

Nazwa projektu Projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Stanisław Bukowiec, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Anna Kowalczyk, Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, tel. 22 630 12 40, e-mail: anna.kowalczyk@mi.gov.pl	Data sporządzenia 25.09.2026 r. Źródło: Inne - Inicjatywa własna Nr w wykazie prac: UD402
--	---

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz o zmianie niektórych innych ustaw stanowi odpowiedź na zidentyfikowane nieprawidłowości i niedoskonałości obowiązującego systemu szkolenia oraz egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, a także na potrzebę zwiększenia poziomu bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu drogowego.

Analiza funkcjonowania obecnego systemu wskazuje na trzy podstawowe deficyty: (1) brak skutecznych mechanizmów weryfikacji rzeczywistego przebiegu szkolenia praktycznego osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, (2) nieadekwatność konstrukcji państwowego egzaminu na prawo jazdy względem celu, jakim jest sprawdzenie umiejętności bezpiecznego uczestniczenia w ruchu drogowym oraz (3) niedostateczne uregulowanie zasad korzystania z pojazdów współdzielonej mikromobilności, prowadzące do ograniczenia dostępności przestrzeni publicznej dla osób o szczególnych potrzebach.

Głównym celem projektu ustawy o zmianie ustawy o kierujących pojazdami oraz niektórych innych ustaw jest uproszczenie zasad egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców oraz zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez położenie większego nacisku na weryfikację umiejętności kluczowych z punktu widzenia praktyki prowadzenia pojazdu, co w konsekwencji przyczyni się do lepszego przygotowania przyszłych uczestników ruchu do rzeczywistych, często dynamicznych i nieprzewidywalnych sytuacji na drodze.

W celu zobrazowania skali zidentyfikowanych problemów wykorzystano dane statystyczne za 2025 r. pozostające w dyspozycji Ministra Infrastruktury, pozyskane m.in. z systemów teleinformatycznych obsługiwanych przez Polską Wytwórnę Papierów Wartościowych S.A. oraz z Centralnego Ośrodka Informatyki.

W 2025 r. utworzono 511 760 profili kandydata na kierowcę dla kategorii B oraz 6 025 dla kategorii B1, natomiast do egzaminu teoretycznego przystąpiło odpowiednio 510 897 osób dla kategorii B oraz 1 007 osób dla kategorii B1. Łączna liczba przeprowadzonych egzaminów teoretycznych wyniosła 874 056 dla kategorii B oraz 1 864 dla kategorii B1.

Zdawalność części teoretycznej egzaminu w 2025 r. wyniosła 56% dla kategorii B oraz 52% dla kategorii B1, natomiast w przypadku części praktycznej znaczące różnice obserwuje się pomiędzy etapem placu manewrowego a jazdą w ruchu drogowym. Zdawalność na placu manewrowym wyniosła odpowiednio 71% dla kategorii B oraz 90% dla kategorii B1, podczas gdy zdawalność części praktycznej realizowanej w ruchu drogowym wyniosła jedynie 49% dla kategorii B oraz 77% dla kategorii B1.

Likwidacja egzaminu na placu manewrowym znajduje uzasadnienie w analizie danych statystycznych dotyczących zdawalności egzaminów oraz liczby podejść kandydatów do poszczególnych części egzaminu. W 2025 r. przeciętna liczba podejść do egzaminu praktycznego na placu manewrowym wyniosła 1,69 dla kategorii B oraz 1,19 dla kategorii B1, natomiast w przypadku egzaminu w ruchu drogowym odpowiednio 1,68 oraz 1,25. Wskazuje to na powtarzalność podejść do egzaminów oraz istnienie barier systemowych, które nie zawsze są związane z rzeczywistym poziomem przygotowania kandydatów do uczestnictwa w ruchu drogowym.

Dane te wskazują, że obecny model egzaminowania, w którym plac manewrowy stanowi odrębny, obligatoryjny etap egzaminu praktycznego, nie odzwierciedla w pełni rzeczywistych kompetencji kandydatów na kierowców oraz stanowi istotną barierę systemową w procesie uzyskiwania uprawnień. W świetle powyższych danych należy wskazać, że

znaczna część kandydatów na kierowców kończy egzamin już na etapie placu manewrowego, bez możliwości wykazania się umiejętnościami w rzeczywistym ruchu drogowym.

Część praktyczna egzaminu państwowego realizowana na placu manewrowym sprawdza umiejętność wykonania wyuczonych, powtarzalnych manewrów, nie odpowiada natomiast realnym warunkom ruchu drogowego ani nie weryfikuje umiejętności kluczowych z punktu widzenia bezpieczeństwa, tj. zdolności rozpoznawania i przewidywania potencjalnych zagrożeń oraz bezpiecznego poruszania się i bezpiecznego reagowania w rzeczywistych warunkach ruchu drogowego. Jednocześnie utrzymywanie przez ośrodki szkolenia kierowców obowiązku posiadania placu manewrowego w odniesieniu do szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii B i B1 generuje koszty infrastrukturalne nieproporcjonalne do uzyskiwanej wartości szkoleniowej.

Dodatkowo zidentyfikowanym problemem jest obowiązująca konstrukcja części praktycznej egzaminu państwowego, w ramach której niezaliczenie egzaminu w zakresie jazdy w ruchu drogowym, przy uprzednim zaliczeniu części egzaminu realizowanej na placu manewrowym, skutkuje – w odniesieniu do egzaminu państwowego we wszystkich kategoriach prawa jazdy – obowiązkiem ponownego przystąpienia do całego egzaminu, w tym do ponownego wykonania zadań realizowanych na placu manewrowym. Powyższe rozwiązanie nie wnosi żadnej dodatkowej wartości szkoleniowej dla osoby egzaminowanej, która uprzednio z wynikiem pozytywnym zaliczyła część praktyczną egzaminu na placu manewrowym, a jednocześnie prowadzi do nieuzasadnionego wydłużenia czasu trwania postępowania egzaminacyjnego oraz przyczynia się do powstawania kolejek do egzaminu państwowego.

Analogiczny problem dotyczy obowiązujących przepisów umożliwiających wielokrotne podejście do części praktycznej egzaminu państwowego w tym samym dniu. Możliwość taka nie przekłada się na poprawę jakości przygotowania osoby egzaminowanej do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym, a jedynie generuje dodatkowe obciążenie organizacyjne systemu egzaminowania dla wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, bez odpowiadającej mu korzyści o charakterze szkoleniowym lub weryfikacyjnym oraz znaczące i nieuzasadnione wydłużenie oczekiwania na termin egzaminu państwowego dla innych kandydatów na kierowców.

Przygotowana nowelizacja ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226, z późn. zm.) przewiduje reorganizację systemu opracowywania i weryfikacji pytań egzaminacyjnych wykorzystywanych w procesie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, a także osób wykonujących zawód instruktora, egzaminatora, instruktora techniki jazdy oraz w zakresie uzyskiwania kwalifikacji kierowcy zawodowego.

Nowe rozwiązania mają zapewnić nie tylko większą przejrzystość i spójność katalogów pytań egzaminacyjnych, ale również poprawę ich zrozumiałości i jednoznaczności, co ograniczy ryzyko błędnej interpretacji przez osoby egzaminowane. Jednocześnie zachodzi potrzeba usprawnienia procesu ich weryfikowania oraz kontroli jakości pytań, poprzez ich regularne analizowanie, a także systematyczną ocenę pod kątem merytorycznym, praktycznym oraz językowym, ze szczególnym uwzględnieniem klarowności i precyzji formułowanych treści.

W dłuższej perspektywie proponowane zmiany mają wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczenie liczby wypadków drogowych. Ujednolicenie i podniesienie standardów egzaminacyjnych mają również sprzyjać budowaniu zaufania do systemu uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami oraz zapewnić, że osoby dopuszczane do ruchu drogowego posiadają nie tylko wiedzę teoretyczną, ale przede wszystkim praktyczne umiejętności niezbędne do bezpiecznego poruszania się po drogach.

Przegląd dotychczas obowiązujących przepisów dotyczących systemu opracowywania oraz weryfikacji pytań egzaminacyjnych ujawnił m.in. brak wystarczającej transparentności i rozliczalności w procesie opracowywania i weryfikacji pytań egzaminacyjnych oraz realizacji innych zadań Komisji ds. weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych.

Ponadto nadmiernie rozbudowana baza pytań egzaminacyjnych utrudnia jej bieżące weryfikowanie oraz sprawne dostosowywanie do zmian w obowiązującym stanie prawnym, dlatego kluczowe znaczenie ma ograniczenie liczby pytań do zakresu najistotniejszego z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Kierunek ten znajduje potwierdzenie w rozwiązaniach stosowanych w wielu państwach członkowskich Unii Europejskiej, w tym w modelu szwedzkim, który opiera się na bardziej selektywnym, przejrzystym i praktycznie ukierunkowanym zestawie pytań egzaminacyjnych.

Dodatkowo jest zasadne powiązanie pytań egzaminacyjnych z rzeczywistymi zagrożeniami występującymi w ruchu

drogowym oraz z danymi dotyczącymi wypadków. Jednocześnie utrzymujące się zjawisko pamięciowego opanowywania testów egzaminacyjnych pozostaje w sprzeczności z celem egzaminu określonym w ustawie, którym jest rzetelna ocena rzeczywistych kompetencji kierowców. Proponowane zmiany, inspirowane sprawdzonymi rozwiązaniami skandynawskimi, zmierzają do odejścia od mechanicznego przyswajania pytań na rzecz kształtowania umiejętności analizy sytuacji drogowych i podejmowania właściwych decyzji w praktyce.

Projektowana regulacja wynika z potrzeby podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez zapewnienie bardziej efektywnego systemu przygotowania kandydatów na kierowców. Kluczowym elementem tego systemu jest właściwie zaprojektowany proces szkolenia i egzaminowania, który – obok przekazywania umiejętności technicznych – powinien kształtować odpowiedzialne postawy oraz trwałe nawyki bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym. W szczególności konieczne jest wzmocnienie kompetencji kandydatów na kierowców w zakresie rozumienia zagrożeń oraz właściwego zachowania wobec wszystkich uczestników ruchu drogowego, w tym pieszych, rowerzystów oraz użytkowników hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego.

Projekt przewiduje zmianę modelu egzaminowania kandydatów na kierowców w zakresie prawa jazdy kategorii B i B1 poprzez odejście od obligatoryjnego sprawdzania umiejętności na placu manewrowym. W jego miejsce wprowadza się rozwiązanie polegające na kompleksowej ocenie umiejętności kierującego w warunkach rzeczywistego ruchu drogowego, obejmującej również wykonywanie manewrów. Rozwiązanie to jest zgodne z kierunkami stosowanymi w większości państw członkowskich Unii Europejskiej, w których egzamin praktyczny koncentruje się na ocenie zachowania kierowcy w ruchu drogowym.

Wprowadzenie spójnego modelu egzaminu praktycznego, opartego na ocenie kompetencji w ruchu drogowym, pozwoli na zwiększenie obiektywizmu procesu egzaminowania oraz ograniczenie wpływu czynników niezwiązanych bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu drogowego, w szczególności zadań o charakterze odtwórczym realizowanych na placu manewrowym. Jednocześnie przewiduje się, że zmiana ta może przyczynić się do zwiększenia zdawalności egzaminów państwowych, bez negatywnego wpływu na poziom przygotowania kandydatów do bezpiecznego kierowania pojazdami.

Dodatkowo, odejście od egzaminowania na placu manewrowym kandydatów na kierowców w zakresie prawa jazdy kategorii B i B1 wpłynie na usprawnienie organizacji egzaminów państwowych oraz zwiększenie efektywności funkcjonowania wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego.

Obowiązujący stan prawny nie zapewnia organom nadzoru ani podmiotom przeprowadzającym egzamin skutecznego instrumentu pozwalającego na zweryfikowanie, czy zajęcia praktyczne w ramach nauki jazdy faktycznie odbyły się w deklarowanym wymiarze czasowym, w deklarowanym miejscu oraz z zachowaniem wymaganego programu szkolenia. Dokumentowanie godzin szkolenia odbywa się w oparciu o dokumenty, które nie poddają się obiektywnej weryfikacji, co stwarza ryzyko fikcyjnego potwierdzania odbycia szkolenia w wymiarze niezgodnym z jego rzeczywistym przebiegiem. Z tych samych względów brak jest możliwości zweryfikowania, czy w toku egzaminu wewnętrznego, przeprowadzanego przez ośrodek szkolenia kierowców, kursant rzeczywiście nabył wymagane umiejętności, czy też doszło jedynie do wystawienia dokumentu formalnie potwierdzającego odbycie minimalnej liczby godzin szkolenia i zdania egzaminu wewnętrznego, bez zapewnienia rzetelności samego procesu szkoleniowego. Konsekwencją powyższego stanu jest dopuszczanie do egzaminu państwowego kandydatów, którzy nie przeszli pełnego, rzetelnie zrealizowanego cyklu szkoleniowego, co negatywnie wpływa na poziom ich przygotowania do samodzielnego i bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym.

Analogiczny deficyt dowodowy występuje na etapie egzaminu państwowego. Obowiązek rejestracji obrazu i dźwięku w trakcie części praktycznej egzaminu państwowego obejmuje obecnie wyłącznie zakres kategorii B, podczas gdy w odniesieniu do pozostałych kategorii uprawnień ustawodawca nie przewidział analogicznego obowiązku. Ogranicza to możliwość obiektywnej weryfikacji przebiegu postępowania egzaminacyjnego w przypadku zaistnienia sytuacji spornych, wniesienia skargi lub powstania wątpliwości co do rzetelności przeprowadzonego egzaminu. Wobec braku jednoznacznej podstawy prawnej nakładającej taki obowiązek w odniesieniu do innych kategorii, w praktyce wiele wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego dokonuje rejestracji obrazu i dźwięku z przeprowadzania egzaminów państwowych we wszystkich kategoriach prawa jazdy, dążąc w ten sposób do ograniczenia ryzyka powstania wskazanych sytuacji spornych. Powyższe prowadzi do niejednorodności praktyki stosowanej przez poszczególne wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego oraz wskazuje na potrzebę ujednolicenia obowiązujących w tym zakresie zasad postępowania na poziomie ustawowym.

Kolejny zdiagnozowany problem, który rozwiązuje projektowana ustawa to potrzeba podniesienia kwalifikacji osób

odpowiedzialnych na szkolenie przyszłych kierowców. Obecnie obowiązujące wymagania kwalifikacyjne, którym podlegają osoby ubiegające się o uzyskanie uprawnień instruktora nauki jazdy, nie zapewniają odpowiedniego poziomu przygotowania merytorycznego i praktycznego już na najwcześniejszym etapie wykonywania tego zawodu, co może niekorzystnie wpływać na jakość prowadzonego szkolenia kandydatów na kierowców. Powyższe wskazuje na potrzebę podniesienia wymagań kwalifikacyjnych wobec osób ubiegających się o uzyskanie uprawnień instruktora nauki jazdy po wejściu w życie projektowanej ustawy, bez jednoczesnej zmiany wymagań kwalifikacyjnych wobec osób, które uzyskały takie uprawnienia i wykonują ten zawód na podstawie przepisów obowiązujących przed dniem jej wejścia w życie projektowanej regulacji.

Mając na uwadze wagę zidentyfikowanego problemu oraz potrzebę podjęcia pilnych działań legislacyjnych w tym zakresie, wskazać należy, że obowiązujące przepisy nie przewidują jednoznacznego obowiązku parkowania pojazdów współdzielonej mikromobilności, w tym hulajnóg elektrycznych, wyłącznie w miejscach wyznaczonych przez zarządcę drogi. Stan ten prowadzi do porzucania tych pojazdów w przestrzeni przeznaczonej do ruchu pieszych, co stanowi istotne utrudnienie w korzystaniu z tej przestrzeni, a w wielu przypadkach realne zagrożenie bezpieczeństwa – w szczególności dla osób niewidomych, słabowidzących, osób starszych oraz rodziców przemieszczających się z dziećmi w wózkach. Dodatkowo obowiązujące przepisy nie zapewniają wystarczająco prostej i skutecznej podstawy prawnej do usuwania pojazdów zaparkowanych w sposób utrudniający ruch pieszych, co ogranicza możliwość szybkiej reakcji zarządcy drogi na nieprawidłowości w tym zakresie.

Projektowane rozwiązania przewidują także zmianę zasad ruchu rowerowego dzieci i uzyskiwania karty rowerowej. Przepisy regulujące zasady ruchu rowerowego zostaną dostosowane do realiów społecznych oraz do rozwiązań obowiązujących w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej. Urealniony i doprecyzowany zostanie również system szkolenia i egzaminowania na kartę rowerową. Dotychczasowy stan prawny, oparty na sztywnej granicy wieku 10 lat jako warunku legalnego kierowania rowerem, w praktyce prowadzi do licznych sytuacji niezgodnych z rzeczywistymi potrzebami rodzin oraz nie sprzyja rzeczywistemu bezpieczeństwu dzieci w ruchu drogowym.

Projekt obniża minimalny wiek uprawniający do uzyskania karty rowerowej z 10 do 9 lat. Zmiana ta odpowiada praktyce szkolnej, w ramach której zdecydowana większość dzieci przystępuje do egzaminu na kartę rowerową w klasie IV szkoły podstawowej. Obowiązujące rozwiązania w praktyce rodzą trudności dla uczniów, którzy rozpoczęli naukę szkolną jako sześciolatkowie i w klasie IV nie osiągnęli jeszcze wieku 10 lat.

Jednocześnie projekt obniża maksymalny wiek, do którego wymagane jest posiadanie karty rowerowej, z 18 do 14 lat – co jest naturalną konsekwencją wprowadzenia zasady, zgodnie z którą osoby powyżej 14. roku życia uzyskują pełne, bezwarunkowe uprawnienie do samodzielnego kierowania rowerem. Utrzymany zostaje natomiast dotychczasowy wymóg posiadania uprawnienia (karty rowerowej lub odpowiedniej kategorii prawa jazdy: AM, A1, B1, B lub T) do kierowania hulajnogą elektryczną i UTO w przedziale wieku od 13 do 18 lat.

Dodatkowo, projekt znosi sztywną granicę wieku uprawniającą do kierowania rowerem, pozostawiając jednocześnie zróżnicowanie sytuacji prawnej dziecka w zależności od wieku i posiadania karty rowerowej:

- dzieci poniżej 14. roku życia będą mogły kierować rowerem samodzielnie po uzyskaniu karty rowerowej (możliwej do uzyskania od 9. roku życia), a bez karty rowerowej – wyłącznie pod opieką osoby, która ukończyła co najmniej 16 lat;
- dzieci powyżej 14. roku życia będą mogły kierować rowerem samodzielnie bez dodatkowych warunków (karta rowerowa nie będzie wymagana dla młodzieży powyżej 14 lat, który to wiek zazwyczaj odpowiada ukończeniu 8 klasy szkoły podstawowej).

Projektowane rozwiązania przewidują również zmianę definicji pieszego. W konsekwencji zniesienia granicy wieku do kierowania rowerem, projekt przewiduje wykreślenie z definicji pieszego dziecka do lat 10 kierującego rowerem pod opieką osoby dorosłej. Dziecko kierujące rowerem będzie zawsze traktowane jako kierujący, a nie jako pieszy, niezależnie od wieku. Zmiana ta usuwa dotychczasową niespójność, zgodnie z którą dziecko do 10. roku życia, uznawane prawnie za pieszego, nie mogło legalnie korzystać z drogi dla rowerów nawet pod opieką osoby dorosłej – co w praktyce zmuszało rodziny, które nie chciały łamać obowiązujących przepisów, do rozdzielania się na drodze (starsze rodzeństwo powyżej 10 r.ż. musiało korzystać z drogi dla rowerów, podczas gdy dziecko do 10 r.ż. (jako pieszy) wraz z jego opiekunem zmuszeni byli korzystać z drogi dla pieszych).

Nowa regulacja umożliwia opiekunowi samodzielny wybór trasy przejazdu – drogą dla rowerów lub drogą dla pieszych – w zależności od okoliczności i oceny bezpieczeństwa, co pozwala na wspólne poruszanie się rodziny tą samą

infrastrukturą drogową.

Jednocześnie, projekt dopuszcza możliwość sprawowania opieki nad dzieckiem kierującym rowerem, które nie posiada karty rowerowej, przez osobę niepełnoletnią, która ukończyła 16 lat, z wyłączeniem strefy zamieszkania. Rozwiązanie to uwzględnia typowe sytuacje życiowe (np. starsze rodzeństwo towarzyszące młodszemu dziecku w drodze do szkoły) i pozwala na elastyczne, zgodne z prawem sprawowanie opieki bez konieczności każdorazowego angażowania osoby pełnoletniej, przy zachowaniu wymogu, aby opiekun miał wiek pozwalający na realną ocenę sytuacji na drodze i podejmowanie odpowiedzialnych decyzji.

W kontekście uzyskiwania karty rowerowej projekt przewiduje zmiany polegające na centralizacji i ujednoliceniu systemu egzaminowania na to uprawnienie. Obecny system szkolenia i egzaminowania na kartę rowerową charakteryzuje się brakiem jednolitych, ogólnopolskich standardów oraz brakiem oficjalnej, jawnej bazy pytań egzaminacyjnych, a także nie obejmuje elementów praktycznego przygotowania dzieci do poruszania się w warunkach zbliżonych do rzeczywistego ruchu drogowego. Prowadzi to do sytuacji, w której dzieci uzyskują uprawnienie do samodzielnego poruszania się po drogach publicznych bez odpowiedniego przygotowania praktycznego, co negatywnie wpływa na ich bezpieczeństwo.

Projekt powierza Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania zadania w zakresie opracowywania pytań egzaminacyjnych oraz założeń do podstaw programowych szkolenia i egzaminowania na kartę rowerową, wprowadzając:

- 1) jawny, ogólnodostępny katalog pytań egzaminacyjnych,
- 2) jednolite ogólnopolskie standardy przeprowadzania części teoretycznej i praktycznej egzaminu,
- 3) obowiązek uwzględnienia w szkoleniu i egzaminowaniu praktycznych umiejętności kierowania rowerem w warunkach maksymalnie zbliżonych do rzeczywistego ruchu drogowego.

Centralizacja i standaryzacja systemu mają zapewnić porównywalny, wysoki poziom przygotowania wszystkich dzieci uzyskujących kartę rowerową, niezależnie od miejsca zamieszkania czy szkoły, do której uczęszczają.

Nowelizacja przewiduje również zmiany w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, które są konsekwencją utworzenia Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania i mają na celu zapewnienie jednolitości źródła pytań stosowanych na testach kwalifikacyjnych dla kierowców wykonujących transport drogowy z pytaniami stosowanymi na egzaminie państwowym na prawo jazdy oraz na innych egzaminach teoretycznych objętych kompetencją Centrum.

Zmiany w ustawie o transporcie drogowym dotyczą również ułatwień dla osób ubiegających się o wydanie świadectwa kierowcy. Przewiduje się, że przy składaniu wniosku o wydanie przedmiotowego świadectwa wymóg polegający na dołączeniu do wniosku prawa jazdy wydanego w państwie członkowskim Unii Europejskiej z aktualnym wpisem kodu 95 będzie uznany za spełniony, jeżeli do wniosku dołączona zostanie kopia ważnego krajowego prawa jazdy wydanego w innym państwie członkowskim z kodem 95 w zakresie odpowiedniej kategorii.

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

Nie jest możliwe osiągnięcie celu przez działania pozalegisłacyjne.

Zasadne jest wprowadzenie kompleksowych, spójnych i długofalowych rozwiązań systemowych, w szczególności w zakresie opracowywania, aktualizacji oraz weryfikowania pytań egzaminacyjnych, które zapewnią nowoczesne, przejrzyste i efektywne zarządzanie całym procesem egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, a także osób wykonujących zawód instruktora, egzaminatora, instruktora techniki jazdy oraz w zakresie uzyskiwania kwalifikacji kierowcy zawodowego.

Kluczowym celem proponowanych zmian jest nie tylko usprawnienie organizacyjne systemu, lecz przede wszystkim podniesienie jakości merytorycznej egzaminów, ich rzetelności oraz wiarygodności w ocenie rzeczywistych kompetencji kandydatów na kierowców, kierowców, instruktorów i egzaminatorów. W konsekwencji rozwiązania te powinny przyczynić się do zwiększenia poziomu bezpieczeństwa na drogach.

Proponowane działania obejmują w szczególności:

- likwidację części praktycznej egzaminu państwowego na placu manewrowym dla osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami kategorii B i B1 i oparcie egzaminu na rzeczywistym uczestnictwie osoby

egzaminowanej w ruchu drogowym, zgodnie z praktyką stosowaną w większości krajów europejskich,

- zniesienie wymogu posiadania placu manewrowego dla ośrodków szkolenia kierowców kształcących kandydatów na kierowców w zakresie kategorii prawa jazdy B i B1, przy jednoczesnym wprowadzeniu obowiązku prowadzenia części praktycznej szkolenia na placu szkoleniowym zabezpieczonym w trakcie przeprowadzania zajęć przed dostępem osób postronnych – w przypadku uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi kategorii B lub B1,
- wprowadzenie zasady zachowania ważności wyniku z części praktycznej egzaminu państwowego realizowanej na placu manewrowym przez okres 24 miesiące, z możliwością przystąpienia przy kolejnym podejściu do egzaminu wyłącznie w części realizowanej w ruchu drogowym – w odniesieniu do wszystkich pozostałych kategorii uprawnień do kierowania pojazdami, poza kategorią B i B1,
- wprowadzenie 24-miesięcznego terminu ważności wyniku części teoretycznej egzaminu państwowego, przy zachowaniu bezterminowej ważności wyników egzaminów uzyskanych przed wejściem w życie projektowanej ustawy na zasadach dotychczasowych,
- ograniczenie liczby podejść do części praktycznej egzaminu państwowego tego samego dnia,
- wprowadzenie możliwości przeprowadzania egzaminu państwowego na terenie jednostki wojskowej prowadzącej szkolenie żołnierzy na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, z wykorzystaniem pojazdu wskazanego przez tę jednostkę,
- podniesienie wymagań kwalifikacyjnych wobec instruktorów,
- ustanowienie możliwości wprowadzenia przez ministra właściwego do spraw transportu programu pilotażowego rejestrowania przebiegu szkolenia oraz części praktycznej egzaminu wewnętrznego osoby ubiegającej się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym w cyfrowej karcie kursanta prowadzonej w systemie teleinformatycznym,
- wprowadzenie obowiązku nagrywania obrazu części praktycznej egzaminu wewnętrznego realizowanego w ramach szkolenia przez ośrodki szkolenia kierowców (za wyjątkiem kategorii AM, A1, A2, A oraz T),
- rozszerzenie obowiązku rejestracji obrazu i dźwięku w trakcie egzaminu państwowego na wszystkie kategorie uprawnień (za wyjątkiem kategorii AM, A1, A2, A oraz T),
- określenie zasad przechowywania, udostępniania oraz wykorzystywania nagrań na potrzeby postępowań wyjaśniających i skargowych.
- zniesienie Komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych i przekazanie jej zadań do Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania działającego w ramach struktury organizacyjnej Instytutu Transportu Samochodowego. Dotychczasowy model funkcjonowania Komisji oceniono jako niewystarczający z punktu widzenia efektywności działania, przejrzystości procedur oraz jasno określonych mechanizmów odpowiedzialności za jakość opracowywanych i weryfikowanych pytań egzaminacyjnych,
- powołanie Rady Konsultacyjnej, przy Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania, jako społecznego organu doradczego, skupiającego przedstawicieli różnych środowisk związanych ze szkoleniem i egzaminowaniem kandydatów na kierowców i kierowców oraz z szeroko rozumianym bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- powierzenie opracowania i weryfikacji pytań egzaminacyjnych ekspertom zatrudnionym w Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania, a następnie ich opiniowania przez członków Rady Konsultacyjnej,
- ograniczenie liczby pytań egzaminacyjnych oraz podniesienie standardów ich opracowywania,
- wprowadzenie zmian polegających na tym, że Dyrektor Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania będzie dokonywał, z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2026 r. poz. 793), wyboru dostawcy systemu teleinformatycznego wykorzystywanego do opracowywania lub weryfikowania pytań egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie państwowym,
- wprowadzenie obowiązku pozostawiania pojazdów i urządzeń udostępnianych w ramach mikromobilności dzielonej, w tym hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego, wyłącznie w miejscach wyznaczonych przez zarządcę drogi,
- zmiany zasad ruchu rowerowego dzieci i uzyskiwania karty rowerowej,
- zniesienie minimalnego wieku do kierowania rowerem,
- zmianę definicji pieszego,
- obniżenie wieku uzyskania karty rowerowej oraz wieku, do którego jest ona wymagana w przypadku kierowania

rowerem,

- określenie zasad korzystania z drogi dla pieszych przez kierujących rowerem,
- obniżenie wieku opiekuna sprawującego opiekę nad dzieckiem nieposiadającym karty rowerowej,
- centralizację i ujednolicenie systemu egzaminowania na kartę rowerową,
- wprowadzenie przepisów abolicyjnych polegających na wyłączeniu możliwości wzruszenia ostatecznej decyzji administracyjnej, na mocy której osoba uzyskała uprawnienie do kierowania pojazdami w sytuacji skazania osób uprawnione do przeprowadzenia szkolenia na prawo jazdy za przestępstwo przeciwko wiarygodności dokumentów stanowiących dowody odbycia szkolenia,
- wprowadzenie przepisów wyłączających możliwość unieważnienia egzaminu państwowego przeprowadzonego z wynikiem pozytywnym, jeżeli przyczyna unieważnienia wynika wyłącznie z naruszenia przepisów dotyczących uprawnień ośrodka szkolenia kierowców lub podmiotu prowadzącego szkolenie, instruktora lub wykładowcy, lub organizacji, zakresu, sposobu przeprowadzenia lub dokumentowania szkolenia.

Projektowane rozwiązania odwołują się do sprawdzonych i efektywnych praktyk stosowanych w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Skutkiem wejścia w życie projektowanej nowelizacji będzie również konieczność odpowiedniego dostosowania przepisów następujących aktów wykonawczych, w szczególności:

- 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, z późn. zm.),
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 marca 2016 r. w sprawie szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, instruktorów i wykładowców (Dz. U. z 2016 r. poz. 1885, z późn. zm.).

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

Przepisy prawa unijnego, w tym dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (wersja przekształcona), określają jedynie ogólne ramy obowiązkowego egzaminowania kandydatów na kierowców. Nie nakładają one obowiązku korzystania z placu manewrowego podczas praktycznego egzaminu na prawo jazdy kategorii B i B1. Analiza rozwiązań stosowanych w państwach członkowskich wskazuje, że w zdecydowanej większości przypadków umiejętności manewrowe są weryfikowane w rzeczywistym ruchu drogowym w trakcie egzaminu praktycznego. Jedynie nieliczne kraje, takie jak Chorwacja, Słowacja czy Grecja, wykorzystują w tym celu plac manewrowy.

Prawo unijne nie reguluje również formy, zakresu ani liczby pytań egzaminacyjnych służących sprawdzeniu wiedzy kandydatów podczas egzaminu teoretycznego. W praktyce oznacza to znaczną różnorodność pomiędzy państwami członkowskimi w tym zakresie. W większości z nich liczba pytań egzaminacyjnych jest wyraźnie niższa niż w Polsce, gdzie baza obejmuje obecnie ponad 3500 pytań. Dla porównania, w Austrii wynosi ona około 1500 pytań, we Francji około 1000, a w Niemczech od 1400 do 1500. Odmiennej model funkcjonuje we Włoszech, gdzie baza pytań jest znacznie większa i liczy około 7000 pozycji.

Zróżnicowanie przyjętych rozwiązań pokazuje, że w Unii Europejskiej nie istnieje jednolity model szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców. Pozwala to państwom członkowskim na kształtowanie własnych systemów, dostosowanych do krajowych uwarunkowań bezpieczeństwa ruchu drogowego, przy jednoczesnym uwzględnianiu sprawdzonych praktyk międzynarodowych.

Wobec braku jednolitej regulacji unijnej dotyczącej obowiązku parkowania urządzeń mikromobilności dzielonej w miejscach wyznaczonych, państwa członkowskie (a w jednym z poniższych przypadków — także państwo spoza UE, przywołane jako instruktywny kontrprzykład) oraz jednostki samorządu terytorialnego przyjęły zróżnicowane, autonomiczne modele regulacyjne, oparte na różnych instrumentach prawnych — od aktów rangi ustawowej, przez akty prawa miejscowego (uchwały/zarządzenia organów samorządowych), do umów administracyjnoprawnych (koncesji/zezwoleń) zawieranych z operatorami systemów współdzielonych. Można wyróżnić następujące podejścia:

1. Model ustawowego nakazu parkowania w miejscach wyznaczonych (Szwecja)

We wrześniu 2022 r. Szwecja wprowadziła ustawę ostatecznie kończącą swobodne parkowanie hulajnog elektrycznych; urządzenia musiały być odstawiane w stojakach rowerowych lub formalnie wyznaczonych miejscach. Na poziomie wykonawczym Sztokholm utworzył ok. 700 dedykowanych miejsc postojowych jesienią 2022 r., udostępnił istniejące stojaki rowerowe oraz wprowadził obowiązek przekazywania przez operatorów danych lokalizacyjnych w czasie rzeczywistym, służących identyfikacji newralgicznych punktów i planowaniu nowych miejsc postojowych.

2. Model umowny — reglamentacja liczby operatorów i obowiązkowych stref postojowych (Region Stołeczny Brukseli, Belgia)

Region Stołeczny Brukseli, w ramach planu mobilności „Good Move”, zredukował flotę z ponad 20 tys. pojazdów i 9 operatorów do 8 tys. pojazdów i 2 operatorów, ograniczając parkowanie do 1,5 tys. wyznaczonych stref odstawienia (drop zones). Do 2025 r. funkcjonowało tam ok. 2,2 tys. dedykowanych miejsc postojowych dla 7,2 tys. hulajnog elektrycznych. Instrumentem prawnym jest tu umowa administracyjna o udzielenie zezwolenia (koncesji) na prowadzenie działalności sharingowej, w której liczba dopuszczonych operatorów i pojazdów jest skorelowana z infrastrukturą parkingową, a nieprzestrzeganie obowiązku parkowania w strefie wyznaczonej rodzi sankcję w postaci opłaty relokacyjnej.

3. Model lokalnego aktu administracyjnego (zarządzenia/kodeksu dobrych praktyk) (Francja/Paryż)

W Paryżu podstawą prawną była uchwała municypalna (arrêté municipal), która w lipcu 2019 r. zakazała parkowania hulajnog elektrycznych i rowerów udostępnianych w ramach mikromobilności dzielonej na chodnikach i w strefach pieszych, wprowadziła kary nakładane przez policję municypalną oraz usuwanie nieprawidłowo zaparkowanych pojazdów. Równolegle miasto utworzyło 2500 obowiązkowych miejsc postojowych dla 15 tys. hulajnog elektrycznych, a 2500 miejsc parkingowych przeznaczonych dotąd dla samochodów przekształcono w dedykowane zatoki dla tych hulajnog i rowerów, zobowiązując operatorów do technicznego zakończenia kursu (tj. zatrzymania naliczania opłaty) wyłącznie w momencie zaparkowania pojazdu w takiej zatoce — czyli wdrożono prawny mechanizm geofencingu jako warunek wykonania umowy najmu/usługi, a nie tylko zakaz administracyjny. Co istotne dla pytania o mikromobilność dzieloną w odróżnieniu od prywatnej: francuski ustawodawca lokalny objął restrykcyjnym reżimem wyłącznie flotę współdzieloną, podczas gdy prywatne hulajnogi nie podlegają tym samym ograniczeniom regulacyjnym. Po referendum lokalnym z 2023 r. (89% głosujących za zakazem) Paryż całkowicie zniósł system sharingowy, pozostawiając w mocy ogólny obowiązek parkowania w miejscach wyznaczonych (pod rygorem mandatu) jedynie dla pojazdów prywatnych.

4. Model fakultatywny (non-mandatory parking) — kontrprzykład spoza UE (Norwegia/Oslo)

Norwegia, jako państwo Europejskiego Obszaru Gospodarczego nienależące do Unii Europejskiej, przywołana jest tu jako instruktywny kontrprzykład odstąpienia od obowiązku parkowania w miejscu wyznaczonym — z pozostawieniem odpowiedzialności administracyjnej za pozostawienie pojazdu w sposób utrudniający ruch (model kar za nieprawidłowe parkowanie, bez obligatoryjnych miejsc wyznaczonych). Oslo przyjęło politykę parkowania nieobligatoryjnego (swobodnego), pozwalającą użytkownikom parkować w dowolnym odpowiednim miejscu, jednak z sankcją grzywny za parkowanie nieprawidłowe.

5. Model krajowy bez harmonizacji lokalnej (Niemcy)

W Niemczech, wobec braku silnych ram regulacji krajowej ograniczających kompetencje egzekucyjne miasta, Berlin zastosował instrument administracyjny w postaci limitu liczby pojazdów (obniżenie z ok. 25 tys. do 19 tys. pojazdów w obrębie obwodnicy S-Bahn) oraz reklasyfikację przestrzeni publicznej — od stycznia 2023 r. zezwolono na bezpłatne parkowanie wynajmowanych hulajnog i rowerów (w tym także prywatnych) na miejscach parkingowych dotąd zarezerwowanych dla samochodów, bez ryzyka mandatu, co stanowi przykład rozszerzenia definicji dopuszczonego miejsca parkingowego w drodze aktu administracyjnego, bez konieczności budowy nowej infrastruktury.

6. Model dobrowolnej samoregulacji branżowej jako uzupełnienie prawa miejscowego (standard operatorski, ponadnarodowy)

W ramach dokumentu „Micromobility Industry Best Practice”, opublikowanego w grudniu 2022 r. za pośrednictwem strony operatora TIER, wypracowanego przez grupę roboczą kilku operatorów działających w branży mikromobilności

współdzielonej, przyjęto następujące rekomendacje samoregulacji branżowej jako uzupełnienia prawa miejscowego:

- minimum 40 zatok parkingowych/km² dla obszarów gęsto zabudowanych (przy obowiązkowym systemie parkowania w wyznaczonych miejscach),
- minimum 3 miejsca postojowe na każdą hulajnogę (czyli np. flota 1000 pojazdów wymaga przestrzeni na 3000 miejsc postojowych).

Należy zastrzec, że ten model nie jest przypisany do żadnego konkretnego państwa — ma charakter transnarodowego, sektorowego kodeksu dobrych praktyk (soft law), który bywa wtórnie inkorporowany do treści zezwoleń administracyjnych lub warunków przetargowych przyjmowanych przez poszczególne jednostki samorządu terytorialnego.

Reasumując, w żadnym z analizowanych systemów prawnych obowiązek parkowania pojazdów mikromobilności dzielonej w miejscach wyznaczonych nie wynika z bezpośrednio obowiązującej normy prawa unijnego — kompetencja w tym zakresie pozostaje przy państwach członkowskich i ich jednostkach samorządu terytorialnego, z zastosowaniem zasady subsydiarności w odniesieniu do organizacji ruchu lokalnego i zarządzania przestrzenią publiczną.

Skuteczność egzekucji tego obowiązku jest w praktyce uzależniona nie tyle od samej normy zakazowej (sankcji administracyjnej za parkowanie poza wyznaczonym miejscem), ile od technicznego sprzężenia obowiązku prawnego z warunkami umowy o świadczenie usługi — w postaci geofencingu uniemożliwiającego prawne (rozliczeniowe) zakończenie najmu poza zatoką wyznaczoną, co stanowi najbardziej efektywny instrument w systemach paryskim i sztokholmskim — oraz od adekwatnej gęstości sieci miejsc wyznaczonych względem rzeczywistego popytu, czego niedostatek, jak wskazują badania empiryczne, prowadzi do spadku użyteczności usługi i wtórnego ograniczenia jej wykorzystania, niezależnie od formalnej poprawności samej regulacji.

Warto dodać, że na poziomie unijnym do tej pory nie przyjęto wspólnych i jednolitych norm prawnych dotyczących warunków technicznych oraz homologacji hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego. Skutkiem tego stanu rzeczy jest tworzenie przez poszczególne państwa członkowskie własnych, wzajemnie niespójnych ram prawnych — co odnosi się również do zasad parkowania. Stąd wynika silna fragmentacja opisanych powyżej modeli regulacyjnych.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Kandydaci na kierowców w zakresie wszystkich kategorii prawa jazdy	ok. 800 tys. - 1 mln osób rocznie	Na podstawie liczby utworzonych PKK	Bezpośrednie – możliwość zachowania pozytywnego egzaminu państwowego uzyskanego na placu manewrowym. Pośrednie i potencjalne – możliwość szkolenia z wykorzystaniem cyfrowej karty kursanta w przypadku jej wdrożenia w formule pilotażu.
Kandydaci na kierowców kat. B i B1	ok. 520 tys. osób	Na podstawie liczby utworzonych PKK w 2025 r.	Bezpośrednie. Zaproponowane rozwiązania będą wpływać zarówno na egzamin praktyczny, jak i teoretyczny. Nowe zasady przebiegu nauki jazdy i egzaminu praktycznego.
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego	43	Informacja ogólnodostępna	Bezpośrednie. Zaproponowane rozwiązania będą wpływać zarówno na egzamin praktyczny, jak i teoretyczny. Nowe obowiązki w zakresie rejestracji przebiegu egzaminu (za wyjątkiem kategorii AM, A1, A2, A oraz T),

			wprowadzania do systemu zachowanego wyniku z placu manewrowego, przekazywanie części opłaty na Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania
Egzaminatorzy	ok. 1200	Marszałkowie województw	Bezpośrednie. Zaproponowane rozwiązania będą wpływać zarówno na egzamin praktyczny, jak i teoretyczny.
Instruktorzy nauki jazdy, Ośrodki szkolenia kierowców i podmioty prowadzące szkolenie, o których mowa w art. 26 ust. 1 pkt 1a lub ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami	23 522 instruktorów	Dane resortowe	Bezpośrednie i pośrednie. Nowe obowiązki techniczne i dokumentacyjne (rejestracja obrazu na praktycznej części egzaminu wewnętrznego), nowe podstawy skreślenia z rejestru. Podwyższone wymagania kwalifikacyjne instruktorów (wykształcenie, staż), nowe obowiązki dokumentacyjne, większa swoboda decyzyjna co do programu nauki jazdy. Potrzeba uwzględnienia w szkoleniu, iż egzamin praktyczny odbywa się poza placem manewrowym. Pośrednie i potencjalne – możliwość szkolenia z wykorzystaniem cyfrowej karty kursanta w przypadku jej wdrożenia w formule pilotażu.
Jednostka podległa ministrowi właściwemu do spraw transportu - Instytut Transportu Samochodowego	1	-	Bezpośrednie. Przejęcie zadań Komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych. Utworzenie i prowadzenie Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania, nowe zadania i źródło finansowania.
Starostowie i prezydenci miast na prawach powiatu	380 (314 powiatów + 66 miast na prawach powiatu)	-	Przekazywanie staroście pliku z nagraniem z egzaminu wewnętrznego. Nowe możliwości realizacji zadań wynikających z nadzoru nad podmiotami prowadzącymi szkolenie. Pośrednie i potencjalne – możliwość przyjmowania danych ze szkolenia za pośrednictwem cyfrowej karty kursanta – za zgodą starosty – przypadku jej wdrożenia w

			formule pilotażu.
Marszałkowie województw	16	-	Korzystanie z rozstrzygnięć Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania w postępowaniach skargowych dotyczących pytań egzaminacyjnych
Jednostki wojskowe prowadzące szkolenie żołnierzy na potrzeby Sił Zbrojnych RP	1	-	Możliwość organizacji części praktycznej egzaminu państwowego na terenie jednostki, na własny koszt
Żołnierze szkoleni przez jednostki wojskowe	Brak danych	-	Ułatwiony dostęp do części praktycznej egzaminu państwowego bez konieczności dojazdu do WORD
Zarządcy dróg publicznych w miastach, w których są świadczone usługi mikromobilności dzielonej	ok. 100–150 (aktywnie), ok. 2 800 (potencjalnie)	-	Nowa kompetencja (fakultatywna), możliwe koszty oznakowania i wyznaczenia miejsc postoju; w praktyce w gminach o niewielkiej sieci drogowej oraz na obszarach, gdzie nie funkcjonują usługi mikromobilności dzielonej, kompetencja ta będzie miała charakter fakultatywny i nieaktywowany – realnie obowiązek/uprawnienie wyznaczania miejsc postoju będzie wykonywany przede wszystkim przez zarządców dróg w miastach, w których działają operatorzy mikromobilności dzielonej
Operatorzy systemów mikromobilności dzielonej	Z danych rynkowych wynika, że rynek ten jest skoncentrowany: aż 97% rynku kontrolują czterej główni operatorzy. Szacunkowa liczba operatorów objętych regulacją: ok. 15–25 podmiotów prowadzących działalność w zakresie mikromobilności dzielonej na terenie Polski (uwzględniając operatorów ogólnopolskich, regionalnych i lokalnych systemów	-	Obowiązek dostosowania flot/aplikacji do wyznaczonych miejsc postoju, możliwe koszty operacyjne

	bikesharingu).		
Użytkownicy pojazdów/urządzeń mikromobilności dzielonej	ok. kilka milionów (w skali roku)	-	Nowy obowiązek (zakończenie postoiu w miejscu wyznaczonym)

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

Projekt ustawy będzie podlegał konsultacjom publicznym z następującymi podmiotami:

1. Business Centre Club – Związek Pracodawców
2. Federacja Przedsiębiorców Polskich
3. Forum Związków Zawodowych
4. Fundacja S.O.S Odpowiedzialne Szkoły Jazdy
5. Fundacja Zapobiegania Wypadkom Drogowym
6. Górnośląskie Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia
7. Instytut Transportu Samochodowego
8. Konfederacja Lewiatan
9. Krajowa Izba Gospodarcza
10. Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ Solidarność
11. Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
12. Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców
13. Liga Obrony Kraju
14. Marszałkowie Województw
15. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”
16. Niezależny Związek Zawodowy Kierowców
17. Organizacji Międzyzakładowej nr 60 NSZZ „Solidarność” – 80 w WORD i OSK
18. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
19. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Instruktorów Techniki Jazdy
21. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników
22. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
23. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych, Kierowców Zawodowych i Ośrodków Szkolących Kierowców „Kierowca.PL”
24. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
25. Ogólnopolski Związek WORD
26. Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
27. Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
28. Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
29. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
30. Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny
31. Polska Wytwórnia Papierów Wartościowych S.A.
32. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej
33. Rada Dialogu Społecznego
34. Rzecznik Praw Kursanta
35. Stowarzyszenie OSK i Instruktorów Regionu Piotrkowskiego
36. Stowarzyszenie Polski Związek Szkoleniowy
37. Unia Metropolii Polskich
38. Wielkopolskie Stowarzyszenie Ośrodków Szkolenia Kierowców i Instruktorów
39. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce
40. Związek Powiatów Polskich
41. Związek Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”
42. Związek Pracodawców Ośrodków Szkolenia Kierowców
43. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
44. Związek Województw RP
45. Związek Zawodowy Pracowników Tramwajów Warszawskich „TOR”

Termin na zgłaszanie uwag wyniesie 30 dni od dnia otrzymania pisma przekazującego projekt ustawy do konsultacji publicznych.

Omówienie uwag wraz ze stanowiskiem projektodawcy zostanie zamieszczone w raporcie z konsultacji publicznych. Projekt ustawy zostanie przekazany do opiniowania przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego.

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	0,00	2,46 4	2,52 6	2,58 9	2,65 4	2,72 0	2,78 8	2,85 8	2,92 9	3,00 2	3,07 8	27,608
budżet państwa	0,00	0,12 5	0,12 9	0,13 2	0,13 5	0,13 9	0,14 2	0,14 6	0,14 9	0,15 3	0,15 7	1,406
JST	0,00	0,08 1	0,08 3	0,08 5	0,08 8	0,09 0	0,09 2	0,09 4	0,09 7	0,09 9	0,10 2	0,912
pozostałe jednostki - opłaty egzaminacyjne	0,00	2,04 6	2,09 7	2,14 9	2,20 3	2,25 8	2,31 4	2,37 2	2,43 2	2,49 2	2,55 5	22,918
pozostałe jednostki - ZUS/FP od wynagrodzeń	0,00	0,21 1	0,21 7	0,22 3	0,22 9	0,23 4	0,24 0	0,24 6	0,25 2	0,25 9	0,26 5	2,372
Wydatki ogółem	0,00	1,36 1	1,39 5	1,43 0	1,46 6	1,50 3	1,54 0	1,57 9	1,61 8	1,65 9	1,70 0	15,250
budżet państwa	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,000
JST	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,00 0	0,000
pozostałe jednostki (oddzielnie) – Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania	0,00	1,36 1	1,39 5	1,43 0	1,46 6	1,50 3	1,54 0	1,57 9	1,61 8	1,65 9	1,70 0	15,250
Saldo ogółem	0,00	1,10 3	1,13 1	1,15 9	1,18 8	1,21 8	1,24 8	1,27 9	1,31 1	1,34 4	1,37 8	12,358
budżet państwa	0,00	0,12 5	0,12 9	0,13 2	0,13 5	0,13 9	0,14 2	0,14 6	0,14 9	0,15 3	0,15 7	1,406
JST	0,00	0,08 1	0,08 3	0,08 5	0,08 8	0,09 0	0,09 2	0,09 4	0,09 7	0,09 9	0,10 2	0,912
pozostałe jednostki (oddzielnie) opłaty i ZUS/FP minus koszty	0,00	0,89 6	0,91 9	0,94 2	0,96 5	0,98 9	1,01 4	1,03 9	1,06 5	1,09 2	1,11 9	10,040

Źródła finansowania

W związku ze zniesieniem Komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych, jej zadania zostaną przekazane do Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania działającego w ramach struktury organizacyjnej Instytutu Transportu Samochodowego.

W celu zapewnienia najwyższego poziomu merytorycznego opracowywanych i weryfikowanych pytań egzaminacyjnych przewiduje się zatrudnienie 6 nowych pracowników w Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania. Źródło finansowania będą stanowić środki pochodzące z opłaty za przeprowadzenie części teoretycznej egzaminu państwowego przekazywanej przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego wynoszącej 3% za jeden egzamin.

Aktualnie, zgodnie z art. 57c ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego przekazują 1,5% opłaty za przeprowadzenie części teoretycznej egzaminu państwowego do budżetu państwa, co stanowi ok. 850 tysięcy zł rocznie. WORD-y obowiązane są do przekazania ww. części opłaty do 10. dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym przeprowadzono część teoretyczną egzaminu państwowego. Opłata ta wnoszona jest na konto Ministerstwa Infrastruktury, a następnie jest przekazywana do budżetu państwa.

Należy wskazać, że zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami minister właściwy do spraw transportu zapewnia z części budżetu państwa, której jest dysponentem, środki na prowadzenie działalności Komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych, jej obsługę oraz na wynagrodzenia osób wchodzących w jej skład. W tym celu Minister Infrastruktury wnioskuje o środki związane z pokryciem kosztów działalności Komisji w ramach części 39 budżetu państwa. Takie działanie generuje dodatkowe obciążenia administracyjne związane z obsługą ww. procesu.

Proponuje się uproszczenie systemu poprzez przekazywanie tych środków bezpośrednio na konto

Instytutu Transportu Samochodowego, w którego strukturze będzie funkcjonowało Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania oraz zwiększenie ww. opłaty do 3% w celu zapewnienia pełnego finansowania nowych zadań tego podmiotu. Podwyższenie ww. opłaty za przeprowadzenie części teoretycznej egzaminu państwowego przekazywanej przez WORD-y zapewni także stałe źródło finansowania prac ekspertów oraz działania i rozwoju Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania.

Szacuje się, że 3% ww. opłaty wyniesie w 2026 r. ok. 1.600.000 zł i każdego roku będzie wzrastać zgodnie z art. 56b ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami. Zgodnie z tym przepisem maksymalne stawki opłat za egzamin państwowy, ulegają corocznie zmianie na następny rok kalendarzowy w stopniu odpowiadającym średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, ogłaszanemu przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Mając na uwadze, że w chwili obecnej opłata za egzamin teoretyczny jest ustalana przez sejmiki województw, które w większości przypadków uchwalają ją na poziomie maksymalnej dopuszczalnej ustawowo stawki, należy założyć, że coroczne wpływy z tego tytułu będą wzrastać.

Nie jest jednak możliwe do oszacowania w jakiej wysokości coroczne wpływy z ww. tytułu będą wzrastać. Nie istnieją bowiem oficjalne, długoterminowe prognozy średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych (CPI) w Polsce na cały okres 2027–2036 publikowane przez Narodowy Bank Polski (NBP), Główny Urząd Statystyczny (GUS) czy Ministerstwo Finansów. Oficjalne projekcje makroekonomiczne w Polsce obejmują zwykle krótszy horyzont prognostyczny i są publikowane w ramach raportów o inflacji lub dokumentów budżetowych. Projekcja inflacji i PKB opracowywana jest w Departamencie Analiz i Badań Ekonomicznych (DABE) Narodowego Banku Polskiego i przedstawia prognozowany rozwój sytuacji w gospodarce przy założeniu stałych stóp procentowych NBP. Prace związane z przygotowaniem projekcji koordynowane są przez Wydział Prognoz i Projekcji DABE. Po zatwierdzeniu projekcji przez Zarząd NBP, zostaje ona przekazana Radzie Polityki Pieniężnej. Projekcja stanowi jedną z przesłanek, na podstawie których Rada Polityki Pieniężnej podejmuje decyzje o poziomie stóp procentowych NBP. Projekcja przygotowywana jest trzy razy w roku i publikowana w marcu, lipcu i listopadzie w IV rozdziale „Raportu o inflacji”. Projekcja sporządzana jest tylko na rok bieżący i 2 pełne lata po nim następujące. Dla celów oszacowania skutków projektowanej regulacji niezbędne jest przyjęcie założeń obejmujących prognozowaną inflację w latach 2028-2036. Niniejszą ocenę skutków regulacji sporządzono przy założeniu średniorocznej inflacji na poziomie 2,5%.

Mając na uwadze wyżej opisany wzrost maksymalnej opłaty, łączna suma wpływów z opłaty za przeprowadzenie części teoretycznej egzaminu państwowego w latach 2027-2036 (w wysokości 3% za przeprowadzoną część teoretyczną egzaminu państwowego) może wynieść ponad 20.000.000,00 zł, co pozwoli na sfinansowanie utworzenia i utrzymania oraz rozwoju Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania, zgodnie z poniższymi wyliczeniami przedstawionymi w dodatkowych informacjach.

W 2025 r. przeprowadzono ogółem około 1 022 822 części teoretycznych egzaminu państwowego na prawo jazdy, z czego w poszczególnych miesiącach w 2025 r.:

- styczeń – 73 708
- luty – 74 652
- marzec – 85 032
- kwiecień – 85 517
- maj – 86 328
- czerwiec – 82 210
- lipiec – 101 918
- sierpień – 90 916
- wrzesień – 95 065
- październik – 95 010
- listopad – 75 389
- grudzień – 77 137.

Do dnia 31 grudnia 2025 z tytułu przeprowadzonych egzaminów została wpłacona kwota 1,5% z ww. tytułu przez WORDy w wysokości 849 187,67 zł.

Przy założeniu, że opłata przekazywana z ww. tytułu przez WORDy będzie wynosiła 3% za przeprowadzenie każdej części teoretycznych egzaminu państwowego na prawo jazdy oraz łączna liczba tych egzaminów utrzyma się na podobnym poziomie, szacuje się, że wpływy te wyniosą w

	2027 r. 2 045 644 zł. Prognozowana kwota stanowiąca sumę ww. opłat w latach 2027-2036 wyniesie łącznie 22 918 130,75 zł. Kwota ta w poszczególnych latach, przy założeniu inflacji na poziomie 2,5%, wyniesie: <table> <tr> <th>Rok</th><th>Kwota po uwzględnieniu inflacji</th></tr> <tr><td>2027</td><td>2 045 644,00 zł</td></tr> <tr><td>2028</td><td>2 096 785,10 zł</td></tr> <tr><td>2029</td><td>2 149 204,73 zł</td></tr> <tr><td>2030</td><td>2 202 934,85 zł</td></tr> <tr><td>2031</td><td>2 258 008,22 zł</td></tr> <tr><td>2032</td><td>2 314 458,43 zł</td></tr> <tr><td>2033</td><td>2 372 319,89 zł</td></tr> <tr><td>2034</td><td>2 431 627,89 zł</td></tr> <tr><td>2035</td><td>2 492 418,59 zł</td></tr> <tr><td>2036</td><td>2 554 729,05 zł</td></tr> </table>	Rok	Kwota po uwzględnieniu inflacji	2027	2 045 644,00 zł	2028	2 096 785,10 zł	2029	2 149 204,73 zł	2030	2 202 934,85 zł	2031	2 258 008,22 zł	2032	2 314 458,43 zł	2033	2 372 319,89 zł	2034	2 431 627,89 zł	2035	2 492 418,59 zł	2036	2 554 729,05 zł
Rok	Kwota po uwzględnieniu inflacji																						
2027	2 045 644,00 zł																						
2028	2 096 785,10 zł																						
2029	2 149 204,73 zł																						
2030	2 202 934,85 zł																						
2031	2 258 008,22 zł																						
2032	2 314 458,43 zł																						
2033	2 372 319,89 zł																						
2034	2 431 627,89 zł																						
2035	2 492 418,59 zł																						
2036	2 554 729,05 zł																						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Szacuje się, że proponowana zmiana zasad szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców oraz kierowców nie będzie miała zasadniczego wpływu na sytuację finansową Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego. WORD-y są już w posiadaniu placów manewrowych i obowiązek ten zostanie utrzymany, gdyż plac manewrowy jest potrzebny do przeprowadzania egzaminów na inne kategorie prawa jazdy, jak np. prawo jazdy kat. A lub C. W przypadku rezygnacji z części egzaminu praktycznego realizowanej na placu manewrowym dla kategorii B i B1, czas przeznaczony dotychczas na wykonanie manewrów zostanie przeniesiony do części egzaminu odbywającej się w ruchu drogowym. Nie powinno to skutkować wydłużeniem czasu trwania egzaminu praktycznego – bardziej prawdopodobne jest jego skrócenie, szacunkowo o 5-7 minut. Przyjmuje się, że będzie to korzystne dla egzaminatorów, choć może to skutkować zmianą charakterystyki ich pracy, której ciężar, w przypadku egzaminów na kategorię prawa jazdy B i B1, zostanie przeniesiony na jazdę w ruchu drogowym. Jednocześnie szczegółowe zasady przebiegu egzaminu, po wprowadzeniu planowanej zmiany ustawowej, zostaną odpowiednio zmienione w ramach nowelizacji 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. Do tej nowelizacji zostanie przygotowana odrębna ocena skutków regulacji. Wpływ na sytuację finansową ośrodków będzie miało podwyższenie z 1,5% do 3% opłaty za przeprowadzenie części teoretycznej egzaminu państwowego, która to opłata będzie przeznaczona na utworzenie i utrzymanie Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania. Szacuje się, że w latach 2027-2036 łączna wysokość opłaty ponoszonej przez wszystkie WORD-y wyniesie ok. 20.000.000,00 zł. Przewidywany kosztorys realizacji zadania związanego z utworzeniem Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania w zł na lata 2027–2036 Projektowana regulacja spowoduje konieczność utworzenia 6 nowych stanowisk pracy w Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania od 2027 r. Szacowany łączny koszt funkcjonowania nowych etatów w latach 2027–2036 wyniesie ok. 15,25 mln zł. Kalkulację sporządzono przy założeniu średniorocznej inflacji na poziomie 2,5%. Jednocześnie regulacja będzie generować dodatkowe dochody sektora finansów publicznych z tytułu podatku PIT, w tym dochody jednostek samorządu terytorialnego. Zatrudnienie nowych pracowników w 2027 r. jest niezbędne dla zapewnienia realizacji nowych zadań wynikających z projektowanej ustawy. Natomiast uwzględnienie średniorocznego wskaźnika inflacji wpływa na coroczny wzrost kosztów zatrudnienia obejmujących zarówno wynagrodzenia, jak i pozostałe świadczenia pracownicze oraz obciążenia publicznoprawne ponoszone przez pracodawcę.																						

- W kalkulacji uwzględniono pełne koszty zatrudnienia pracowników ponoszone przez pracodawcę, obejmujące:
- wynagrodzenie osobowe,
 - dodatkowe wynagrodzenie roczne („trzynaste wynagrodzenie”),
 - składki na ubezpieczenia społeczne finansowane przez pracodawcę,
 - składki na Fundusz Pracy oraz Fundusz Solidarnościowy,
 - odpis na zakładowy fundusz świadczeń socjalnych,
 - wpłaty do Pracowniczych Planów Kapitałowych finansowane przez podmiot zatrudniający.

Szacuje się, że łączny koszt funkcjonowania 6 nowych stanowisk pracy w latach 2027–2036 wyniesie ok. 15,25 mln zł. Największą pozycję kosztową stanowić będą wynagrodzenia osobowe wraz z dodatkowym wynagrodzeniem rocznym. Istotną część kosztów będą również stanowiły obowiązkowe składki i świadczenia finansowane przez pracodawcę, w tym składki na ubezpieczenia społeczne oraz wpłaty do PPK. Jednocześnie projektowana regulacja będzie generowała dodatkowe dochody sektora finansów publicznych z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych (PIT), odprowadzanego od wynagrodzeń nowych pracowników. W konsekwencji część wpływów z PIT stanowić będzie dochód budżetu państwa, a część zostanie przekazana jednostkom samorządu terytorialnego.

ZAŁOŻENIA DO KALKULACJI OSR		
Rok bazowy kalkulacji	2027	
Liczba nowych stanowisk	6	
Inflacja średnioroczna	2,50%	
Okres kalkulacji (lata)	10	
SKŁADNIKI WYNAGRODZENIA – 1 ETAT, ROK BAZOWY 2027		
Wynagrodzenie osobowe	170 740,06 zł	
Dodatkowe wynagrodzenie roczne (trzynastka)	32 066,77 zł	
Składki ZUS – pracodawca	4 357,38 zł	
Fundusz Pracy + Fundusz Solidarnościowy	2 778,79 zł	
Odpisy ZFŚS	2 417,14 zł	
Wpłaty PPK – pracodawca	14 512,90 zł	
ŁĄCZNIE – koszt pracodawcy (1 etat)	226 873,04 zł	
PARAMETRY DO SZACUNKU SKUTKÓW BUDŻETOWYCH		
Stopa składek ZUS – pracownik (em.+rent.+chor.)	13,71%	
Efektywna stopa PIT (uproszczenie OSR, I próg)	17,00%	
Wpłata PPK – pracownik (min. 2% wynagrodzenia)	2,00%	
Udział JST w dochodach z PIT	39,34%	
Udział budżetu państwa w dochodach z PIT	60,66%	

KOSZTY PRACODAWCY – 6 STANOWISK W CENTRUM DO SPRAW SZKOLENIA I EGZAMINOWANIA (2027–2036)			
Inflacja: 2,5% r/r Wartości w PLN			
Składnik kosztu	2027	2028	2029
Wynagrodzenie osobowe	1 024 440 zł	1 050 051 zł	1 076 303 zł
Dodatkowe wynagrodzenie roczne (trzynastka)	192 401 zł	197 211 zł	202 141 zł
Składki ZUS – pracodawca	26 144 zł	26 798 zł	27 468 zł
Fundusz Pracy + Fundusz Solidarnościowy	16 673 zł	17 090 zł	17 517 zł

Odpisy ZFŚS	14 503 zł	14 865 zł	15 237 zł
Wpłaty PPK – pracodawca	87 077 zł	89 254 zł	91 486 zł
ŁĄCZNIE KOSZTY PRACODAWCY	1 361 238 zł	1 395 269 zł	1 430 151 zł

Składnik kosztu	2030	2031	2032
Wynagrodzenie osobowe	1 103 210 zł	1 130 790 zł	1 159 060 zł
Dodatkowe wynagrodzenie roczne (trzynastka)	207 194 zł	212 374 zł	217 684 zł
Składki ZUS – pracodawca	28 155 zł	28 858 zł	29 580 zł
Fundusz Pracy + Fundusz Solidarnościowy	17 955 zł	18 404 zł	18 864 zł
Odpisy ZFŚS	15 618 zł	16 008 zł	16 409 zł
Wpłaty PPK – pracodawca	93 773 zł	96 117 zł	98 520 zł
ŁĄCZNIE KOSZTY PRACODAWCY	1 465 905 zł	1 502 552 zł	1 540 116 zł

Składnik kosztu	2033	2034	2035
Wynagrodzenie osobowe	1 188 037 zł	1 217 738 zł	1 248 181 zł
Dodatkowe wynagrodzenie roczne (trzynastka)	223 126 zł	228 704 zł	234 421 zł
Składki ZUS – pracodawca	30 319 zł	31 077 zł	31 854 zł
Fundusz Pracy + Fundusz Solidarnościowy	19 335 zł	19 819 zł	20 314 zł
Odpisy ZFŚS	16 819 zł	17 239 zł	17 670 zł
Wpłaty PPK – pracodawca	100 983 zł	103 508 zł	106 095 zł
ŁĄCZNIE KOSZTY PRACODAWCY	1 578 619 zł	1 618 085 zł	1 658 537 zł

Składnik kosztu	2036	SUMA 2027–2036
Wynagrodzenie osobowe	1 279 386 zł	11 477 196 zł
Dodatkowe wynagrodzenie roczne (trzynastka)	240 282 zł	2 155 538 zł
Składki ZUS – pracodawca	32 651 zł	292 904 zł
Fundusz Pracy + Fundusz Solidarnościowy	20 822 zł	186 791 zł
Odpisy ZFŚS	18 112 zł	162 481 zł
Wpłaty PPK – pracodawca	108 748 zł	975 561 zł
ŁĄCZNIE KOSZTY PRACODAWCY	1 700 000 zł	15 250 472 zł

TABELA ZBIORCZA SKUTKÓW FINANSOWYCH (2027–2036)											
6 nowych stanowisk w Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania inflacja 2,5% r/r wartości w PLN											
Pozycja	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	ŁĄCZ-NIE
I. SKUTKI DLA BUDŻETU PAŃSTWA											
Wydatki – wynagrodzenia i pochodne (6 etatów)	-1 361 238 zł	-1 395 269 zł	-1 430 151 zł	-1 465 905 zł	-1 502 552 zł	-1 540 116 zł	-1 578 619 zł	-1 618 085 zł	-1 658 537 zł	-1 700 000 zł	-15 250 472 zł
Dochody – wpływy z podatku PIT (60,66% podatku)	108 279 zł	110 986 zł	113 761 zł	116 605 zł	119 520 zł	122 508 zł	125 571 zł	128 710 zł	131 928 zł	135 226 zł	1 213 095 zł
SALDO NETTO – budżet państwa <i>(bez uwzględnienia wpływów z opłaty WORD)</i>	-1 252 959 zł	-1 284 283 zł	-1 316 390 zł	-1 349 300 zł	-1 383 032 zł	-1 417 608 zł	-1 453 048 zł	-1 489 374 zł	-1 526 609 zł	-1 564 774 zł	-14 037 377 zł
II. SKUTKI DLA JST											
Dochody JST – wpływy z PIT (39,34% podatku PIT)	70 223 zł	71 978 zł	73 778 zł	75 622 zł	77 513 zł	79 451 zł	81 437 zł	83 473 zł	85 560 zł	87 699 zł	786 732 zł
III. SKŁADKI NA UBEZPIECZENIA SPOŁECZNE (ZUS)											
Składki ZUS – pracodawca (do FUS)	26 144 zł	26 798 zł	27 468 zł	28 155 zł	28 858 zł	29 580 zł	30 319 zł	31 077 zł	31 854 zł	32 651 zł	292 904 zł
Składki ZUS – pracownik (13,71% brutto)	166 829 zł	171 000 zł	175 275 zł	179 656 zł	184 148 zł	188 752 zł	193 470 zł	198 307 zł	203 265 zł	208 346 zł	1 869 048 zł
Łącznie składki ZUS	192 973 zł	197 798 zł	202 742 zł	207 811 zł	213 006 zł	218 331 zł	223 790 zł	229 384 zł	235 119 zł	240 997 zł	2 161 952 zł
IV. FUNDUSZ PRACY I FUNDUSZ SOLIDARNOŚCIOWY											
Składki FP + FS – pracodawca	16 673 zł	17 090 zł	17 517 zł	17 955 zł	18 404 zł	18 864 zł	19 335 zł	19 819 zł	20 314 zł	20 822 zł	186 791 zł
V. PRACOWNICZE PLANY KAPITAŁOWE (PPK)											
Wpłaty PPK – pracodawca	87 077 zł	89 254 zł	91 486 zł	93 773 zł	96 117 zł	98 520 zł	100 983 zł	103 508 zł	106 095 zł	108 748 zł	975 561 zł
Wpłaty PPK – pracownik (2% brutto)	24 337 zł	24 945 zł	25 569 zł	26 208 zł	26 863 zł	27 535 zł	28 223 zł	28 929 zł	29 652 zł	30 393 zł	272 655 zł
Łącznie PPK	111 414 zł	114 200 zł	117 055 zł	119 981 zł	122 980 zł	126 055 zł	129 206 zł	132 436 zł	135 747 zł	139 141 zł	1 248 216 zł

Uwaga: Powyższa kalkulacja nie uwzględnia wpływu z opłat w wysokości 3% za przeprowadzenie każdej cz. teoretycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy, które to opłaty będą przekazywane na konto Instytutu Transportu Samochodowego na cele utworzenia, działalności i rozwoju Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania.

Łączna kalkulacja wydatków Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania w latach 2027-2036

Nr	Kategorie wydatków	Planowana wysokość wydatku w zł
1.	Wynagrodzenia osobowe	15.250.472,00
2.	Zakup środków trwałych	702.522,00
3.	Inne koszty	347.335,20
4.	Usługi obce	2.039.771,80
Koszty zadania RAZEM		18.340.101,00

Koszty związane z utworzeniem i utrzymaniem nowych stanowisk w Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania

ŚRODKI TRWAŁE	
2027	
zestaw komputerowy (laptop, 2 x monitor, niezbędne wyposażenie) - 6 szt.	71.400,00
sieciowe urządzenie wielofunkcyjne (drukarka/kopiarka/skaner) wraz z niezbędnym wyposażeniem (zestaw niezbędny do działania i obsługi urządzenia) – 1 kpl.	40.000,00
serwer wraz z niezbędnym wyposażeniem – 1 kpl.	450.000,00
RAZEM	561.400,00
2032	
zestaw komputerowy (laptop, 2 x monitor, niezbędne wyposażenie) - 6 szt.	91.122,00
RAZEM	91.122,00
2034	
sieciowe urządzenie wielofunkcyjne (drukarka/kopiarka/skaner) wraz z niezbędnym wyposażeniem (zestaw niezbędny do działania i obsługi urządzenia) – 1 kpl.	50.000,00
RAZEM	50.000,00
RAZEM	702.522,00

INNE KOSZTY			
2027			
Rodzaj kosztu	Ilość/sztuka	Suma (PLN)	Wartość (PLN)
materiały biurowe i poligraficzne	papier - 240 ryz	5.280,00	9.280,00
	tonery - 3 kpl.	4.000,00	
serwis urządzeń biurowych, naprawa sprzętu (w tym serwerowni)	usługa serwisowa - 20 szt.	14.000,00	14.000,00
usługi elektroniczne, telefoniczne, telekomunikacyjne	abonamenty telefoniczne do tel. kom., rozmowy z telefonów stacjonarnych	7.200,00	7.200,00
RAZEM			30.480,00
2028			
Rodzaj kosztu	Ilość/sztuka	Suma (PLN)	Wartość

				(PLN)	
	materiały biurowe i poligraficzne	papier - 240 ryz tonery - 3 kpl.	5.280,00 4.000,00	9.280,00	
	serwis urządzeń biurowych, naprawa sprzętu (w tym serwerowni)	usługa serwisowa - 20 szt.	14.000,00	14.000,00	
	usługi elektroniczne, telefoniczne, telekomunikacyjne	abonamenty telefoniczne do tel. kom., rozmowy z telefonów stacjonarnych	7.200,00	7.200,00	
	RAZEM			30.480,00	
	2029				
	Rodzaj kosztu	Ilość/sztuka	Suma (PLN)	Wartość (PLN)	
	materiały biurowe i poligraficzne	papier - 240 ryz tonery - 3 kpl.	5.280,00 4.000,00	9.280,00	
	serwis urządzeń biurowych, naprawa sprzętu (w tym serwerowni)	usługa serwisowa - 20 szt.	14.000,00	14.000,00	
	usługi elektroniczne, telefoniczne, telekomunikacyjne	abonamenty telefoniczne do tel. kom., rozmowy z telefonów stacjonarnych	7.200,00	7.200,00	
	RAZEM			30.480,00	
	2030				
	Rodzaj kosztu	Ilość/sztuka	Suma (PLN)	Wartość (PLN)	
	materiały biurowe i poligraficzne	papier - 240 ryz tonery - 3 kpl.	5.808,00 4.500,00	10.380,00	
	serwis urządzeń biurowych, naprawa sprzętu (w tym serwerowni)	usługa serwisowa - 20 szt.	16.00,00	16.000,00	
	usługi elektroniczne, telefoniczne, telekomunikacyjne	abonamenty telefoniczne do tel. kom., rozmowy z telefonów stacjonarnych	8.000,00	8.000,00	
	RAZEM			34.380,00	
	2031				
	Rodzaj kosztu	Ilość/sztuka	Suma (PLN)	Wartość (PLN)	
	materiały biurowe i poligraficzne	papier - 240 ryz tonery - 3 kpl.	5.808,00 4.500,00	10.380,00	
	serwis urządzeń biurowych, naprawa sprzętu (w tym serwerowni)	usługa serwisowa - 20 szt.	16.00,00	16.000,00	
	usługi elektroniczne, telefoniczne, telekomunikacyjne	abonamenty telefoniczne do tel. kom., rozmowy z telefonów stacjonarnych	8.000,00	8.000,00	
	RAZEM			34.380,00	
	2032				
	Rodzaj kosztu	Ilość/sztuka	Suma (PLN)	Wartość (PLN)	
	materiały biurowe i poligraficzne	papier - 240 ryz tonery - 3 kpl.	5.808,00 4.500,00	10.380,00	
	serwis urządzeń biurowych, naprawa sprzętu (w tym serwerowni)	usługa serwisowa - 20 szt.	16.00,00	16.000,00	

	usługi elektroniczne, telefoniczne, telekomunikacyjne	abonamenty telefoniczne do tel. kom., rozmowy z telefonów stacjonarnych	8.000,00	8.000,00
			RAZEM	34.380,00
	2033			
	Rodzaj kosztu	Ilość/sztuka	Suma (PLN)	Wartość (PLN)
	materiały biurowe i poligraficzne	papier - 240 ryz	6.388,80	11.388,80
		tonery - 3 kpl.	5.000,00	
	serwis urządzeń biurowych, naprawa sprzętu (w tym serwerowni)	usługa serwisowa - 20 szt.	18.00,00	18.000,00
	usługi elektroniczne, telefoniczne, telekomunikacyjne	abonamenty telefoniczne do tel. kom., rozmowy z telefonów stacjonarnych	8.800,00	8.800,00
			RAZEM	38.188,80
	2034			
	Rodzaj kosztu	Ilość/sztuka	Suma (PLN)	Wartość (PLN)
	materiały biurowe i poligraficzne	papier - 240 ryz	6.388,80	11.388,80
		tonery - 3 kpl.	5.000,00	
	serwis urządzeń biurowych, naprawa sprzętu (w tym serwerowni)	usługa serwisowa - 20 szt.	18.00,00	18.000,00
	usługi elektroniczne, telefoniczne, telekomunikacyjne	abonamenty telefoniczne do tel. kom., rozmowy z telefonów stacjonarnych	8.800,00	8.800,00
			RAZEM	38.188,80
	2035			
	Rodzaj kosztu	Ilość/sztuka	Suma (PLN)	Wartość (PLN)
	materiały biurowe i poligraficzne	papier - 240 ryz	6.388,80	11.388,80
		tonery - 3 kpl.	5.000,00	
	serwis urządzeń biurowych, naprawa sprzętu (w tym serwerowni)	usługa serwisowa - 20 szt.	18.00,00	18.000,00
	usługi elektroniczne, telefoniczne, telekomunikacyjne	abonamenty telefoniczne do tel. kom., rozmowy z telefonów stacjonarnych	8.800,00	8.800,00
			RAZEM	38.188,80
	2036			
	Rodzaj kosztu	Ilość/sztuka	Suma (PLN)	Wartość (PLN)
	materiały biurowe i poligraficzne	papier - 240 ryz	6.388,80	11.388,80
		tonery - 3 kpl.	5.000,00	
	serwis urządzeń biurowych, naprawa sprzętu (w tym serwerowni)	usługa serwisowa - 20 szt.	18.00,00	18.000,00
	usługi elektroniczne, telefoniczne, telekomunikacyjne	abonamenty telefoniczne do tel. kom., rozmowy z telefonów stacjonarnych	8.800,00	8.800,00
			RAZEM	38.188,80

RAZEM LATA 2027 – 2036 347.335,20

USŁUGI OBCE

2027

Rada konsultacyjna – koszty związane z uczestnictwem w spotkaniach oraz koszty organizacji spotkań	81.000,00
Ekspertyzy/opinie	50.000,00
Tłumaczenie na 3 języki wszystkich pytań z bazy dla kandydatów – usługa jednorazowa	105.000,00
Tłumaczenie na 3 języki pytań z bazy dla kandydatów – usługa roczna	10.500,00
Usługa remontowa dotycząca pomieszczeń dla pracowników	60.000,00
Usługa wykonania zabudowy (meble) i wyposażenie pomieszczeń biurowych dla pracowników	95.000,00
RAZEM	401.500,00

2028

Rada konsultacyjna – koszty związane z uczestnictwem w spotkaniach oraz koszty organizacji spotkań	85.050,00
Ekspertyzy/opinie	52.500,00
Tłumaczenie na 3 języki pytań z bazy dla kandydatów – usługa roczna	11.025,00
RAZEM	148.575,00

2029

Rada konsultacyjna – koszty związane z uczestnictwem w spotkaniach oraz koszty organizacji spotkań	89.302,50
Ekspertyzy/opinie	55.125,00
Tłumaczenie na 3 języki pytań z bazy dla kandydatów – usługa roczna	11.576,25
RAZEM	156.003,75

2030

Rada konsultacyjna – koszty związane z uczestnictwem w spotkaniach oraz koszty organizacji spotkań	93.767,63
Ekspertyzy/opinie	57.881,25
Tłumaczenie na 3 języki pytań z bazy dla kandydatów – usługa roczna	12.155,06
RAZEM	163.803,94

2031

Rada konsultacyjna – koszty związane z uczestnictwem w spotkaniach oraz koszty organizacji spotkań	98.456,01
Ekspertyzy/opinie	60.775,31
Tłumaczenie na 3 języki pytań z bazy dla kandydatów – usługa roczna	12.762,82
RAZEM	171.994,14

2032

Rada konsultacyjna – koszty związane z uczestnictwem w spotkaniach oraz koszty organizacji spotkań	103.378,81
Ekspertyzy/opinie	63.814,08
Tłumaczenie na 3 języki pytań z bazy dla kandydatów – usługa roczna	13.400,96
RAZEM	180.593,85

2033

Rada konsultacyjna – koszty związane z uczestnictwem w spotkaniach oraz koszty organizacji spotkań	108.547,75
Ekspertyzy/opinie	67.004,78
Tłumaczenie na 3 języki pytań z bazy dla kandydatów – usługa roczna	14.071,00
RAZEM	189.623,53

2034

Rada konsultacyjna – koszty związane z uczestnictwem w spotkaniach oraz koszty organizacji spotkań	113.975,13
--	------------

Ekspertyzy/opinie	70.355,02
Tłumaczenie na 3 języki pytań z bazy dla kandydatów – usługa roczna	14.774,55
RAZEM	199.104,70
2035	
Rada konsultacyjna – koszty związane z uczestnictwem w spotkaniach oraz koszty organizacji spotkań	119.673,89
Ekspertyzy/opinie	73.872,77
Tłumaczenie na 3 języki pytań z bazy dla kandydatów – usługa roczna	15.513,28
RAZEM	209.059,94
2036	
Rada konsultacyjna – koszty związane z uczestnictwem w spotkaniach oraz koszty organizacji spotkań	125.657,59
Ekspertyzy/opinie	77.566,41
Tłumaczenie na 3 języki pytań z bazy dla kandydatów – usługa roczna	16.288,95
RAZEM	219.512,95
RAZEM LATA 2027 – 2036	2.039.771,80

Zakłada się, że Dyrektor Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania będzie dokonywał, z zachowaniem przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2026 r. poz. 793), wyboru dostawcy systemu teleinformatycznego, wykorzystywanego do opracowania lub weryfikowania pytań egzaminacyjnych stosowanych m. in. na egzaminie państwowym. System ten będzie musiał zapewniać integralność z Centralną Ewidencją Pojazdów i Kierowców (CEPiK).

Wydatki stałe (operacyjne): działalność Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania (wynagrodzenia ekspertów, koszty operacyjne, działalność Rady Konsultacyjnej) — finansowana z części opłaty za przeprowadzenie części teoretycznej egzaminu państwowego (3% zł z każdej opłaty), przekazywanej przez WORD na rachunek Instytutu Transportu Samochodowego. Rozwiązanie to nie wymaga dodatkowej dotacji budżetowej i jest powiązane ze skalą realizowanych egzaminów.

Dochody WORD – opłata za część praktyczną egzaminu przeprowadzaną w trybie skróconym (po zachowaniu wyniku z placu manewrowego) pobierana jest w pełnej wysokości, tożsamej z opłatą za egzamin pełny — co oznacza, że dla WORD zmiana ta jest neutralna finansowo, a obniżeniu ulega jedynie czas i zakres czynności egzaminacyjnych, nie zaś wpływy.

Koszty jednostek samorządu terytorialnego – starostowie nie poniosą kosztów organizacyjnych związanych z przedmiotową nowelizacją oraz obsługą nowych obowiązków nadzorczych wobec OSK (np. przekazywanie staroście nagrania z egzaminu wewnętrznego będzie odbywało się w drodze elektronicznej, w szczególności za pośrednictwem poczty elektronicznej, w formacie umożliwiającym jego odtworzenie). Projektowane zmiany nie będą wymagały tworzenia nowych etatów w skali uzasadniającej wzrost wydatków JST.

Reasumując projekt nie powoduje istotnego, trwałego wzrostu wydatków budżetu państwa, gdyż koszty operacyjne nowej instytucji finansowane będą z opłat związanych z egzaminem, a nie z dotacji budżetowej.

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	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich							

(w mln zł, ceny stałe z r.)	przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
	(dodaj/usuń)							
Niemierzalne	(dodaj/usuń)							
	(dodaj/usuń)							
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	W zakresie zmiany zasad szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców wejście w życie projektowanej ustawy nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców (w tym mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców), jak również na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe, w szczególności na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych. Zakłada się, że projektowana zmiana może w niewielkim stopniu wpłynąć na zwiększenie dostępności egzaminów dla kursantów z uwagi na przewidywane skrócenie czasu trwania egzaminu i możliwości wykorzystania placu manewrowego na egzaminy na inne kategorie prawa jazdy. Ze względu na szereg zmiennych mających wpływ na zdawalność egzaminu nie jest możliwe oszacowanie wzrostu zdawalności praktycznego egzaminu na prawo jazdy kat. B, choć zakłada się, że taki wzrost nastąpi, gdyż szacunkowo około 30% negatywnych wyników egzaminu praktycznego na kategorię B prawa jazdy (w zależności od regionu) jest efektem nieprawidłowego wykonywania manewrów na placu manewrowym. Odejście od rygorystycznej oceny tych manewrów w kontrolowanym środowisku według ściśle wyznaczonych zasad, często powodującej nadmierny stres u kursantów, na rzecz sprawdzenia autentycznych umiejętności podczas jazdy w realnym ruchu, powinno skutkować zwiększeniem zdawalności, bez negatywnego wpływu na umiejętności przyszłych kierowców, którzy będą już szkoleni pod kątem nowych standardów egzaminowania. Place manewrowe przestaną też być obowiązkowym wyposażeniem ośrodków szkolenia kierowców, co będzie miało pozytywny wpływ na przedsiębiorców, którzy je prowadzą. Utrzymywanie wymogu posiadania placu manewrowego przez OSK szkolące wyłącznie w zakresie kategorii B lub B1 stanowiłoby wymaganie nadmiarowe, nieproporcjonalne do faktycznego zakresu i celu prowadzonego szkolenia. Generowałoby to dla przedsiębiorców prowadzących OSK zbędne koszty związane z koniecznością zapewnienia, utrzymania lub wynajmu odpowiedniej infrastruktury, która nie znajduje uzasadnienia w treści egzaminu państwowego ani w realnych potrzebach szkoleniowych dla tych kategorii. Zniesienie tego wymogu jest zgodne z postulatem deregulacji i ograniczania obciążeń administracyjnych nakładanych na przedsiębiorców, w zakresie, w jakim obciążenia te nie są niezbędne do realizacji celu, jakim jest odpowiednie przygotowanie osób szkolonych do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu drogowym oraz do zdania egzaminu państwowego. W zakresie zmiany dotyczącej nowych zasad opracowywania i weryfikowania pytań egzaminacyjnych na prawo jazdy projektowane rozwiązania zakładają opracowywanie pytań egzaminacyjnych przez ekspertów zatrudnionych w Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania, co bezpośrednio wpłynie na podniesienie poziomu merytorycznego tych pytań, ograniczenie błędów i niejasności interpretacyjnych. Projektowane zmiany prowadzą do zwiększenia transparentności i wiarygodności systemu egzaminowania, podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, profesjonalizacji procesu przygotowywania kandydatów na kierowców, a także zapewnienia równości szans w dostępie do uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami. Wpływ na przedsiębiorców (ośrodki szkolenia kierowców) Obciążenia: – obowiązek zapewnienia urządzenia do rejestracji obrazu z części praktycznej egzaminu wewnętrznego (za wyjątkiem kategorii AM, A1, A2, A oraz T) — koszt jednorazowy oraz koszty bieżące przechowywania i ochrony danych;							

- ryzyko sankcji administracyjnych (nowe podstawy skreślenia z rejestru) w przypadku wielokrotnego niewywiązywania się z obowiązków dokumentacyjnych.

Korzyści:

- rzetelni przedsiębiorcy zyskują na wiarygodności wobec klientów i organów nadzoru, co może przełożyć się na przewagę konkurencyjną względem podmiotów działających nierzetelnie, których działalność dotychczas zniekształcała konkurencję na rynku szkoleń.

Wpływ na konkurencyjność rynku: projekt nie wprowadza barier wejścia na rynek dla nowych przedsiębiorców, nie zmienia zasad uzyskiwania wpisu do rejestru OSK. Podniesienie wymagań kwalifikacyjnych wobec instruktorów (wykształcenie średnie lub średnie branżowe, 5 lat posiadania prawa jazdy dla kat. A, B i T) może w krótkim okresie ograniczyć dopływ nowych instruktorów na rynek, podnosząc jednak prestiż zawodu i jakość świadczonych usług, co może bezpośrednio wpływać na lepsze przygotowanie przyszłych kierowców do samodzielnego i bezpiecznego poruszania się po drogach publicznych pojazdami silnikowymi, a tym samym na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Wpływ na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Korzyści:

- obniżenie wieku umożliwiającego uzyskanie karty rowerowej do 9 lat;
- zniesienie sztywnej granicy wieku uprawniającej do kierowania rowerem, przy jednoczesnym określeniu, że dzieci poniżej 14 roku życia będą mogły kierować rowerem samodzielnie po uzyskaniu karty rowerowej (możliwej do uzyskania od 9. roku życia), a bez karty rowerowej – wyłącznie pod opieką osoby, która ukończyła co najmniej 16 lat, a dodatkowo, że dzieci powyżej 14. roku życia będą mogły kierować rowerem samodzielnie bez dodatkowych warunków (karta rowerowa nie będzie wymagana dla młodzieży powyżej 14 lat);
- wprowadzenie możliwości korzystania z drogi dla pieszych przez:
 - a) wszystkie dzieci do 14. roku życia – samodzielnie, jeżeli posiadają kartę rowerową, albo pod opieką osoby dorosłej, jeżeli karty rowerowej nie posiadają;
 - b) opiekunów towarzyszących dzieciom do 14. roku życia nieposiadającym karty rowerowej;
 - c) rodziny jadące w grupie z opiekunem dziecka do 14. roku życia bez karty rowerowej, a także przez osoby przewożące na rowerze dziecko do lat 7 lub dziecko w przystosowanej konstrukcyjnie przyczepce rowerowej – w przypadku braku drogi dla rowerów;
- obniżenie wieku opiekuna sprawującego opiekę nad dzieckiem bez karty rowerowej, tj. możliwość sprawowania opieki nad dzieckiem kierującym rowerem, które nie posiada karty rowerowej, przez osobę niepełnoletnią, która ukończyła 16 lat, z wyłączeniem strefy zamieszkania;
- możliwość zachowania wyniku z placu manewrowego (dot. kategorii AM, A1, A2, A, B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E i T) przy ponownym przystępowaniu do egzaminu praktycznego ogranicza koszty i czas potrzebny na uzyskanie uprawnień w przypadku niezaliczenia jedynie części w ruchu drogowym — co ma istotne znaczenie finansowe i organizacyjne dla gospodarstw domowych, biorąc pod uwagę koszty dodatkowych jazd doszkalających i opłat egzaminacyjnych;
- możliwość prowadzenia nauki jazdy w całości w ruchu drogowym, gdy uzasadnia to poziom umiejętności kursanta, może skrócić czas i koszt szkolenia dla osób z wcześniejszym doświadczeniem w prowadzeniu pojazdów;
- ograniczenie liczby pytań w bazie egzaminacyjnej (z maksymalnie 4000 do 1500) oraz podwyższenie jakości merytorycznej pytań ułatwia przygotowanie się do egzaminu teoretycznego, co może obniżyć koszty kursów teoretycznych i liczbę nieudanych podejść do egzaminu;
- rejestracja obrazu i dźwięku z części praktycznej egzaminu państwowego w zakresie wszystkich kategorii prawa jazdy (za wyjątkiem kategorii AM, A1, A2, A oraz T) zwiększa ochronę praw osoby egzaminowanej, dając jej możliwość obiektywnej weryfikacji przebiegu egzaminu w przypadku zastrzeżeń co do jego wyniku;
- możliwość organizacji egzaminu na terenie jednostki wojskowej ułatwia żołnierzom uzyskanie uprawnień bez konieczności dojazdu do WORD, co ma znaczenie dla osób pozostających w dyspozycji jednostki.

Obciążenia:

- wprowadzenie zakazu ponownego przystępowania w tym samym dniu do części praktycznej egzaminu po wyniku negatywnym może w pojedynczych przypadkach wydłużyć czas potrzebny na uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu, jednak ma to równocześnie ograniczyć praktykę nieprzygotowanych, wielokrotnych podejść w krótkim odstępie czasu;

	– wprowadzenie 24-miesięcznego terminu ważności wyniku części teoretycznej (dla wyników uzyskanych po wejściu w życie ustawy) może w pojedynczych przypadkach wymagać powtórzenia części teoretycznej, jeżeli osoba nie zakończy procesu uzyskiwania uprawnień w tym okresie – w odróżnieniu od dotychczasowej bezterminowej ważności. W ujęciu całościowym projekt należy ocenić jako korzystny dla obywateli i gospodarstw domowych – wprowadzane rozwiązania w przeważającej mierze ograniczają koszty i czas potrzebny do uzyskania uprawnień do kierowania pojazdami oraz zwiększają gwarancje rzetelności i przejrzystości procesu szkolenia i egzaminowania. Regulacja porządkuje funkcjonowanie rynku mikromobilności dzielonej, który dotychczas rozwijał się w oparciu o dobrowolne porozumienia operatorów z poszczególnymi samorządami (np. porozumienia ZDM Warszawa z operatorami), bez jednolitej podstawy ustawowej. Wprowadzenie ustawowej kompetencji zarządcy drogi do wyznaczania miejsc postoju: – zapewni jednolite, przewidywalne zasady działania dla operatorów na terenie całego kraju, ograniczając potrzebę zawierania zindywidualizowanych porozumień miasto-operator; – może wiązać się z jednorazowymi kosztami dostosowania systemów teleinformatycznych (aplikacji) operatorów do nowych wymogów lokalizacyjnych; – nie wprowadza barier wejścia na rynek dla nowych operatorów, a wręcz może ułatwić ekspansję dzięki jednolitym regułom. Regulacja nie wpływa istotnie negatywnie na konkurencyjność sektora MŚP, ponieważ dotyczy głównie sposobu organizacji przestrzeni publicznej, a nie warunków prowadzenia działalności gospodarczej jako takiej.
--	--

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).

☒ tak
☐ nie
☐ nie dotyczy

☐ zmniejszenie liczby dokumentów
☐ zmniejszenie liczby procedur
☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

☐ zwiększenie liczby dokumentów
☐ zwiększenie liczby procedur
☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

☒ tak
☐ nie
☐ nie dotyczy

Komentarz:

Nowe obowiązki techniczne i dokumentacyjne – rejestracja przebiegu części praktycznej egzaminu wewnętrznego za pomocą urządzenia technicznego służącego do zapisu obrazu.

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanej ustawy nie wpłynie bezpośrednio i generalnie na rynek pracy. Projektowane rozwiązania będą oddziaływać na następujące podmioty:

Instruktorzy i wykładowcy:

- podwyższenie wymagań kwalifikacyjnych (wykształcenie średnie lub średnie branżowe, 5-letni okres posiadania prawa jazdy dla kat. A, B i T) może ograniczyć liczbę osób spełniających warunki dostępu do zawodu instruktora w krótkim okresie, co przy istniejących niedoborach kadrowych w sektorze szkolenia kierowców stanowi czynnik wymagający uwzględnienia przy planowaniu okresu przejściowego (projekt przewiduje ochronę praw nabytych osób już wpisanych do ewidencji – art. 5 i 6 projektu);

Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania:

- utworzenie nowej instytucji w strukturze Instytutu Transportu Samochodowego generuje nowe miejsca pracy dla specjalistów opracowujących i weryfikujących pytania egzaminacyjne, analityków danych oraz obsługi administracyjnej Rady Konsultacyjnej;
- powołanie Rady Konsultacyjnej (co najmniej 12 ekspertów) tworzy nowe gremium opiniotawczo-doradcze, w skład którego zostaną powołane osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje w dziedzinach wskazanych w

ustawie (bezpieczeństwo ruchu drogowego, szkolenie i egzaminowanie kandydatów na kierowców, kontrola ruchu drogowego i transportu drogowego, ratownictwo, psychologia transportu, ratownictwo medyczne i inne).

Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego:

- nowe obowiązki w zakresie rejestracji obrazu i dźwięku z egzaminu (dotyczące rejestracji przebiegu części praktycznej egzaminu państwowego dla każdej kategorii prawa jazdy za wyjątkiem kategorii AM, A1, A2, A oraz T) oraz obsługi zachowanego wyniku z placu manewrowego mogą wymagać dodatkowego przeszkolenia personelu administracyjnego i egzaminatorów, jednak nie powinny prowadzić do istotnej zmiany poziomu zatrudnienia.

Ocena ogólna: projekt nie powoduje istotnych, trwałych zmian w ogólnym poziomie zatrudnienia na rynku pracy. W sektorze szkolenia kierowców możliwe jest krótkookresowe ograniczenie napływu nowych instruktorów wskutek podwyższenia wymagań kwalifikacyjnych, równoważone jednak ochroną praw nabytych osób już czynnych zawodowo. Utworzenie Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania generuje nowe, choć ograniczone liczbowo, miejsca pracy o charakterze eksperckim i analitycznym.

10. Wpływ na pozostałe obszary

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

☐ demografia
☐ mienie państwowe
☐ inne:

☐ informatyzacja
☐ zdrowie

Omówienie wpływu

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2027 r., z wyłączeniem rozwiązań, które wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2027 r. (rejestrowanie części praktycznej egzaminu wewnętrznego oraz nowe wymagania dla instruktorów), 1 stycznia 2028 r. (powołanie Centrum do Spraw Szkolenia i Egzaminowania) oraz 1 stycznia 2029 r. (pełne wdrożenie przepisów pilotażowych dotyczących cyfrowej karty kursanta)

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

Ewaluacja efektów projektowanych rozwiązań może nastąpić co najmniej po upływie 3 lat od wejścia w życie procedowanej regulacji. Dla zapewnienia proporcjonalnego i efektywnego monitorowania projektowanych zmian mogą mieć zastosowanie następujące mierniki:

- wskaźnik zdawalności egzaminu teoretycznego i praktycznego – jako podstawowy miernik funkcjonowania systemu oraz adekwatności poziomu trudności egzaminów,
- liczba kierowców, którzy utracili uprawnienia do kierowania pojazdami w okresie próbnym oraz liczba kierowców skierowanych na szkolenie praktyczne w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego po przekroczeniu 12 punktów karnych w okresie próbnym – jako miernik poziomu przygotowania oraz przestrzegania przepisów przez kierowców, którzy po raz pierwszy uzyskali prawo jazdy kategorii B.

Należy przy tym wskazać, że kompleksowa ocena skuteczności projektowanych rozwiązań będzie możliwa dopiero po wejściu w życie znowelizowanych aktów wykonawczych regulujących kwestie szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców oraz kierowców.

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

Brak