia techniki jazdy lub powstanie nowych takich podmiotów.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wraz z wejściem w życie projektu rozporządzenia.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Ewaluacja efektów projektu będzie dokonywana na bieżąco w oparciu o własne dane oraz dane podmiotów zewnętrznych.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak