



SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
VI kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-87-09

Druk nr 2879 cz. II

Warszawa, 8 marca 2010 r.

Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- o kierujących pojazdami wraz z projektami aktów wykonawczych.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Infrastruktury.

Z poważaniem

(-) Donald Tusk

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA OBRONY NARODOWEJ**

z dnia 2010 r.

w sprawie uprawnień osób kierujących pojazdami specjalnymi i pojazdami przeznaczonymi do celów specjalnych na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub pobranymi w ramach świadczeń na rzecz obrony, a także dodatkowych wymagań w stosunku do tych osób

Na podstawie art. 6 ust. 7 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr, poz., ...) zarządza się, co następuje:

§ 1.1. Osoba może kierować pojazdem specjalnym i pojazdem przeznaczonym do celów specjalnych na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej na podwoziu kołowym, gąsienicowym, zespołem pojazdów specjalnych składającym się z pojazdu gąsienicowego lub kołowego i przyczepy specjalnej, jeżeli posiada prawo jazdy lub pozwolenie wojskowe odpowiedniej kategorii, z zastrzeżeniem ust. 2, oraz ukończyła z wynikiem pozytywnym kurs z zasad eksploatacji i kierowania pojazdem specjalnym i pojazdem przeznaczonym do celów specjalnych w jednostce wojskowej prowadzącej szkolenie.

2. Osobie, która ukończyła z wynikiem pozytywnym kurs, o którym mowa w ust. 1, dowódca jednostki wojskowej prowadzącej szkolenie kierowców wydaje świadectwo ukończenia kursu z zasad eksploatacji i kierowania pojazdem specjalnym i używanym do celów specjalnych, którego wzór zostanie określony w decyzji Ministra Obrony Narodowej.

3. Do kierowania pojazdem specjalnym lub pojazdem używanym do celów specjalnych na podwoziu kołowym uprawnia:

1) prawo jazdy:

a) kategorii B:

- pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 3,5 t z wyjątkiem autobusu lub motocykla,
- zespołem pojazdów złożonym z pojazdu, o którym mowa w lit. a), oraz przyczepy lekkiej,
- zespołem pojazdów złożonym z pojazdu, o którym mowa w lit. a) oraz z przyczepy innej niż lekka, której dopuszczalna masa całkowita nie przekracza masy własnej pojazdu ciągnącego, o ile łączna dopuszczalna masa całkowita zespołu tych pojazdów nie przekracza 4250 kg,

b) kategorii C1:

- pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i nie przekraczającej 7,5 t, z wyjątkiem autobusu,
- zespołem pojazdów złożonym z pojazdu, o którym mowa w lit. a), oraz z przyczepy lekkiej,

c) kategorii C:

- pojazdem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusu,
- zespołem pojazdów złożonym z pojazdu, o którym mowa w lit. a), oraz przyczepy lekkiej,

d) kategorii D1:

- autobusem przeznaczonym konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 17 osób łącznie z kierowcą,
- zespołem pojazdów złożonym z pojazdu, o którym mowa w lit. a), oraz z przyczepy lekkiej,

e) kategorii D:

- autobusem,
- zespołem pojazdów złożonym z pojazdu, o którym mowa w lit. a), oraz z przyczepy lekkiej;

2) pozwolenie wojskowe:

a) kategorii B:

- pojazdem samochodowym specjalnym lub używanym do celów specjalnych o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 3,5 t,
- zespołem pojazdów złożonym z pojazdu, o którym mowa w lit. a), łącznie z przyczepą specjalną lub używaną do celów specjalnych o ile łączna dopuszczalna masa całkowita zespołu tych pojazdów nie przekracza 4250 kg,

b) kategorii C:

- pojazdem samochodowym specjalnym lub używany do celów specjalnych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t,
- zespołem pojazdów złożonym z pojazdu, o którym mowa w lit. a), łącznie z przyczepą specjalną lub używaną do celów specjalnych o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 2,5 t,

c) kategorii C+E - zespołem pojazdów określonych odpowiednio w kategorii pozwolenia wojskowego B lub C, łącznie z przyczepą specjalną lub używaną do celów specjalnych,

d) kategorii D - autobusem specjalnym łącznie z przyczepą specjalną lub używaną do celów specjalnych o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 2,5 t.

§ 2. Do kierowania pojazdem specjalnym na podwoziu gąsienicowym oraz zespołem pojazdów specjalnych składającym się z pojazdu gąsienicowego i przyczepy specjalnej lub używanej do celów specjalnych, jest wymagane jedno z uprawnień do kierowania kategorii B, C, C1, D lub T oraz świadectwo ukończenia kursu z zasad eksploatacji i kierowania pojazdem specjalnym lub pojazdem używanym do celów specjalnych.

§ 3. W razie konieczności ewakuacji zagrożonego mienia jednostki wojskowej, pojazdem specjalnym lub pojazdem używanym do celów specjalnych na rozkaz dowódcy jednostki wojskowej może kierować każdy żołnierz posiadający prawo jazdy lub pozwolenie wojskowe, co najmniej kategorii B i umiejętność kierowania danym pojazdem.

§ 4. Osoba, która złoży wniosek do organu wojskowego o zakwalifikowanie go do służby poza granicami kraju, musi posiadać prawo jazdy odpowiedniej kategorii oraz

świadectwo ukończenia kursu z zasad eksploatacji i kierowania pojazdem specjalnym lub pojazdem używanym do celów specjalnych.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

W porozumieniu:

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Przedmiotowy projekt stanowi wykonanie delegacji ustawowej dla Ministra Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, do określenia w drodze rozporządzenia w sposób odmienny kategorie pozwolenia wojskowego uprawniające do kierowania pojazdami specjalnymi i pojazdami używanymi do celów specjalnych, oraz dodatkowe wymagania w stosunku do żołnierzy kierujących tymi pojazdami.

Delegację zawiera art. 6 ust. 7 ustawy o kierujących pojazdami.

Pojazdy specjalne i używane do celów specjalnych przystosowane są w sposób szczególny do przewozu osób lub ładunków, muszą bowiem zapewniać bezpieczeństwo jadących nimi osób oraz innych uczestników ruchu, a także nie mogą powodować niszczenia nawierzchni dróg lub obiektów drogowych.

Konieczność spełnienia powyższych kryteriów wymaga posiadania przez żołnierzy dodatkowych umiejętności. Ich zdobycie zapewniają kursy z zasad eksploatacji i kierowania takimi pojazdami, prowadzone w jednostkach wojskowych.

Ukończenie kursu z wynikiem pozytywnym potwierdzone będzie wydaniem świadectwa ukończenia ww. kursu, według wzoru określonego w decyzji Ministra Obrony Narodowej.

Zakres projektu rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projekt aktu prawnego.

Projektowane rozporządzenie dotyczy wyłącznie żołnierzy zasadniczej oraz organów wojskowych i nie będzie miało wpływu na podmioty.

2. Konsultacje społeczne.

Z uwagi na fakt, że projekt dotyczy wyłącznie organów wojskowych oraz żołnierzy, zostanie on uzgodniony z komórkami organizacyjnymi Ministerstwa Obrony Narodowej, w tym Sztabu Generalnego WP, rodzajami sił zbrojnych i Żandarmerią Wojskową, natomiast nie będzie poddany konsultacjom społecznym.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Projektowane rozporządzenie nie spowoduje dodatkowych skutków finansowych dla budżetu resortu obrony narodowej i budżetu państwa.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy, nie wiąże się bowiem z powstaniem lub utratą (likwidacją) miejsc pracy.

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

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało bezpośredniego wpływu na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało bezpośredniego wpływu na sytuację i rozwój regionów.

**Rozporządzenie
Ministra Infrastruktury¹⁾
z dnia 2010 r.**

w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami²⁾.

Na podstawie art. 20 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia ... o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wzory dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami oraz ich opis.

§ 2. Ustala się wzór:

- 1) krajowego prawa jazdy, stanowiący załącznik nr 1 do rozporządzenia;
- 2) międzynarodowego prawa jazdy, stanowiący załącznik nr 2 do rozporządzenia;
- 3) pozwolenia do kierowania tramwajem, stanowiący załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 3. Dokumenty stwierdzające uprawnienia do kierowania pojazdami, wydane zgodnie z wzorami określonymi w dotychczasowych przepisach zachowują swoją ważność przez czas w nich określony.

§ 4. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz. U. Nr 89, poz. 855, z 2007 r. Nr 197, poz. 1435 oraz z 2008 r. Nr 215, poz. 1361).

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

W porozumieniu:

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji

Załączniki do rozporządzenia

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

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji dokonuje wdrożenia postanowień dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE L 403 z dnia 30.12.2006 r.).

Wzór krajowego prawa jazdy

Wzór krajowego prawa jazdy zostanie ustalony po ustanowieniu go przez Komisję Europejską

Strona 1

Strona 2

II. Opis wzoru krajowego prawa jazdy.

1.1 Format karty identyfikacyjnej (układ poziomy) o wymiarze 53,98 x 85,60 mm i promieniu zaokrąglenia 3,18 mm i grubości 0,76 mm (+80 µm/-300 µm), której inne właściwości fizyczne i chemiczne odpowiadają standardom określonym w normach:

1) PN-ISO/IEC 7810:1997, Karty identyfikacyjne. Charakterystyki fizyczne,

2) PN-EN ISO/IEC 10373:1997, Karty identyfikacyjne. Metody testowania.

1.2 Karta składa się z rdzenia karty i folii laminującej.

1.3 Barwa tła rdzenia prawa jazdy jest utrzymana w tonacji różowej z nadrukami wyrazów „Prawo jazdy” w językach krajów członkowskich, z zastrzeżeniem pkt 2.5. Poza rdzeń wystaje przezroczysty margines folii laminującej.

1.4 Barwa tekstu, symboli i znaków graficznych prawa jazdy jest czarna, z zastrzeżeniem pkt 2.2 i 2.3.

1.5 Prawo jazdy zawiera elementy zabezpieczające dokument przed sfałszowaniem i podrobieniem.

1.6 Prawo jazdy ma dwie strony.

2.1 Na pierwszej stronie umieszcza się:

2.2 W dwóch wierszach - wyrazy o treściach: „RZECZPOSPOLITA POLSKA”, „PRAWO JAZDY” barwy niebieskiej rozdzielone elementem zabezpieczającym.

2.3 W lewym górnym rogu - symbol „PL” wpisany w okrąg utworzony przez 12 gwiazdek o barwie żółtej na niebieskim tle w kształcie prostokąta o wymiarze 12,5 x 21 mm.

2.4 Następujące cyfry i dane oznaczające:

1 - nazwisko,

2 - imię (imiona),

3 - datę i miejsce urodzenia,

4a - datę wydania prawa jazdy,

4b - datę ważności prawa jazdy,

4c - organ wydający,

4d - nr PESEL,

5 - numer prawa jazdy,

7 - podpis posiadacza,

8 - adres,

9 - kategorie, z wyjątkiem tych, których posiadanie jest warunkiem uzyskania następnych lub zakres uprawnień stanowi część lub całość uprawnień innej kategorii.

2.5 Pod symbolem, o którym mowa w pkt 2.3 - fotografię.

2.6 W prawym dolnym rogu elementy zabezpieczające w postaci znaku graficznego i umieszczonej nad nim pomniejszonej fotografii

posiadacza wykonanej specjalną techniką.

3.1 Na drugiej stronie umieszcza się:

3.2 W lewym górnym rogu - ramkę ograniczającą obszar o wymiarze 7 x 18 mm, oznaczoną liczbą 13; odstęp pomiędzy krótszym bokiem ramki a krótszym bokiem tabeli, o której mowa w pkt 3.5, wynosi 7,5 mm. W przestrzeni między ramką a tabelą znajduje się element zabezpieczający.

3.3 Poniżej ramki, o której mowa w pkt 3.2, umieszcza się kod kreskowy zawierający cechy identyfikujące dokument oraz poniżej numer druku składający się z jednej litery alfabetu łacińskiego i siedmiu cyfr arabskich.

3.4 W lewym dolnym rogu - objaśnienie dotyczące rodzaju wypełnianych danych:

1 - nazwisko,

2 - imię (imiona),

3 - data i miejsce urodzenia,

4a - data wydania prawa jazdy,

4b - data ważności prawa jazdy,

4c - organ wydający,

4d - nr PESEL,

5 - numer prawa jazdy,

7 - podpis posiadacza

- 8 - adres,
- 9 – kategorie,
- 10 – data wydania uprawnienia,
- 11 – data ważności uprawnienia,
- 12 – ograniczenia.

3.5 Tabelę o wymiarze 44 x 49,5 mm zawierającą 18 wierszy podzielonych, z wyjątkiem ostatniego, na cztery kolumny oznaczone cyframi:

- 9 – kategorie,
- 10 - data decyzji o wydaniu uprawnienia określonej kategorii po raz pierwszy,
- 11 - data ważności uprawnienia (znak „-”, oznacza bezterminową ważność uprawnienia),
- 12 – ograniczenia.

Wiersze tabeli mają wymiar 2,75 x 49,5 mm, a cztery rubryki – wymiary odpowiednio: 2,75 x 15,5 mm, 2,75 x 10 mm, 2,75 x 10 i 2,75 x 14 mm. W polach kolumny oznaczonej cyfrą 9 umieszcza się literowe oznaczenia kategorii prawa jazdy oraz, z wyjątkiem kategorii T, ustalone dla nich symbole graficzne. W polach kolumny oznaczonej liczbą 12 umieszcza się liczbowe oznaczenia kodów i subkodów, które określają następujące ograniczenia w korzystaniu z uprawnień lub informacje dodatkowe:

- 1) 01 – wymagana korekta i/lub ochrona wzroku:
 - 01.01 – okulary,
 - 01.02 – soczewka (i) kontaktowa (e),
 - 01.03 – szkła ochronne,
 - 01.04 – szkło matowe,
 - 01.05 – przepaska na oko,
 - 01.06 – okulary lub szkła kontaktowe,
- 2) 02 - wymagana korekta słuchu:
 - 02.01 – aparat słuchowy jednouszny,
 - 02.02 – aparat słuchowy obuuszny,
- 3) 03 – wymagane protezy/szyny ortopedyczne kończyn:
 - 03.01 – proteza/szyna ortopedyczna kończyny górnej,
 - 03.02 – proteza/szyna ortopedyczna kończyny dolnej,
- 4) 05 – wymagane ograniczone korzystanie z pojazdu (obowiązkowe stosowanie subkodów):
 - 05.01 – jazda tylko przy świetle dziennym,
 - 05.02 – jazda tylko w obrębie miasta/regionu,
 - 05.03 – jazda bez pasażerów,
 - 05.04 – jazda z prędkością nie większą niż km/h,
 - 05.05 – jazda tylko w towarzystwie osoby posiadającej prawo jazdy,
 - 05.06 – bez prawa ciągnięcia przyczepy,
 - 05.07 – bez prawa jazdy po autostradach,
 - 05.08 – zakaz spożywania alkoholu,
- 5) 10 – wymagane modyfikacje w układzie zmiany biegów:
 - 10.01 – ręczna zmiana biegów,
 - 10.02 – automatyczna zmiana biegów,
 - 10.03 – zmiana biegów sterowana elektronicznie,
 - 10.04 – regulowana dźwignia zmiany biegów,
 - 10.05 – bez przekładni dodatkowej,
- 6) 15 – wymagana modyfikacja sprzęgła:
 - 15.01 – regulowany pedał sprzęgła,
 - 15.02 – sprzęgło sterowane ręcznie,
 - 15.03 – sprzęgło automatyczne,
 - 15.04 – składany lub odkręcany pedał sprzęgła za przegrodą,
- 7) 20 – wymagane modyfikacje w układzie hamulcowym:
 - 20.01 – regulowany pedał hamulca,
 - 20.02 – powiększony pedał hamulca,
 - 20.03 – pedał hamulca dostosowany do obsługi lewą stopą,
 - 20.04 – pedał hamulca pod całą stopę,
 - 20.05 – wychylny pedał hamulca,
 - 20.06 – ręcznie sterowany hamulec roboczy,
 - 20.07 – maksymalne użycie wzmocnionego hamulca roboczego,
 - 20.08 – maksymalne użycie hamulca awaryjnego zintegrowanego z hamulcem roboczym,
 - 20.09 – regulowane sterowanie hamulca postojowego,
 - 20.10 – elektrycznie sterowany hamulec postojowy,
 - 20.11 – nożny hamulec postojowy,
 - 20.12 – składany lub odkręcany pedał hamulca za przegrodą,
 - 20.13 – hamulec obsługiwany kolanem,

- 20.14 – elektrycznie sterowany hamulec roboczy,
- 8) 25 – wymagane modyfikacje w układzie przyspieszenia:
 - 25.01 – regulowany pedał przyspieszenia,
 - 25.02 – pedał przyspieszenia pod całą stopę,
 - 25.03 – wychylny pedał przyspieszenia,
 - 25.04 – przyspieszenie sterowane ręcznie,
 - 25.05 – przyspieszenie sterowane kolanem,
 - 25.06 – serwo przyspieszacz (elektryczny, pneumatyczny itp.),
 - 25.07 – pedał przyspieszenia po lewej stronie pedału hamulca,
 - 25.08 – pedał przyspieszenia po prawej stronie,
 - 25.09 – składany lub odkręcany pedał przyspieszenia za przegrodą,
- 9) 30 – wymagane wspólne modyfikacje układów hamowania i przyspieszenia:
 - 30.01 – pedały równoległe,
 - 30.02 – pedały na tym samym lub prawie na tym samym poziomie,
 - 30.03 – przesuwne pedały hamowania i przyspieszenia,
 - 30.04 – pedały hamowania i przyspieszenia z przesuwem i szyną,
 - 30.05 – składane lub odkręcane pedały hamowania i przyspieszenia,
 - 30.06 – wypiętrzona podłoga,
 - 30.07 – przegroda z boku pedału hamowania,
 - 30.08 – przegroda na protezę z boku pedału hamulca,
 - 30.09 – przegroda pod pedałami hamowania i przyspieszenia,
 - 30.10 – podparcie pięty/nogi,
 - 30.11 – elektryczne sterowanie hamowania i przyspieszenia,
- 10) 35 – wymagane modyfikacje urządzeń sterowania (przełączniki świateł, wycieraczki szyby przedniej, spryskiwacz, sygnał dźwiękowy, kierunkowskazy):
 - 35.01 – urządzenia sterowania obsługiwane bez negatywnego wpływu na kierowanie i obsługę,
 - 35.02 – urządzenia sterowania obsługiwane bez puszczenia kierownicy i akcesoriów (gałek, dźwigni itp.),
 - 35.03 – urządzenia sterowania obsługiwane bez puszczenia kierownicy i akcesoriów lewą ręką,
 - 35.04 – urządzenia sterowania obsługiwane bez puszczenia kierownicy i akcesoriów prawą ręką,
 - 35.05 – urządzenia sterowania obsługiwane bez puszczenia kierownicy i akcesoriów ze wspólnymi mechanizmami hamowania i przyspieszenia,
- 11) 40 – wymagane modyfikacje w układzie kierowniczym:
 - 40.01 – zwykły układ kierowania ze wspomaganiem,
 - 40.02 – układ kierowniczy z aktywnym wspomaganiem,
 - 40.03 – układ kierowniczy z systemem rezerwowym (sprężeniem zwrotnym),
 - 40.04 – wydłużona kolumna kierownicy,
 - 40.05 – zmodyfikowana kierownica (grubszy lub cieńszy przekrój koła kierownicy, kierownica o mniejszej średnicy itp.),
 - 40.06 – wychylne koło kierownicy,
 - 40.07 – pionowe koło kierownicy,
 - 40.08 – poziome koło kierownicy,
 - 40.09 – kierowanie nożne,
 - 40.10 – alternatywny system kierownicy (drażek itp.),
 - 40.11 – gałka na kierownicy,
 - 40.12 – szyna ortopedyczna ręki na kole kierownicy,
 - 40.13 – ze stawem szynowym,
- 12) 42 – wymagane modyfikacje lusterka (lusterek):
 - 42.01 – zewnętrzne lustro prawe lub lewe,
 - 42.02 – zewnętrzne lustro na wysięgniku,
 - 42.03 – dodatkowe zewnętrzne lustro pozwalające na obserwację ruchu,
 - 42.04 – panoramiczne wewnętrzne lustro,
 - 42.05 – lustro do obserwacji martwych pól,
 - 42.06 – elektrycznie sterowane zewnętrzne lustro (lusterka),
- 13) 43 – wymagane modyfikacje fotela kierowcy:
 - 43.01 – fotel kierowcy na dobrej wysokości obserwacyjnej i w normalnej odległości od kierownicy i pedałów,
 - 43.02 – fotel kierowcy dostosowany do kształtu ciała,
 - 43.03 – fotel kierowcy z oparciem bocznym stabilizującym pozycję,
 - 43.04 – fotel kierowcy z podłokietnikami,
 - 43.05 – wydłużone szyny prowadzące fotela kierowcy,
 - 43.06 – regulacja pasa bezpieczeństwa,
 - 43.07 – pas bezpieczeństwa szelkowy,
- 14) 44 – wymagane modyfikacje motocykli (obowiązkowe stosowanie subkodów):
 - 44.01 – hamulec z pojedynczym sterowaniem,
 - 44.02 – zmodyfikowany hamulec ręczny,

- 44.03 – zmodyfikowany hamulec nożny,
- 44.04 – zmodyfikowana ręczka przyspieszenia,
- 44.05 – ręczna zmiana biegów i ręczne sprzęgło,
- 44.06 – zmodyfikowane lusterko (lusterka) wsteczne,
- 44.07 – zmodyfikowane wskaźniki kontrolne (kierunkowskazy, lampy hamulca itp.),
- 44.08 – wysokość siedzenia pozwalająca kierowcy na oparcie dwóch stóp na ziemi jednocześnie w pozycji

siedzącej,

- 15) 45 – wyłącznie motocykle z koszem,
- 16) 50 – dla określonego pojazdu/nadwozia (numer identyfikacyjny pojazdu, VIN),
- 17) 51 – dla określonego pojazdu/tablicy rejestracyjnej (numer rejestracyjny pojazdu, VRN),
- 18) 70 – wymiana prawa jazdy numer.....wydanego przez.....(wyróżnik UE/ONZ w przypadku państwa trzeciego; np.:70.0123456789.NL),
- 19) 71 – wtórnik prawa jazdy numer.....(wyróżnik UE/ONZ w przypadku państwa trzeciego; np.:71.987654321.HR),
- 20) 72 – wyłącznie dla pojazdów kategorii A z maksymalną pojemnością skokową cylindra 125 cm³ oraz maksymalną mocą 11 KW (A1),
- 21) 73 – wyłącznie dla pojazdów kategorii B z silnikiem, typów trójkołowych lub czterołowych (B1),
- 22) 74 – wyłącznie dla pojazdów kategorii C, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 7.500 kg (C1),
- 23) 75 – wyłącznie dla pojazdów kategorii D, z nie więcej niż 16 miejscami siedzącymi, wyłączając siedzenie kierowcy (D1),
- 24) 76 - wyłącznie dla pojazdów kategorii C, których dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 7.500 kg (C1), połączonych z przyczepą, której dopuszczalna masa całkowita przekracza 750 kg, o ile dopuszczalna masa całkowita utworzonego w ten sposób zespołu pojazdów nie przekracza 12.000 kg, a dopuszczalna masa całkowita przyczepy nie przekracza masy własnej pojazdu ciągnącego (C1+E),
- 25) 77 – wyłącznie dla pojazdów kategorii D z nie więcej niż 16 miejscami siedzącymi bez siedzenia kierowcy (D1) połączonych z przyczepą, której dopuszczalna masa całkowita przekracza 750 kg, o ile (a) dopuszczalna masa całkowita utworzonego w ten sposób zespołu pojazdów nie przekracza 12.000 kg, a dopuszczalna masa całkowita przyczepy nie przekracza masy własnej pojazdu ciągnącego oraz (b) przyczepa nie jest wykorzystywana do przewozu pasażerów (D1+E),
- 26) 78 - wyłącznie jazdy z automatyczną skrzynią biegów,
- 27) 101 – wymagane dodatkowe oznakowanie pojazdu,
- 28) 102 – wymiana uzyskanego przed dniem 1 lipca 1999 r. prawa jazdy kategorii C bez posiadania kategorii B prawa jazdy,
- 29) 103 – wymiana uzyskanego przed dniem 1 lipca 1999 r. prawa jazdy kategorii D bez posiadania kategorii B prawa jazdy,
- 30) 104 – wymiana prawa jazdy kategorii M z ograniczeniem do kierowania tylko pojazdami wolnobieżnymi,
- 31) 105 – wymiana prawa jazdy kategorii trolejbusowej z ograniczeniem do kierowania tylko trolejbusami,
- 32) 106 – zakaz w zakresie kategorii B prawa jazdy przy posiadaniu kategorii C1, C, D1, lub D prawa jazdy,
- 33) 107 – wymagane dostosowanie pojazdu do rodzaju schorzenia.

W przypadku gdy ograniczenie dotyczy wszystkich posiadanych przez osobę kategorii prawa jazdy, odpowiedni kod umieszcza się wyłącznie w ostatnim wierszu tabeli.

Wzór międzynarodowego prawa jazdy

RZECZPOSPOLITA POLSKA



MIĘDZYNARODOWY RUCH SAMOCHODOWY

MIĘDZYNARODOWE PRAWO JAZDY

Nr 0000001

Konwencja o ruchu drogowym z dnia
8 listopada 1968 r.

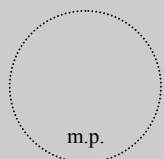
Ważne do roku

Wydane przez

w

dnia r.

Nr krajowego prawa jazdy



.....
Podpis i pieczęć organu
wydającego prawo jazdy

Niniejsze prawo jazdy nie jest ważne w ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Jest ono ważne na terytoriach wszystkich innych Umawiających się Stron. Kategorie pojazdów, do których prowadzenia ono uprawnia, ustalone są na końcu książeczki.

Niniejsze prawo jazdy nie zwalnia jego posiadacza od obowiązku przestrzegania w każdym z Państw, w którym uczestniczy w ruchu, ustaw i przepisów dotyczących osiedlania się lub wykonywania zawodu. W szczególności prawo jazdy traci swą ważność w Państwie, w którym jego posiadacz osiedla się na stałe.

DANE DOTYCZĄCE KIERUJĄCEGO

Nazwisko 1.
 Imiona 2.
 Miejsce urodzenia 3.
 Data urodzenia 4.
 Miejsce zamieszkania 5.

KATEGORIE POJAZDÓW, NA KTÓRE PRAWO JAZDY JEST WAŻNE

Motocykle	A
Samochody osobowe i inne pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej nie przekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusów i motocykli	B
Pojazdy samochodowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusów	C
Autobusy	D
Pojazdy wymienione w posiadanym prawie jazdy kategorii B, C lub D łącznie z przyczepą	E

WARUNKI OGRANICZAJĄCE UŻYWANIE

.....

PARTICULARS CONCERNING THE DRIVER

Surname 1.
 Other names 2.
 Place of birth 3.
 Date of birth 4.
 Home address 5.

CATEGORIES OF VEHICLES FOR WHICH THE PERMIT IS VALID

Motor-cycles	A
Motor vehicles, other than those in category A, having a permissible maximum weight not exceeding 3500 kg (7 700 lb) and not more than eight seats in addition to the driver seat.	B
Motor vehicles used for the carriage of goods and whose permissible maximum weight exceeds 3 500 kg (7 700 lb).	C
Motor vehicles used for the carriage of passengers and having more than eight seats in addition to the driver's seat.	D
Combination of vehicles of which the drawing vehicles is in category or categories for which the driver is licensed (B and/or C and/or D), but which are not themselves in that category or categories.	E

RESTRICTIVE CONDITIONS OF USE

.....

ЗАПИСИ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ВОДИТЕЛЮ

Фамилия 1.
 Имя 2.
 Место рождения 3.
 Дата рождения 4.
 Местожительство 5.

КАТЕГОРИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, НА УПРАВЛЕНИЕ КОТОРЫМИ ВЫДАНО УДОСТОВЕРЕНИЕ

Мотоциклы	A
Автомобили, за исключением упомянутых в категории A, разрешен - ный максимальный вес которых не превышает 3 500 кг (7700 фунтов) и число сидячих мест которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми	B
Автомобили, предназначены для перевозки грузов, разрешенный максимальный вес которых превышает 3 500 кг (7700 фунтов)	C
Автомобили, предназначены для перевозки пассажиров и имеющие более восьми сидячих мест, помимо сиденья водителя	D
Составы транспортных средств с тягачом, относящимся к категории B, C или D, которыми водитель имеет право управлять, но которые не входят сами в одну из этих категорий или в эти категории	E

УСЛОВИЯ, ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

.....

ANGABEN ZUR PERSON DES FÜHRERS

Name..... 1.
 Vornamen 2.
 Geburtsort 3.
 Geburtsdatum 4.
 Wohnort 5.

FAHRZEUGKLASSE, FÜR DIE DER FÜHRERSCHEIN GILT

Kraftfräder	A
Kraftfahrzeuge (Artikel 1 Buchstabe p) - ausgenommen jene der Klasse A - mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3,5 t (7700 Pfund) und mit nicht mehr als 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz	B
Kraftfahrzeuge (Artikel 1 Buchstabe p) zur Güterbeförderung mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t (7700 Pfund)	C
Kraftfahrzeuge (Artikel 1 Buchstabe p) zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz	D
Miteinander verbundene Fahrzeuge, deren Zugfahrzeug in die Klasse B, C oder D fällt, zu dessen Führung der Fahrzeugführer berechtigt ist, die aber selbst nicht in diese Klasse (n) fallen	E

EINSCHRÄNKENDE AUFLAGEN

.....

INDICACIONES RELATIVAS AL CONDUCTOR

Apellidos 1.
 Nombres 2.
 Lugar de nacimiento 3.
 Fecha de nacimiento 4.
 Domicilio 5.

CATEGORÍA DE VEHÍCULOS PARA LOS CUALES ES VALIDO EL PERMISO

Motocicletas	A
Automóviles, no comprendidos en la categoría A, cuyo peso máximo autorizado no exceda de 3500 kg (7 700 libras) y cuyo número de asientos, sin contar el del conductor, no exceda de ocho.	B
Automóviles destinados al transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado exceda de 3 500 kg (7 700 libras).	C
Automóviles destinados al transporte de personas y que tengan más de ocho asientos, sin contar el del conductor.	D
Conjuntos de vehículos cuyo tractor esté comprendido en cualquiera de las categorías B, C o D para las cuales esté habilitado el conductor pero que por su naturaleza no queden incluidos en ninguna de esas categorías.	E

CONDICIONES RESTRICTIVAS

.....

INDICATIONS RELATIVES AU CONDUCTEUR

Nom 1.
 Prénoms 2.
 Lieu de naissance 3.
 Date de naissance 4.
 Domicile 5.

CATÉGORIE DE VÉHICULES POUR LESQUELS LE PERMIS EST VALABLE

Motocycles	A
Automobiles, autres que celles de la catégorie A, dont le poids maximal autorisé n'excède pas 3500 kg (7 700 livres) et dont le nombre de places assises, outre le siège du conducteur, n'excède pas huit.	B
Automobiles affectées au transport de marchandises et dont le poids maximal autorisé excède 3 500 kg (7 700 livres).	C
Automobiles affectées au transport de personnes et ayant plus de huit places assises, outre le siège du conducteur.	D
Ensemble de véhicules dont le tracteur rentre dans la ou les catégories B, C ou D pour lesquelles le conducteur est habilité, mais qui ne rentrent pas eux-mêmes dans cette catégorie ou ces catégories.	E

CONDITIONS RESTRICTIVES D'UTILISATION

.....

1.		
2.		
3.		
4.		
5.		

A	○	Photographie ○
B	○	
C	○	
D	○	
E	○	

Signature du titulaire

EXCLUSIONS:
 Le titulaire est déchu
 du droit de conduire
 sur le territoire de jusqu'au
 A le ○

Le titulaire est déchu
 du droit de conduire
 sur le territoire de jusqu'au
 A le ○

Strona 7

Opis wzoru międzynarodowego prawa jazdy:

- 1.1 Format A6 (układ pionowy).
- 1.2 Międzynarodowe prawo jazdy posiada okładkę barwy szarej i osiem stron wewnętrznych barwy białej.
- 1.3 Tekst, symbole i znaki graficzne umieszczone na kartkach okładki i stronach wewnętrznych są barwy czarnej.
- 2.1 Na zewnętrznej stronie pierwszej kartki okładki umieszcza się:
- 2.2 wyrazy w jednym wierszu o treści - „RZECZPOSPOLITA POLSKA”,
- 2.3 symbol „PL” wpisany w elipsę,
- 2.4 wyrazy o treściach:
 - 1) w dwóch wierszach - „MIĘDZYNARODOWY RUCH SAMOCHODOWY, MIĘDZYNARODOWE PRAWO JAZDY”,
 - 2) w jednym wierszu - „Nr” i numer druku, składający się z siedmiu cyfr arabskich,
 - 3) w dwóch wierszach - „Konwencja o ruchu drogowym z dnia 8 listopada 1968 r.”,
 - 4) w pięciu wierszach - „Ważne do roku, Wydane przez, w, dnia r., Nr krajowego prawa jazdy,”,
 - 5) w trzech wierszach - „..... Podpis i pieczęć organu wydającego prawo jazdy”,
- 2.5 symbol „m.p.” wpisany w okrąg o średnicy 20 mm, który jest linią przerywaną
- 3.1. Na wewnętrznej stronie pierwszej kartki okładki umieszcza się:
- 3.2 wyrazy o następujących treściach:
 - 1) w pięciu wierszach - „Niniejsze prawo jazdy nie jest ważne w ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Jest ono ważne na terytoriach wszystkich innych Umawiających się Stron. Kategorie pojazdów, do których prowadzenia ono uprawnia ustalone są na końcu książeczki”,

2) w pięciu wierszach - „Niniejsze prawo jazdy nie zwalnia jego posiadacza od obowiązku przestrzegania w każdym z państw, w którym uczestniczy w ruchu, ustaw i przepisów dotyczących osiedlania się lub wykonywania zawodu. W szczególności prawo jazdy traci swą ważność w państwie, w którym jego posiadacz osiedla się na stałe”,

3.3 w czterech kolumnach - listę państw, które ratyfikowały postanowienia Konwencji o ruchu drogowym sporządzonych

w Genewie dnia 19 września 1949 r. i w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.

4.1 Strony 6 i 7 odpowiadają wzorowi nr 3, określone w załączniku nr 7 do Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w

Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. i drukowane są w języku francuskim.

4.2 Strony od 1 do 5 powtarzają treść oraz układ symboli i znaków graficznych strony 6 kolejno w językach: polskim, angielskim, rosyjskim, niemieckim i hiszpańskim.

4.3 Ostatnia strona jest pusta.

Wzór pozwolenia do kierowania tramwajem

**POZWOLENIE DO KIEROWANIA
TRAMWAJEM**

1. Nazwisko

2. Imiona

3. Data ur. 4. Adres zamiesz.: Kod

Miejsc.

Ul.

Nr budynku Nr lokalu

Miejsce na fotografię 45 x 35 mm

m.p.

.....
(podpis posiadacza)

5. Data wydania r.

6. Data ważności r.

7. Organ wydający:

Nazwa

Kod Miejsc.

8. Nr pozwolenia /

.....
(podpis i pieczęć organu wydającego)

Seria A Nr 0000001

Strona 1

9. Zmiana adresu zamiesz.: Kod

Miejsc.

Ul.

Nr budynku Nr lokalu

Data r.

.....
podpis i pieczęć organu wydającego

10. Miejsce na adnotacje urzędowe

Strona 2

Opis wzoru pozwolenia do kierowania tramwajem:

- 1.1 Format A7 (układ pionowy).
- 1.2 Pozwolenie do kierowania tramwajem posiada 2 strony o barwie różowej.
- 1.3 Tekst i znaki graficzne są barwy czarnej.
- 1.4 Pozwolenie do kierowania tramwajem ma dwie strony.
- 2.1 Na pierwszej stronie umieszcza się:
- 2.2 wyrazy o treściach:
 - 1) w dwóch wierszach - „POZWOLENIE DO KIEROWANIA TRAMWAJEM”,
 - 2) w sześciu wierszach - „1. Nazwisko, 2. Imiona, 3. Data ur., 4. Adres zamiesz.: Kod-....., Miejsc., Ul., Nr budynku, Nr lokalu”,
 - 3) w dwóch wierszach - „..... (podpis posiadacza)”,
- 2.3 ramkę o wymiarze 45 x 35 mm, a w niej wyrazy o treści: „Miejsce na fotografię 45 x 35 mm”,
- 2.4 symbol „m.p.” wpisany w okrąg o średnicy 15 mm, który jest linią przerywaną,
- 2.5 w jednym wierszu - numer druku składający się z jednej litery alfabetu łacińskiego poprzedzonej wyrazem o treści „Seria” i siedmiu cyfr arabskich poprzedzonych wyrazem o treści „Nr”,
- 2.6 wyrazy o treściach:
 - 1) w ośmiu wierszach - „5. Data wydania r., 6. Data ważności r., 7. Organ wydający: Nazwa, Kod -, Miejsc., 8. Nr pozwolenia/.....”,
 - 2) W dwóch wierszach - „..... (podpis i pieczęć organu wydającego)”.
- 3.1 Na drugiej stronie umieszcza się:
- 3.2 wyrazy o treściach:
 - 1) w pięciu wierszach - „9. Zmiana adresu zamiesz.: Kod-....., Miejsc., Ul., Nr budynku, Nr lokalu, Data r.”,
 - 2) w dwóch wierszach - „..... (podpis i pieczęć organu wydającego)”.
- 3.3 linię ciągłą o długości 68 mm,
- 3.4 wyrazy o treści w jednym wierszu - „10. Miejsce na adnotacje urzędowe”.

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami stanowi wypełnienie upoważnienia ustawowego określonego w art. 20 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia ... o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...).

Projekt rozporządzenia określa wzory dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami wraz z ich opisem, a także wzór krajowego prawa jazdy, międzynarodowego prawa jazdy i pozwolenie do kierowania tramwajem.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania projektu do uzgodnień międzyresortowych.

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

Przedmiotowy projekt jest objęty prawem Unii Europejskiej, wdraża postanowienia dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE L 403 z dnia 30.12.2006 r.).

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny:

- osoby ubiegające się o otrzymanie prawa jazdy,
- organy wydające dokumenty.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa
- Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Pasażerskiego Międzynarodowego Transportu Samochodowego, Warszawa
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawie
- Sekretariat transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Św.
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno
- Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny
- Liga Obrony Kraju
- Polski Związek Automobilowy
- Instytut Transportu Samochodowego
- Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
- Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
- Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Polskie Stowarzyszenie Motorowe
- Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżet samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

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

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionów.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2010 r.

w sprawie wydawania uprawnień do kierowania pojazdami

Na podstawie art. 20 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr, poz.) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe czynności organów i innych jednostek w sprawach związanych z wydawaniem i zatrzymywaniem dokumentów, cofaniem i przywracaniem uprawnień do kierowania pojazdami oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach;
- 2) wysokość opłat za wydanie:
 - a) prawa jazdy,
 - b) pozwolenia na kierowanie tramwajem.

2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie - rozumie się przez to ustawę z dnia ... o kierujących pojazdami;
- 2) organie - rozumie się przez to odpowiednio starostę lub marszałka województwa mazowieckiego w przypadku określonym w art. 10 ust. 3 ustawy;
- 3) ośrodku - rozumie się przez to wojewódzki ośrodek ruchu drogowego;
- 4) pozwoleniu - rozumie się przez to pozwolenie do kierowania tramwajem;
- 5) uprawnieniu - rozumie się przez to decyzję administracyjną organu o wydaniu prawa jazdy, pozwolenia lub wtórnika tych dokumentów;
- 6) zakazie - rozumie się przez to decyzję administracyjną o zatrzymaniu prawa jazdy lub pozwolenia, cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami lub orzeczony prawomocnym wyrokiem sądu zakaz prowadzenia pojazdów;
- 7) aktach ewidencyjnych osoby - rozumie się przez to przypisany określonej osobie zbiór wszystkich dokumentów wydanych w sprawie uprawnień do kierowania pojazdami;
- 8) karcie kierowcy - rozumie się przez to dokument zawierający aktualną informację o posiadanych przez osobę uprawnieniach i zakazach oraz wybrane dane z akt ewidencyjnych osoby;
- 9) wniosku - rozumie się przez to wniosek, którego wzór określa załącznik nr 1 do rozporządzenia;
- 10) wniosku elektronicznym - rozumie się przez to wniosek składany za pośrednictwem środków komunikacji elektronicznej;
- 11) systemie teleinformatycznym - rozumie się przez to system współpracujący z systemem teleinformatycznym ewidencji kierowców, z wykorzystaniem którego organ wykonuje czynności związane z wydawaniem praw jazdy, zamieszcza dane i informacje w bazie danych oraz składa zamówienia na wykonanie praw jazdy;
- 12) państwie członkowskim Unii Europejskiej - rozumie się przez to również Konfederację Szwajcarską oraz państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) - stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

§ 2. Wydanie lub odmowa wydania prawa jazdy, pozwolenia oraz ich wtórników następuje w drodze decyzji administracyjnej.

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

§ 3. 1. Starosta zamawia spersonalizowane krajowe prawa jazdy u producenta tych dokumentów, przesyłając z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego dane i informacje zawarte we wniosku oraz fotografię i podpis wnioskodawcy. Wzór i opis prawa jazdy określają przepisy w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami.

2. Producent przekazuje wykonane prawa jazdy do właściwego organu w terminie nie dłuższym niż 7 dni od dnia otrzymania danych, o których mowa w ust. 1.

3. Międzynarodowe prawa jazdy i pozwolenia wydaje się na blankietach, których wzór i opis określają przepisy, o których mowa w ust. 1, dostarczonych przez producenta, o którym mowa w ust. 1, przez umieszczenie na blankietach pismem maszynowym lub przy użyciu drukarki komputerowej danych zawartych we wniosku.

§ 4. 1. Organ wydający prawo jazdy lub pozwolenie prowadzi:

1) akta ewidencyjne kierowców - osób posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi lub tramwajem;

2) akta ewidencyjne osób bez uprawnień - osób, które:

a) nie uzyskały uprawnień ze względu na niespełnianie wymogów określonych w ustawie, nie posiadają uprawnień do kierowania pojazdami silnikowymi lub tramwajem, a orzeczony został wobec nich zakaz prowadzenia pojazdów,

b) mają wydane za granicą krajowe prawo jazdy i orzeczony został zakaz prowadzenia pojazdów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub wydane orzeczenie lekarskie o istnieniu przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami.

2. Akta ewidencyjne osób powinny być oprawione w teczki i przechowywane w specjalnie do tego celu przeznaczonym archiwum - do czasu wystawienia osobie, której dotyczą, aktu zgonu; wydane dokumenty uprawniające do kierowania pojazdami unieważnia się, wprowadzając odpowiednie dane do wniosku i systemu informatycznego.

3. Teczki powinny być ułożone w sposób umożliwiający ich lokalizację na podstawie danych osobowych lub numeru karty kierowcy.

4. Karty kierowców wystawione przed dniem 1 stycznia 2002 r. powinny być ułożone rocznikami według kolejnych ich numerów, a po ujęciu ich w systemie informatycznym - dołączone do akt ewidencyjnych osoby. Właściwy organ przydziela osobie tylko jeden stały numer karty kierowcy.

5. Wydawanie praw jazdy, pozwoleń i obsługę informatycznych środków technicznych prowadzą wyznaczeni przez organ pracownicy przeszkoleni w zakresie znajomości przepisów związanych z wydawaniem tych dokumentów oraz obsługi tych środków technicznych.

6. Osoby, o których mowa w ust. 5, posługują się przy korzystaniu z informatycznych środków technicznych, w szczególności przy wprowadzaniu do programu informatycznego danych lub ich zmianie, przyznanym przez organ hasłem i indywidualnym kluczem cyfrowym.

7. Przyznane hasło i klucz stanowią tajemnicę służbową.

Rozdział 2

Wydawanie krajowych praw jazdy i pozwoleń

§ 5. 1. Prawo jazdy lub pozwolenie albo wtórnik tych dokumentów wydaje się w następujących przypadkach, po otrzymaniu:

1) od osoby ubiegającej się o wydanie po raz pierwszy prawa jazdy lub pozwolenia - za pośrednictwem ośrodka:

a) wniosku,

b) zaświadczenia o ukończeniu wymaganego dla danej kategorii rodzaju szkolenia,

c) orzeczenia lekarskiego stwierdzającego brak przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem i orzeczenia psychologicznego o braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem, o ile jest ono wymagane,

d) pisemnej zgody rodziców lub opiekunów, jeżeli osoba nie ukończyła 18 lat,

e) dowodu uiszczenia opłaty za wydanie prawa jazdy lub pozwolenia,

f) wyraźnej fotografii o wymiarach 3,5 x 4,5 cm, przedstawiającej osobę bez nakrycia głowy i okularów z ciemnymi szklami w taki sposób, aby ukazywała głowę w pozycji lewego półprofilu z widocznym lewym uchem, z zachowaniem równomiernego oświetlenia twarzy. Osoba z wrodzonymi

lub nabytymi wadami narządu wzroku może załączyć fotografię przedstawiającą osobę w okularach z ciemnymi szklami, a osoba nosząca nakrycie głowy zgodnie z zasadami swojego wyznania - fotografię przedstawiającą osobę z nakryciem głowy, pod warunkiem, że fotografia taka zamieszczona jest w dokumencie potwierdzającym tożsamość tej osoby;

2) od osoby ubiegającej się o rozszerzenie uprawnień do kierowania pojazdami dokumentów:

a) o których mowa w pkt 1 - za pośrednictwem ośrodka,
b) potwierdzających spełnienie wymagań, o których mowa w art. 11 ust. 4 ustawy, lub kserokopii posiadanego prawa jazdy kategorii:

- B, jeżeli osoba ubiega się o prawo jazdy kategorii C, C1, D lub D1,
- B, C, C1, D lub D1, jeżeli osoba ubiega się o prawo jazdy odpowiednio kategorii B+E, C+E, C1+E, D+E lub D1+E;

c) potwierdzających spełnienie wymagań, o których mowa w art. 8 ust. 1 pkt 4 ustawy, lub kserokopii posiadanego prawa jazdy kategorii:

- A2, jeżeli osoba ubiega się o prawo jazdy kategorii A;

3) od osoby ubiegającej się o wydanie wtórnika prawa jazdy lub pozwolenia:

a) dokumentów, o których mowa w pkt 1 lit. a, e i f,

b) dokumentu, o którym mowa w pkt 1 lit. c, jeżeli zmiana dotyczy daty ważności uzyskanego uprawnienia,

c) kserokopii posiadanego prawa jazdy lub pozwolenia, jeżeli wydanie dokumentu następuje w wyniku zmiany danych;

4) w przypadku osoby ubiegającej się o wymianę wojskowego dokumentu stwierdzającego uprawnienia do kierowania pojazdem:

a) dokumentów, o których mowa w pkt 1 lit. a, e i f - od osoby,

b) akt ewidencyjnych kierowcy oraz dokumentu stwierdzającego uprawnienia do kierowania pojazdem - z jednostki wojskowej, której dowódca wystawił osobie odbywającej zasadniczą służbę wojskową przedmiotowy dokument;

5) od osoby ubiegającej się o wymianę prawa jazdy wydanego za granicą przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, państwo-stronę konwencji o ruchu drogowym lub odpowiadającego wzorowi prawa jazdy określonego w tych konwencjach:

a) dokumentów, o których mowa w pkt 1 lit. a, e i f,

b) kserokopii posiadanego prawa jazdy wraz z tłumaczeniem na język polski, sporządzonym lub poświadczonym przez tłumacza przysięgłego lub właściwego konsula Rzeczypospolitej Polskiej; dokumenty te są również wymagane od osoby ubiegającej się o wymianę prawa jazdy wydanego za granicą, jeżeli z rozporządzenia ministra właściwego do spraw transportu wydanego na podstawie przepisu art. 14 ust. 4 ustawy lub z umów międzynarodowych wynika wzajemna wymiana praw jazdy bez wymogu sprawdzania kwalifikacji;

6) od osoby ubiegającej się o wymianę wydanego zagranicznego prawa jazdy nieokreślonego w konwencjach o ruchu drogowym - za pośrednictwem ośrodka, z zastrzeżeniem § 7 ust. 7:

a) dokumentów, o których mowa w pkt 1 lit. a, e i f,

b) kserokopii posiadanego prawa jazdy wraz z tłumaczeniem na język polski, sporządzonym lub poświadczonym przez tłumacza przysięgłego lub właściwego konsula Rzeczypospolitej Polskiej;

7) od ministra właściwego do spraw zagranicznych wniosku dotyczącego osoby, o której mowa w art. 10 ust. 3 ustawy, oraz:

a) za pośrednictwem ośrodka, gdy wniosek dotyczy osoby ubiegającej się po raz pierwszy o wydanie prawa jazdy - dokumentów, o których mowa w pkt 1,

b) za pośrednictwem ośrodka, gdy wniosek dotyczy osoby ubiegającej się o rozszerzenie uprawnień ujętych w prawie jazdy - dokumentów, o których mowa w pkt 2,

c) w przypadku gdy wniosek dotyczy osoby ubiegającej się o wymianę prawa jazdy wydanego za granicą przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, państwo-stronę konwencji o ruchu drogowym lub odpowiadającego wzorowi prawa jazdy określonego w tych konwencjach:

- dokumentów, o których mowa w pkt 1 lit. a, e i f,

- kserokopii posiadanego prawa jazdy wraz z tłumaczeniem sporządzonym lub poświadczonym przez tłumacza przysięgłego lub właściwie umocowanego urzędnika przedstawicielstw dyplomatycznych, urzędów konsularnych i misji specjalnych, o których mowa w art. 10 ust. 3 ustawy,

d) za pośrednictwem ośrodka, gdy wniosek dotyczy osoby ubiegającej się o wymianę wydanego za granicą prawa jazdy nieokreślonego w konwencjach o ruchu drogowym:

- dokumentów, o których mowa w pkt 1 lit. a, e i f,
 - kserokopii posiadanego prawa jazdy wraz z tłumaczeniem sporządzonym lub poświadczonym przez tłumacza przysięgłego lub właściwie umocowanego urzędnika przedstawicielstw dyplomatycznych, urzędów konsularnych i misji specjalnych, o których mowa w art. 10 ust. 3 ustawy;
- 8) od osoby podlegającej kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji w trybie art. 93 ust. 1 pkt 1 ustawy - za pośrednictwem ośrodka:
- a) wniosku,
 - b) skierowania wydanego przez organ;
- 9) od osoby podlegającej kursowi reedukacyjnemu w trybie art. 93 ust. 1 pkt 4 ustawy - zaświadczenia wydanego przez organ;
- 10) od osoby podlegającej kursowi reedukacyjnemu w trybie art. 93 ust. 1 pkt 5 ustawy - zaświadczenia wydanego przez organ;
- 11) od osoby mającej wydany zakaz na okres nieprzekraczający 1 roku - wniosku o zwrot zatrzymanego prawa jazdy lub przywrócenie cofniętego uprawnienia;
- 12) od osoby zamieszkałej poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej, która ubiega się o wydanie przed upływem okresu orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów prawa jazdy wydanego za granicą - wniosku;
- 13) od osoby posiadającej prawo jazdy kategorii B z ograniczeniem do kierowania pojazdami z automatyczną skrzynią biegów a ubiegającej się o prawo jazdy kategorii B bez ograniczenia - za pośrednictwem ośrodka:
- a) dokumentów, o których mowa w pkt 1 lit. a, e i f,
 - b) kserokopii posiadanego prawa jazdy;
- 14) od osoby ubiegającej się o wpis potwierdzający odbycie kwalifikacji wstępnej lub szkolenia okresowego:
- a) wniosku,
 - b) dokumentów, o których mowa w art. 15 ust. 2 ustawy, oraz
 - c) fotografii, o której mowa w pkt 1 lit. f, kserokopii posiadanego prawa jazdy i dowodu uiszczenia opłaty za wymianę prawa jazdy, która jest równa opłacie za wydanie prawa jazdy;
- 15) od osoby posiadającej kartę motorowerową a ubiegającej się o prawo jazdy kategorii AM :
- a) dokumentów, o których mowa w pkt 1 lit. a, e i f,
 - b) kserokopii posiadanej karty motorowerowej.
2. Osoba ubiegająca się o wydanie prawa jazdy składa oświadczenie o spełnianiu warunku, o którym mowa w art 11 ust. 1 pkt 5 ustawy, a cudzoziemiec dołącza ponadto do wniosku kserokopię karty pobytu, wizego pobytowej lub innego dokumentu potwierdzającego posiadanie prawa pobytu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej albo zaświadczenie, że studiuje co najmniej od sześciu miesięcy.
3. Warunkiem wydania prawa jazdy lub pozwolenia, w przypadkach określonych w ust. 1 pkt 1, 2, 4, 5, 6, 12 i 13, jest uiszczenie opłaty ewidencyjnej.
4. Dowód uiszczenia opłaty, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. e, osoba składa bezpośrednio do organu, jeżeli wnioskuje o osobisty odbiór dokumentu.
5. Wniosek, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, 2, 6, 7 lit. a, b i d, pkt 8, 9 i 12, powinien zawierać adnotację egzaminatora o uzyskaniu przez osobę pozytywnego wyniku egzaminu państwowego w zakresie wymaganym przepisami w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów.
6. Wniosek, o którym mowa w ust. 1 pkt 3-5, pkt 7 lit. c i pkt 10, 11 i 13, składa się bezpośrednio do organu.
7. Polskie prawo jazdy otrzymane od organu zagranicznego, który dokonał jego wymiany na zagraniczne prawo jazdy, unieważnia się przez obcięcie lewego rogu o powierzchni co najmniej 1 cm² i umieszcza się w aktach ewidencyjnych kierowców, wprowadzając jednocześnie odpowiednie dane do wniosku i systemu informatycznego. Jeżeli polskie prawo jazdy wymienione na zagraniczne nie jest autentyczne, organ polski niezwłocznie powiadamia o tym fakcie organ zagraniczny, który dokonał wymiany.
8. W celu wydania wtórnika prawa jazdy osobie, której prawo jazdy wydane zostało przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej, należy zwrócić się do właściwego organu tego państwa o podanie danych zamieszczonych na oryginale dokumentu. Wydając wtórniki dokumentu, organ zamieszcza w nim kod 71, o którym mowa w przepisach w sprawie wzorów dokumentów uprawniających do kierowania pojazdami. Wystąpienie właściwego do praw jazdy organu innego

państwa członkowskiego Unii Europejskiej, wymieniającego polskie krajowe prawo jazdy lub wydającego jego wtórnik, obliguje organ polski do niezwłocznego udzielenia odpowiedzi w zakresie wystąpienia bezpośrednio na adres organu występującego.

9. W przypadku wymiany prawa jazdy wydanego przez państwo niebędące państwem członkowskim Unii Europejskiej należy wystąpić do organu wydającego o potwierdzenie danych i informacji zawartych w dokumencie prawa jazdy. Gdy nie jest możliwe ustalenie organu wydającego, wystąpienie o potwierdzenie jest dokonywane za pośrednictwem polskiego przedstawicielstwa dyplomatycznego w tym państwie. Nie podlega obowiązkowi weryfikacji w państwie wydania prawo jazdy osoby, która uzyskała na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej status uchodźcy, azyl, ochronę uzupełniającą lub zgodę na pobyt tolerowany w rozumieniu art. 97 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 13 czerwca 2003 r. o udzielaniu cudzoziemcom ochrony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2006 r. Nr 234, poz. 1695, z późn. zm.).

10. Nie wymaga się tłumaczenia na język polski prawa jazdy wydanego zgodnie z wzorem określonym w przepisach unijnych w sprawie praw jazdy.

§ 6. Skierowanie, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 8 lit. b, i zaświadczenie, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 9 lit. b, wydaje organ na drukach, których wzory określają odpowiednio załączniki nr 2 i 3 do rozporządzenia.

§ 7.1. W celu wydania prawa jazdy lub pozwolenia albo odmowy ich wydania należy:

1) zarejestrować wniosek w systemie teleinformatycznym, odnotowując na wniosku przydzielony numer pozycji w rejestrze, oraz przeprowadzić weryfikację złożonych dokumentów w zakresie:

a) poprawności ich wypełnienia, zgodności z dokumentem tożsamości oraz kompletności,
b) spełnienia przesłanek określonych w ustawie do wydania prawa jazdy lub pozwolenia,
c) zgodności danych z ujętymi w prowadzonej ewidencji kierowców danymi w zakresie posiadanych uprawnień i zakazów, orzeczeń lekarskich stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami oraz orzeczeń psychologicznych o istnieniu lub braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdami, o ile są one wymagane - jeżeli osoba posiada wcześniej wydane uprawnienie,

d) zgodności danych z ujętymi w prowadzonej ewidencji osób bez uprawnień danymi w zakresie orzeczonych zakazów prowadzenia pojazdów, orzeczeń lekarskich stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami i orzeczeń psychologicznych stwierdzających istnienie lub brak przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdami, o ile są one wymagane - jeżeli osoba nie posiada wcześniej wydanego uprawnienia,

e) czy prawo jazdy podlega warunkowi, o którym mowa w art. 14 ust. 1 ustawy - jeżeli osoba ubiega się o wymianę wydanego za granicą prawa jazdy;

2) w przypadku posiadania w prowadzonych ewidencjach orzeczenia lekarskiego w zakresie przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami sprzecznego z otrzymanym orzeczeniem - skierować osobę na badania lekarskie w trybie art. 93 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy oraz zgodnie z przepisami wykonawczymi wydanymi na podstawie art. 78 ust. 1 ustawy i zawiadomić o fakcie stwierdzenia sprzecznych orzeczeń organ przeprowadzający kontrolę wykonywania i dokumentowania badań lekarskich;

3) w przypadku braków w dokumentacji, w zależności od ich rodzaju, wezwać do uzupełnienia odpowiednio osobę, której dokumenty dotyczą, ośrodek lub jednostkę wojskową;

4) w wyniku pozytywnej weryfikacji dokumentów:

a) wypełnić wniosek w miejscu przeznaczonym na wydanie decyzji,
b) wprowadzić dane do systemu teleinformatycznego i utworzyć lub zaktualizować kartę kierowcy,

c) w odniesieniu do:

- prawa jazdy - przekazać producentowi dane, o których mowa w § 3 ust. 1 - w terminie nie dłuższym niż 2 dni od dnia otrzymania wymaganych dokumentów,
- pozwolenia - wypełnić druk pozwolenia w terminie nie dłuższym niż 2 dni od dnia otrzymania wymaganych dokumentów,

d) po otrzymaniu prawa jazdy od producenta - uzupełnić dane we wniosku oraz w systemie teleinformatycznym,

e) umieścić akta przeprowadzonego postępowania w teczce akt ewidencyjnych osoby w ewidencji kierowców;

5) w wyniku negatywnej weryfikacji dokumentów:

- a) odmówić wydania prawa jazdy lub pozwolenia,
- b) wprowadzić dane do systemu teleinformatycznego,
- c) umieścić akta przeprowadzonego postępowania w teczce akt ewidencyjnych osoby w ewidencji:
 - osób bez uprawnień, jeżeli nie uzyskała dotychczas uprawnienia,
 - kierowców, jeżeli uzyskała wcześniej uprawnienie.

2. Wniosek, prawo jazdy lub pozwolenie wypełnia się w przypadku określonym w ust. 1 pkt 4, stosując następujące zasady:

1) numer karty kierowcy - numer składający się z 7 znaków oznaczających (licząc od prawej strony):

- a) pierwsze dwa znaki - ostatnie dwie cyfry roku jej wydania,
- b) ostatnie pięć znaków - kolejna liczba porządkowa (pola nieujęte liczbą wypełnia się zerami);

2) numer prawa jazdy lub pozwolenia - numer składający się, w zależności od organu wydającego prawo jazdy, z 9, 11 lub 14 znaków oznaczających (licząc od prawej strony):

- a) pierwsze 2, 4 lub 7 znaków - identyfikator jednostki podziału terytorialnego kraju, zwany dalej "kodem terytorialnym",
- b) ostatnie 7 znaków - numer karty kierowcy;

3) organ wydający prawo jazdy lub pozwolenie - nazwa organu;

4) data ważności prawa jazdy:

a) data określona w orzeczeniu lekarskim dla przeprowadzenia ponownych badań lekarskich, a jeżeli:

- w orzeczeniu lekarskim nie ustalono tej daty lub zostało wydane z bezterminową datą ważności, to znak "-",

- orzeczenia lekarskie zawierają różne daty przeprowadzenia ponownych badań lekarskich w zakresie określonych kategorii prawa jazdy, to data z nich najpóźniejsza,

b) data ważności prawa jazdy wydanego za granicą, w przypadku jego wymiany, z zastrzeżeniem ust. 7;

5) data ważności pozwolenia:

a) data ustalona przez starostę stosownie do terminów badań wynikających z art. 34 ust. 5 i art. 58 ustawy,

b) data ukończenia przez osobę 57. roku życia, jeżeli data okresu 5-letniego ustalona stosownie do lit. a byłaby późniejsza od tej daty,

c) data ukończenia przez osobę 66. roku życia, jeżeli data okresu 2-letniego ustalona stosownie do lit. a byłaby późniejsza od tej daty,

d) data ważności pozwolenia nie może przekraczać daty ważności orzeczenia psychologicznego wydanego na podstawie art. 34 ust. 5 i art. 58 ustawy;

6) kategorie na pierwszej stronie prawa jazdy - kategorie posiadane przez osobę, z wyłączeniem tych, których:

- a) posiadanie jest warunkiem uzyskania następnych,
- b) zakres uprawnień stanowi część lub całość uprawnień innej kategorii;

7) data wydania prawa jazdy - data wytworzenia dokumentu;

8) data wydania pozwolenia - data wypełnienia druku pozwolenia;

9) data uzyskania uprawnienia - data decyzji o wydaniu prawa jazdy określonej kategorii po raz pierwszy oraz przy kategorii:

a) B+E - data uzyskania uprawnienia kategorii:

- C1+E, C+E, D1+E lub D+E, jeżeli osoba posiada uprawnienie kategorii B prawa jazdy,
- B, jeżeli osoba wcześniej uzyskała uprawnienie kategorii C+E lub D+E prawa jazdy,

b) D+E - data 1 lipca 1999 r. lub data uzyskania po dniu 1 lipca 1999 r. uprawnienia kategorii:

- D, jeżeli osoba posiada uprawnienie kategorii C+E prawa jazdy,
- C+E, jeżeli osoba posiada uprawnienie kategorii D prawa jazdy;

10) data ważności uprawnienia - data określona w orzeczeniu lekarskim dla przeprowadzenia ponownych badań lekarskich w zakresie określonej kategorii prawa jazdy lub znak "-", jeżeli dla

określonej kategorii prawa jazdy w orzeczeniu lekarskim nie ustalono tej daty lub orzeczenie zostało wydane z bezterminową datą ważności, przy czym:

a) w zakresie kategorii A, A1, B, B1, T i B+E prawa jazdy - za datę ważności tych uprawnień przyjmuje się jedną datę określoną w najpóźniej wydanym orzeczeniu lekarskim; zasadę tę stosuje się również w zakresie kategorii C, C1, D, D1, C+E, C1+E, D+E i D1+E, z zastrzeżeniem lit. b-d,

b) w przypadku gdy data określona w orzeczeniu lekarskim dla kategorii C, C1, D, D1, C+E, C1+E, D+E i D1+E prawa jazdy jest późniejsza od daty określonej w orzeczeniu lekarskim dla kategorii A, A1, B, B1, T i B+E prawa jazdy - za datę ważności wszystkich uprawnień przyjmuje się datę późniejszą,

c) przy kategorii B+E prawa jazdy uzyskanej w wyniku posiadania kategorii B oraz kategorii C1+E, C+E, D1+E lub D+E prawa jazdy - za datę ważności przyjmuje się późniejszą z dat określonych w orzeczeniach lekarskich wydanych dla kategorii C1+E, C+E, D1+E lub D+E prawa jazdy,

d) przy kategorii D+E uzyskanej w wyniku posiadania kategorii C+E i D prawa jazdy - za datę ważności przyjmuje się wcześniejszą z dat określonych w orzeczeniach lekarskich wydanych dla kategorii C+E lub D prawa jazdy;

11) data ważności uprawnienia zawierającego wpis potwierdzający odbycie kwalifikacji wstępnej lub szkolenia okresowego:

a) wpis potwierdzający odbycie kwalifikacji wstępnej lub szkolenia okresowego w postaci kodu "95" i daty jego ważności dokonywany jest we wniosku i na dokumencie prawa jazdy w pozycji "ograniczenia" przy kategorii prawa jazdy, której dotyczy aktualne świadectwo kwalifikacji zawodowej, w układzie "95.DD.MM.RRRR.",

b) datę ważności danej kategorii prawa jazdy stanowi data 5 lat liczona od daty najwcześniej wydanego z dokumentów, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 13 lit. b, z zastrzeżeniem lit. c,

c) dla osób powyżej 60. roku życia datę ważności wpisu uzależnia się od terminów badań wynikających z przepisów, o których mowa w art. 39j i 39k ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.);

12) ograniczenia - kody określone w przepisach, o których mowa w § 3 ust. 1, mające zastosowanie do prawa jazdy;

13) jeżeli kod, o którym mowa w pkt 12, jest identyczny dla wszystkich uzyskanych przez osobę uprawnień, wpisuje się go:

a) we wniosku - tylko w miejscu wyznaczonym do wpisania kodu ogólnego,

b) w prawie jazdy - tylko w ostatnim wierszu tabeli umieszczonej na jego drugiej stronie.

3. W przypadkach określonych w § 5 ust. 1 pkt 2 i 3, gdy prawo jazdy lub pozwolenie zostało wydane przed dniem 1 lipca 1999 r., nowy dokument wydaje się, stosując dodatkowo zasady określone w przepisach w sprawie wymiany praw jazdy.

4. Prawo jazdy w przypadkach, o których mowa w § 5, wydaje się odpowiednio:

1) w zakresie kategorii objętych pozytywnym wynikiem egzaminu państwowego;

2) w zakresie kategorii posiadanych w dotychczasowym prawie jazdy lub w zakresie kategorii równoważnych w posiadanym prawie jazdy;

3) po zwrocie przez osobę dotychczas posiadanego prawa jazdy;

4) po zwrocie przez osobę dotychczas posiadanej karty motorowerowej;

5) w zakresie kategorii objętych pozytywnym wynikiem egzaminu państwowego oraz kategorii posiadanych w dotychczasowym prawie jazdy i nieobjętych zakresem tego egzaminu.

5. Organ po otrzymaniu od osoby dotychczas posiadanego prawa jazdy, pozwolenia lub karty motorowerowej powinien unieważnić je przez odcięcie lewego rogu o powierzchni co najmniej 1 cm² i zwrócić osobie uprawnionej oraz uzupełnić dane we wniosku i w systemie teleinformatycznym.

6. Zagraniczne prawo jazdy, na podstawie którego wydano polskie krajowe prawo jazdy, jest zatrzymywane przez organ i niezwłocznie przesyłane do właściwego organu państwa, które je wydało, z informacją o przyczynie wydania polskiego prawa jazdy. Prawa jazdy wydane przez państwa niebędące państwami członkowskimi Unii Europejskiej należy przekazywać za pośrednictwem przedstawicielstw dyplomatycznych tych państw w Rzeczypospolitej Polskiej.

7. Przy wymianie zagranicznego prawa jazdy, które zostało uzyskane w wyniku wymiany polskiego prawa jazdy (wymiana powrotna), organ:

1) przyznaje kategorie prawa jazdy w zakresie posiadanym przez osobę przed wymianą polskiego prawa jazdy na zagraniczny dokument, niezależnie od ograniczeń dokonanych przez organ zagraniczny wymieniający prawo jazdy;

2) w stosunku do terminu ważności i uprawnień rozszerzonych za granicą - postępuje zgodnie z art. 14 ust. 2 ustawy.

§ 8. 1. Prawo jazdy i pozwolenie wydaje się uprawnionej osobie, w zależności od określonego we wniosku sposobu jego przekazania:

1) za pośrednictwem poczty, z wyjątkiem przypadków, w których warunkiem otrzymania nowego dokumentu jest zwrot dotychczas posiadanego - przysyłając dokument za zwrotnym potwierdzeniem odbioru;

2) bezpośrednio - za pokwitowaniem odbioru dokonany na wniosku.

2. Dokumenty, o których mowa w ust. 1, przysyła się za pośrednictwem poczty w terminie 2 dni:

1) od dnia otrzymania od producenta - w przypadku prawa jazdy;

2) od dnia wypełnienia druku pozwolenia - w przypadku pozwolenia.

3. W razie zwrotu przez pocztę prawa jazdy lub pozwolenia z powodu nieodebrania ich przez osobę uprawnioną:

1) zwrócone dokumenty umieszcza się w aktach ewidencyjnych osoby;

2) dokumenty te podlegają wydaniu po osobistym zgłoszeniu się tej osoby.

4. Adnotacje o dacie odebrania albo dacie zwrotu prawa jazdy albo pozwolenia niezwłocznie wprowadza się do wniosku i systemu teleinformatycznego, a dokument potwierdzający ten fakt umieszcza się w teczce akt ewidencyjnych osoby.

§ 9. 1. Dla przesłanych przez ośrodek dokumentów osób, które nie przystąpiły do egzaminu państwowego w okresie 1 roku od daty ostatniego egzaminu i nie spełniają wymogów określonych w ustawie i przepisach, o których mowa w § 5 ust. 4, do wydania prawa jazdy lub pozwolenia:

1) zakłada się akta ewidencyjne osoby bez uprawnień, jeżeli osoba nie posiada uprawnień,

2) dołącza do teczki akt ewidencyjnych kierowców, jeżeli osoba posiada uprawnienie

- pozostawiając wniosek bez rozpatrzenia.

2. Dokumenty, o których mowa w ust. 1, przysyła się, na wniosek osoby, o której mowa w § 5 ust. 1 pkt 1, 2, 6 i 7 lit. a, b i d - do wskazanego przez nią ośrodka.

§ 10. Akta ewidencyjne osoby:

1) bez uprawnień - dołącza się do akt ewidencyjnych kierowców, jeżeli osoba, której dotyczą, uzyska po raz pierwszy uprawnienie;

2) przysyła się wraz z kserokopią karty kierowcy:

a) do organu właściwego ze względu na nowe miejsce zamieszkania osoby, o której mowa w § 5 ust. 1 pkt 3 - na wniosek tego organu,

b) do organu właściwego ze względu na miejsce zamieszkania osób, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 1-6, jeżeli prawo jazdy lub pozwolenie wydał organ właściwy ze względu na jej miejsce czasowego pobytu,

c) w ciągu 2 dni od daty otrzymania wniosku, o którym mowa w lit. a, albo od daty odebrania przez osobę uprawnioną prawa jazdy lub pozwolenia, o którym mowa w lit. b

- po wprowadzeniu danych o tym fakcie do systemu informatycznego;

3) przesłane przez inny organ umieszcza się w odpowiednich aktach ewidencyjnych, po wcześniejszym odnotowaniu tego faktu w systemie informatycznym.

§ 11. 1. Prawo jazdy lub pozwolenie, w którego zakresie ustalony został zakaz:

1) przechowuje się w teczce akt ewidencyjnych:

a) kierowców, jeżeli wydane zostało przez polski organ,

b) osób bez uprawnień, jeżeli wydane zostało za granicą i nie było wymienione na polskie
- po wcześniejszym wprowadzeniu danych o zakazie do systemu informatycznego;

2) wydaje się, z zastrzeżeniem pkt 3, osobie uprawnionej:

a) po upływie okresu orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów albo po ustaniu przyczyn jego zatrzymania lub cofnięcia uprawnień do kierowania pojazdami,

b) po spełnieniu wymogów określonych w § 5 ust. 1 pkt 8, 9 lub 10 oraz na zasadach określonych w § 7 ust. 1-4 i § 8;

3) przesyła się do jednostki, która je wydała za granicą - w przypadku określonym w § 5 ust. 1 pkt 11.

2. Osobie podlegającej kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji wydaje się skierowanie lub zaświadczenie, o którym mowa w § 6, a w przypadku gdy:

1) uzyska pozytywny wynik egzaminu państwowego:

a) wydaje się decyzję o przywróceniu cofniętego uprawnienia do kierowania pojazdami i zwraca przechowywane prawo jazdy lub pozwolenie, jeżeli poddała się kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji w trybie ustawy,

b) zwraca się zatrzymane prawo jazdy lub pozwolenie, jeżeli była skierowana w trybie lub poddała się kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji w trybie ustawy;

2) uzyska po raz pierwszy negatywny wynik egzaminu:

a) wydaje się decyzję o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami i wezwanie do zwrotu posiadanego przez nią prawa jazdy lub pozwolenia, jeżeli była skierowana w trybie ustawy,

b) wydaje się decyzję o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami, jeżeli była skierowana w lub poddała się kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji w trybie ustawy;

3) nie podda się sprawdzeniu kwalifikacji w terminie określonym w skierowaniu - wydaje się decyzję o cofnięciu uprawnienia do kierowania pojazdami.

3. Osobie podlegającej kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji, która została skierowana na badanie lekarskie lub psychologiczne, skierowanie lub zaświadczenie, o którym mowa w ust. 2, wydaje się po dostarczeniu przez osobę wymaganego orzeczenia lekarskiego lub psychologicznego.

§ 12. W przypadku niedostarczenia przez osobę, skierowaną przez organ kontroli ruchu drogowego na badanie lekarskie w trybie ustawy lub na badanie psychologiczne w trybie ustawy, odpowiedniego orzeczenia, starosta wszczyna postępowanie w sprawie cofnięcia uprawnienia do kierowania pojazdami.

§ 13. 1. Prawo jazdy, o którym mowa w § 11 ust. 1 pkt 1 lit. a, wydane przed dniem 1 lipca 1999 r. można na wniosek jego posiadacza - po upływie okresu zakazu - unieważnić zgodnie z § 7 ust. 5 i wydać nowy dokument, stosując zasady określone w § 7 ust. 3.

2. Jeżeli zakaz dotyczy części posiadanych przez osobę uprawnień ujętych w prawie jazdy, można, po złożeniu przez nią wniosku, wydać nowe prawo jazdy obejmujące uprawnienia dotychczas posiadane i nieobjęte zakazem, na zasadach określonych w § 7 ust. 1-4; dotychczasowe prawo jazdy ulega unieważnieniu zgodnie z § 7 ust. 5.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 2, gdy:

1) zakaz obejmuje uprawnienia kategorii B prawa jazdy,

2) osoba posiada uprawnienia kategorii C, C1, D lub D1 prawa jazdy

- w miejscu przeznaczonym na wpisanie ograniczenia przy tych kategoriach umieszcza się kod 106.

§ 14. W systemie informatycznym podlegają ponadto zarejestrowaniu:

1) orzeczenia lekarskie o braku lub istnieniu przeciwwskazań do kierowania pojazdem,

2) dokumenty związane z zatrzymywaniem prawa jazdy lub pozwolenia, cofaniem lub przywracaniem uprawnień do kierowania pojazdami oraz orzecznym zakazem prowadzenia pojazdów

- które należy przechowywać w aktach ewidencyjnych osoby według zasad określonych § 11 ust. 1 pkt 1.

Rozdział 3

Wydanie prawa jazdy z wpisem potwierdzającym odbycie kwalifikacji wstępnej lub szkolenia okresowego

§ 15. 1. Osoba ubiegająca się o wpis w prawie jazdy potwierdzający odbycie kwalifikacji wstępnej lub szkolenia okresowego składa w organie wniosek, do którego dołącza:

- 1) kopię aktualnego świadectwa kwalifikacji zawodowej;
- 2) kopię orzeczenia lekarskiego potwierdzającego brak przeciwwskazań lekarskich do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy;
- 3) kopię orzeczenia psychologicznego potwierdzającego brak przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy;
- 4) kopię posiadanego prawa jazdy;
- 5) fotografię, o której mowa w § 5 ust. 1 pkt 1 lit f;
- 6) dowód uiszczenia opłaty za wydania prawa jazdy.

2. Badania lekarskie i psychologiczne, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3 wykonywane są stosownie do art. 39j i 39k ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2004 r. Nr 204, poz. 2088 z późn. zm.³⁾)

§ 16. 1. Wpis potwierdzający odbycie kwalifikacji wstępnej lub szkolenia okresowego w postaci kodu „95 ” i daty jego ważności dokonywany jest we wniosku i na dokumencie prawa jazdy w pozycji „ograniczenia” przy kategorii prawa jazdy, której dotyczy aktualne świadectwo kwalifikacji zawodowej, w układzie „95.DD.MM.RRRR.”.

2. Datę ważności danej kategorii prawa jazdy stanowi data 5 lat liczona od daty najwcześniej wydanego z dokumentów, o których mowa w § 14a ust. 1 pkt 1-3, z zastrzeżeniem ust. 3.

3. Dla osób powyżej 60-ego roku życia datę ważności wpisu uzależnia się od terminów badań wynikających z przepisów, o których mowa w § 15a ust. 2.”

§ 17. 1. Wydanie prawa jazdy z aktualnym wpisem potwierdzającym odbycie kwalifikacji wstępnej lub szkolenia okresowego następuje po zwrocie dotychczas posiadanego dokumentu prawa jazdy.

2. Dotychczasowy dokument unieważnia się przez odcięcie lewego rogu o powierzchni co najmniej 1 cm³ i zwraca posiadaczowi.

Rozdział 3

Wydawanie międzynarodowych praw jazdy

§ 18. 1. Międzynarodowe prawo jazdy wydaje się lub odmawia się jego wydania:

- 1) po otrzymaniu od osoby:
 - a) wniosku,
 - b) dowodu uiszczenia opłaty za jego wydanie,
 - c) fotografii, o której mowa w § 5 ust. 1 pkt 1 lit. f,
 - d) kserokopii posiadanego krajowego prawa jazdy wydanego przez polski organ;
 - 2) w zakresie posiadanych przez osobę uprawnień ujętych w krajowym prawie jazdy, z wyjątkiem kategorii A1, B1, C1, D1, C1+E, D1+E.
2. Wniosek rejestruje się w systemie informatycznym, odnotowując na dokumencie numer pozycji w rejestrze.

§ 19. 1. W celu wydania międzynarodowego prawa jazdy lub odmowy jego wydania należy przeprowadzić weryfikację dokumentów, o których mowa w § 15 ust. 1, obejmującą sprawdzenie:

- 1) poprawności ich wypełnienia oraz kompletności;
 - 2) zgodności danych z danymi ujętymi w dokumencie tożsamości osoby;
 - 3) spełnienia przesłanek określonych w ustawie do wydania międzynarodowego prawa jazdy.
2. W przypadku pozytywnej weryfikacji dokumentów należy:
- 1) wypełnić wniosek w miejscu przeznaczonym na wydanie decyzji;
 - 2) wypełnić - w terminie nie dłuższym niż 3 dni od dnia otrzymania wymaganych dokumentów - druk międzynarodowego prawa jazdy;
 - 3) umieścić akta przeprowadzonego postępowania w teczkę akt ewidencyjnych osoby, a jeżeli międzynarodowe prawo jazdy wydał organ niebędący organem właściwym ze względu na miejsce jej zamieszkania - przesłać w terminie 3 dni od dnia jego wydania do tego organu.
3. W przypadku negatywnej weryfikacji dokumentów należy:
- 1) odmówić wydania międzynarodowego prawa jazdy;

2) umieścić akta przeprowadzonego postępowania w teczce akt ewidencyjnych osoby, a jeżeli postępowanie prowadził organ niebędący organem właściwym ze względu na jej miejsce zamieszkania - przesłać (w przypadku niezłożenia przez osobę w wymaganym terminie odwołania) - do właściwego organu.

4. W razie braków w dokumentach lub w danych w nich zawartych należy wezwać osobę do ich uzupełnienia.

5. Wniosek i międzynarodowe prawo jazdy wypełnia się w przypadku, o którym mowa w ust. 2, w sposób następujący:

1) organ wydający - nazwa organu i miejscowość stanowiąca jego siedzibę (łącznie z kodem pocztowym),

2) data wydania - data wypełnienia druku międzynarodowego prawa jazdy,

3) data ważności - data późniejsza o 3 lata od daty określonej w pkt 2, a jeżeli ważność określonej kategorii krajowego prawa jazdy upływa wcześniej - data ważności kategorii ważnej najkrócej,

4) kategorie - kategorie, o których mowa w § 15 ust. 1 pkt 2

- wypełniając stosownie wszystkie strony międzynarodowego prawa jazdy.

§ 20 Przepisy § 8 stosuje się odpowiednio.

§ 21. 1. W międzynarodowym prawie jazdy wydanym za granicą dokonuje się adnotacji o orzecznym w stosunku do osoby, której było wydane, zakazie prowadzenia pojazdów:

1) po otrzymaniu prawomocnego wyroku sądu;

2) w zakresie kategorii prawa jazdy objętych zakazem oraz okresie jego obowiązywania.

2. Dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 1, rejestruje się w systemie informatycznym i przechowuje w aktach ewidencyjnych osób bez uprawnień.

§ 22. Opłata za wydanie:

1) prawa jazdy – wynosi 70 zł;

2) międzynarodowego prawa jazdy – wynosi 25 zł;

3) pozwolenia – wynosi 20 zł.

Rozdział 4

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 23. Przepisy dotyczące państw członkowskich Unii Europejskiej stosuje się do państw Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz innych państw, które nie należą do Unii Europejskiej, ale na podstawie umów zawartych z Unią Europejską korzystają ze swobodnego przepływu osób.

§ 24. Dokumenty będące podstawą wydania dotychczasowego świadectwa kwalifikacji są wydawane osobie zainteresowanej za pokwitowaniem odbioru oryginału; kopie wydanych dokumentów są przechowywane w aktach ewidencyjnych kierowcy.

§ 25. Akta ewidencyjne kierowcy i karta kierowcy, utworzone przed dniem 1 lipca 1999 r.:

1) ulegają połączeniu i przeniesieniu do akt ewidencyjnych:

a) kierowców - w przypadkach określonych w § 5 ust. 1 pkt 2-10 oraz przy wymianie, o której mowa w ustawy,

b) osób bez uprawnień - jeżeli osoba nie uzyskała dotychczas uprawnienia;

2) podlegają zniszczeniu, jeżeli osobie, której dotyczą, wystawiono akt zgonu;

3) są przechowywane przez czas nieograniczony - w przypadkach niewymienionych w pkt 1 i 2.

§ 26. W sprawach wszczętych, a niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, stosuje się przepisy tego rozporządzenia.

§ 27. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 stycznia 2004 r. w sprawie wydawania uprawnień do kierowania pojazdami (Dz. U. Nr 24, poz. 215 i Nr 286, poz. 2884, z 2006 r, Nr 73, poz. 514 oraz z 2009 r. Nr 9, poz. 46).

§ 28. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

W porozumieniu:
Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji

I. DECYZJA

Stwierdzam, że osoba, o której mowa w dziale A, spełnia określone przepisami wymogi i na podstawie art. 10 ust. 3 art. 11, art. 97,
ustawy z dnia..... o kierujących pojazdami

Zarządzam wydanie:

- 1) prawa jazdy ważnego do dnia nr ²⁾
- 2) pozwolenia ważnego do dnia..... nr ²⁾
- 3) międzynarodowego prawa jazdy ważnego do dnia.....nr ²⁾

Kat.	Data uzyskania	Data ważności	Ograniczenia
A1			
A			
B1			
B			
C1			
C			
D1			
D			
B+E			
C1+E			
C+E			
D1+E			
D+E			
T			
Kod ogólny			

Kategorie na 1. Stro prawa jazdy

nie

Podpis i pieczęć organu wydającego

Poz.	Rodzaj uprawnień	Numer druku	Data wydania	Data odebrania/ ⁷⁾ zwrotu	Data unieważnienia
1	Prawo jazdy				
2	Pozwolenie				
3	Międzynarodowe prawo jazdy				

1. Kod terytorialny

2. Data przyjęcia wniosku

3. Numer w rejestrze

4. Numer karty Kierowcy

Wypełnia urząd

Nazwa organu wydającego dnia
..... miejscowość dzień-miesiąc-rok

Ulica..... Nr bud.

Kod pocztowy Miejscowość

WNIOSEK

A. DANE PERSONALNE 1.Nr PESEL/Data urodzenia ²⁾ Datę urodzenia wpisują tylko cudzoziemcy, którzy nie mają ustalonego nr PESEL

2. Nazwisko 1.człon

3. Nazwisko 2.człon

4. Imię (imona)

5. Miejsce urodzenia 6. Obywatelstwo ³⁾

7. Adres zamieszkania: kod pocztowy

miejscowość

ulica

nr budynku nr lokalu telefon

B. WYDANY DOKUMENT (wypełniają osoby mające wydany jeden z niżej wymienionych dokumentów)
Zostało mi wydane (zaznacz właściwe kwadraty literą "X"):

☐ 1) prawo jazdy/pozwolenie kat. Nr, Nr druku ;
data wydania, organ wydający

☐ 2) pozwolenie do kierowania tramwajem Nr, Nr druku ;
data wydania, organ wydający

Osoby ubiegające się o: - prawo jazdy/pozwolenie wypełniają **dział C, F, G**,
- potwierdzenie posiadania świadectwa kwalifikacji zawodowej wypełniają **dział D, F, G**
- wydanie **wtórnik**a prawa jazdy, **pozwolenia** wypełniają **dział E, F, G**

C. PRAWO JAZDY - POZWOLENIE DO KIEROWANIA TRAMWAJEM

1. Ubiegam się o (zaznaczyć właściwe kwadraty literą "X"):

☐ a) wydanie prawa jazdy/pozwolenia²⁾

☐ b) zwrot zatrzymanego prawa jazdy/pozwolenia ²⁾

☐ c) przywrócenie cofniętego uprawnienia

☐ d) wymianę dokumentu zaznaczonego w dziale B na podstawie art. 150 ustawy

☐ e) wymianę wojskowego dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem

☐ f) wydanie międzynarodowego prawa jazdy

☐ g) wymianę prawa jazdy wydanego za granicą bez sprawdzania kwalifikacji

☐ h) wydanie prawa jazdy przed upływem okresu orzeczonej kary zakazu prowadzenia pojazdów,
za pośrednictwem jednostki, która je wydała za granicą (dotyczy osób zamieszkałych poza granicami RP).

A ☐ D1 ☐

A1 ☐ T ☐

B ☐ BE ☐

B1 ☐ CE ☐

C ☐ C1E ☐

C1 ☐ DE ☐

D ☐ D1E ☐

Format A5, układ pionowy

3. Nazwa organu

4. Kod terytorialny

5. Nr w rejestrze

.....dnia.....

Skierowanie

Na podstawie art. 93 ust. 1 ustawy z dnia o kierujących pojazdami
(.....) w związku z art. 104 § 1 k.p.a. kieruję Pana/Panią:

1. Nr PESEL/data urodzenia.....
(datę urodzenia wpisuje się osobie, która nie ma ustalonego numeru PESEL)

2. Nazwisko 3. Pierwsze imię.....

4. Adres zamieszkania. Kod pocztowy..... miejscowość
ul..... nr. bud..... nr lokalu.....

na kontrolne sprawdzenie kwalifikacji:
- w trybie art. 91 ust. 1 pkt 1 lit. a) ustawy²⁾ w związku z następującymi uzasadnionymi zastrzeżeniami co do posiadanych kwalifikacji- na egzamin teoretyczny i/lub praktyczny¹⁾:

w zakresie prawa jazdy kat...../pozwolenia¹⁾.
Prawo jazdy kat./pozwolenie¹⁾ nr/.....ważne do dnia zostało wydane
.....
(nazwa organu – miejscow

Pouczenie
Zgodnie z art.129 kpa od niniejszej decyzji przysługuje prawo złożenia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego, za pośrednictwem organu, który wydał decyzję – w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

.....
.....
(podpis i pieczęć organu wydającego)

Wyniki egzaminów (wypełnia egzaminator w przypadku przeprowadzenia egzaminu w trybie art. 91 ust. 1 pkt 1 lit. a) ustawy¹⁾)

Poz.	Data egzaminu	Zakres egzaminu ³⁾	Rodzaj egzaminu ⁴⁾	Wynik egzaminu ⁵⁾	Nr protokołu					Podpis i pieczęć egzaminatora
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1										
2										

Objaśnienia:
¹⁾ skreślić część lub całą treść punktu, jeżeli nie dotyczy osoby,
²⁾ ustawa z dnia o kierujących pojazdami (.....)
³⁾ oznaczenie literowe więcej niż jednej kategorii prawa jazdy można wpisać, jeżeli pozostałe dane są identyczne dla każdej z nich.
⁴⁾ wpisać literę „T” – egzamin teoretyczny, „P” – egzamin praktyczny lub „X” – jeżeli nie dotyczy osoby,
⁵⁾ wpisać literę „P” - pozytywny wynik egzaminu, „N” - negatywny wynik egzaminu lub „X” - jeżeli nie dotyczy osoby.

1. Nazwa organu 2. Kod terytorialny 3. Nr w rejestrze	dnia Zaświadczenie Zaświadcza się, że Pan/Pani:: 1. Nr PESEL/data urodzenia ¹⁾ (datę urodzenia wpisuje się w przypadku osoby, która nie ma ustalonego numeru PESEL) 2. Nazwisko 3. Pierwsze imię..... 4. Adres zamieszkania. Kod pocztowy..... miejscowość ul..... nr budynku nr lokalu..... spełnia warunki dla poddania się kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji w trybie: – w trybie art. 93 ust. 1 pkt 1 ustawy ²⁾ w związku z istnieniem uzasadnionych zastrzeżeń co do kwalifikacji kierowcy lub osoby posiadającej pozwolenie na kierowanie tramwajem. ¹⁾ w zakresie prawa jazdy kat..... / pozwolenia ¹⁾ i egzaminu teoretycznego i praktycznego - praktycznego w zakresie kat. B+E, C1+E, C+E, D1+E, D+E ¹⁾ . Prawo jazdy kat. /pozwolenie ¹⁾ nr /.....ważne do dnia zostało wydane (nazwa organu – miejscowość) Ograniczenia ³⁾
..... (podpis i pieczęć organu wydającego)	
Objasnienia: ¹⁾ skreślić część lub całą treść punktu, jeżeli nie dotyczy osoby, ²⁾ ustawa z dnia o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz.), ³⁾ kody określające ograniczenia zamieszczone w przepisach, o których mowa w § 3 rozporządzenia w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami.	

Format A5, układ pionowy

6. Nazwa organu 7. Kod terytorialny 8. Nr w rejestrze 	dnia..... Skierowanie Na podstawie art. 93 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia o kierujących pojazdami (.....) w związku z art. 104 § 1 k.p.a. kieruję Pana/Panią: 1.Nr PESEL/data urodzenia..... (datę urodzenia wpisuje się osobie, która nie ma ustalonego numeru PESEL) 2. Nazwisko 3. Pierwsze imię..... 4. Adres zamieszkania. Kod pocztowy..... miejscowość ul..... nr bud..... nr lokalu..... na kurs reedukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego: – w trybie art. 93 ust. 1 pkt 4 lit. a) ustawy²⁾ w związku z przekroczeniem 24 punktów otrzymanych za naruszenie przepisów ruchu drogowego praktyczny⁶⁾ – w trybie art. 93 ust. 1 pkt 4 lit. b) ustawy²⁾ w związku popełnieniem w okresie próbnym co najmniej dwóch wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji⁶⁾ na kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej: – w trybie art. 93 ust. 1 pkt 5 ustawy²⁾ w związku z kierowaniem pojazdem w stanie nietrzeźwości, po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu. na kontrolne sprawdzenie kwalifikacji: – w trybie art. 93 ust. 1 pkt 1 ustawy²⁾ w związku z istnieniem uzasadnionych zastrzeżeń co do kwalifikacji na egzamin teoretyczny i/lub praktyczny⁶⁾ 1), w zakresie prawa jazdy kat...../pozwolenia,⁶⁾ 1) Prawo jazdy kat. /pozwolenie¹⁾ nr /..... ważne do dnia zostało wydane przez (nazwa organu – miejscowość) Pouczenie Zgodnie z art.129 kpa od niniejszej decyzji przysługuje prawo złożenia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego, za pośrednictwem organu, który wydał decyzję – w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia. (podpis i pieczęć organu wydającego)									
Wyniki egzaminów¹⁾ (wypełnia egzaminator w przypadku przeprowadzenia egzaminu w trybie art. 93 ust. 1 ustawy)										
Poz.	Data egzaminu	Zakres egzaminu ³⁾	Rodzaj egzaminu ⁴⁾	Wynik egzaminu ⁵⁾	Nr protokołu					Podpis i pieczęć egzaminatora
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1										
2										

Objaśnienia:

¹⁾ nie dotyczy osób skierowanych na kurs reedukacyjny

²⁾ ustawa z dnia o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr, poz.)

³⁾ oznaczenie literowe więcej niż jednej kategorii prawa jazdy można wpisać, jeżeli pozostałe dane są identyczne dla każdej z nich.

⁴⁾ wpisać literę „T” – egzamin teoretyczny, „P” – egzamin praktyczny lub „X” – jeżeli nie dotyczy osoby,

⁵⁾ wpisać literę „P” - pozytywny wynik egzaminu, „N” - negatywny wynik egzaminu lub „X” - jeżeli nie dotyczy osoby.

⁶⁾ skreślić część lub całą treść punktu, jeżeli nie dotyczy osoby,

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wydawania uprawnień do kierowania pojazdami stanowi wypełnienie upoważnienia ustawowego określonego w art. 20 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z dnia ... o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...).

Projekt rozporządzenia określa:

- 1) szczegółowe czynności organów w sprawach związanych z wydawaniem i zatrzymywaniem dokumentów, cofaniem i przywracaniem uprawnień do kierowania oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach;
- 2) wysokość opłat za wydanie:
 - a) prawa jazdy,
 - b) pozwolenia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz.1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz.337) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem skierowania projektu do uzgodnień międzyresortowych.

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

Przedmiotowy projekt nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt normatywny

- podmioty biorące udział w procesie wydawania dokumentów potwierdzających posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami,
- osoby ubiegające się o otrzymanie prawa jazdy oraz organy wydające te dokumenty.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

- wojewodowie
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawie
- Sekretariat transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Św.
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno
- Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny
- Liga Obrony Kraju
- Polski Związek Automobilowy
- Instytut Transportu Samochodowego
- Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
- Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
- Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Polskie Stowarzyszenie Motorowe
- Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projekt rozporządzenia nie wpływa na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projekt rozporządzenia nie wpływa na rynek pracy.

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstwa.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Projekt rozporządzenia nie będzie miał wpływu na sytuację i rozwój regionów.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA OBRONY NARODOWEJ**

z dnia 2010 r.

w sprawie pozwolenia wojskowego

Na podstawie art. 20 ust. 3 ustawy z dnia r. o kierujący pojazdami (Dz. U. Nr, poz., ...) zarządza się, co następuje:

- § 1. Rozporządzenie określa wzór i opis pozwolenia wojskowego, a także tryb jego wydawania.
- § 2.1. Pozwolenie wojskowe jest wydawane żołnierzom zasadniczej służby wojskowej i żołnierzom służby kandydackiej na czas pełnienia tej służby, przez dowódcę jednostki wojskowej prowadzącej szkolenie kierowców po odbyciu szkolenia i zdaniu egzaminu państwowego wymaganego do uzyskania prawa jazdy odpowiedniej kategorii.
2. Pozwolenie wojskowe określonej kategorii uprawnia żołnierza do kierowania wyłącznie pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub pobranymi w ramach świadczeń na rzecz obrony i jest ważne na czas pełnienia tej służby.
3. Pozwolenie wojskowe jest drukiem ścisłego zarachowania.
4. Po zakończeniu zasadniczej służby wojskowej lub służby kandydackiej pozwolenie wojskowe jest wymieniane na prawo jazdy tej samej kategorii. Żołnierz ubiegający się o wymianę wojskowego dokumentu stwierdzającego uprawnienia do kierowania pojazdem - za pośrednictwem dowódcy, o którym mowa w ust. 1 – może złożyć wniosek, według wzoru wraz z załącznikami określonego w przepisach w sprawie wydawania uprawnień do kierowania pojazdami, do starosty właściwego ze względu na miejsce swojego zamieszkania.
5. Żołnierz nie spełniający wymagań minimalnego wieku do kierowania zgodnie z odrębnymi przepisami, może otrzymać prawo jazdy z ograniczeniami do kierowania określonymi pojazdami.
6. Po otrzymaniu dokumentów, o których mowa w ust. 4, dowódca jednostki wojskowej prowadzącej szkolenie kierowców przesyła je wraz z aktami ewidencyjnymi żołnierza do starosty, w terminie 7 dni od dnia ich otrzymania.
- § 3. Ustala się wzór pozwolenia wojskowego do kierowania pojazdem Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i pobranym w ramach świadczeń na rzecz obrony, stanowiący załącznik do rozporządzenia.
- § 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

UZASADNIENIE

Zgodnie z delegacją zawartą w art. 20 ust. 3 ustawy o kierujących pojazdami projektowane rozporządzenie, ma na celu określenie wzoru i opisu, a także trybu wydawania Pozwolenia wojskowego do kierowania pojazdem Sił Zbrojnych RP.

W dotychczasowym stanie prawnym wprowadzono dla żołnierzy zasadniczej służby wojskowej dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem (pozwolenie do kierowania pojazdem). Po zakończeniu zasadniczej służby wojskowej wydany przez dowódcę jednostki prowadzącej szkolenie dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem podlega, wymianie na krajowe prawo jazdy na koszt zainteresowanego u starosty właściwego ze względu na miejsce zamieszkania.

W związku z planowanym wprowadzeniem pełnej profesjonalizacji Sił Zbrojnych RP i zawieszeniu obowiązku odbywania zasadniczej służby wojskowej w czasie pokoju należy liczyć się z brakiem kandydatów na kierowców z prawem jazdy kat. „C” do ochotniczej służby wojskowej.

Przewiduje się, że głównym sposobem zasilania wojska w kierowców będzie ich szkolenie w wojskowych ośrodkach szkolenia kierowców.

Nowe uwarunkowania prawne umożliwią wydawanie Pozwolenia wojskowego żołnierzom zasadniczej służby wojskowej (w przypadku jej odwołania) i żołnierzom służby kandydackiej na czas pełnienia tej służby, przez dowódcę jednostki wojskowej prowadzącej szkolenie kierowców po odbyciu szkolenia i zdaniu egzaminu państwowego wymaganego do uzyskania prawa jazdy odpowiedniej kategorii.

Prowadzenie szkolenia kandydatów ochotników na kierowców wojskowych (wszystkich żołnierzy niezawodowych) w ośrodkach szkolenia kierowców będzie realizowane na dotychczasowych zasadach.

Po odbyciu zasadniczej służby wojskowej lub służby kandydackiej na koszt zainteresowanego, pozwolenie wojskowe, podlegać będzie wymianie na prawo jazdy tej samej kategorii u starosty właściwego ze względu na miejsce zamieszkania.

W związku z wprowadzeniem Pozwolenia wojskowego dla żołnierzy służby kandydackiej (po uwzględnieniu środków na pozyskanie druków pozwoleń) ilość niezbędnych środków finansowych ulegnie znacznemu zmniejszeniu, co przyniesie wymierne oszczędności dla budżetu resortu obrony narodowej.

Zakres projektu rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje projekt aktu prawnego.

Projektowane rozporządzenie dotyczy wyłącznie żołnierzy zasadniczej służby wojskowej i służby kandydackiej oraz organów wojskowych i nie będzie miało wpływu na podmioty.

2. Konsultacje społeczne.

Z uwagi na fakt, że projekt dotyczy wyłącznie organów wojskowych oraz żołnierzy, zostanie on uzgodniony z komórkami organizacyjnymi Ministerstwa Obrony Narodowej, w tym Sztabu Generalnego WP, rodzajami sił zbrojnych i Żandarmerią Wojskową, natomiast nie będzie poddany konsultacjom społecznym.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego. dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego.

Projektowane rozporządzenie nie spowoduje dodatkowych skutków finansowych dla budżetu resortu obrony narodowej i budżetu państwa.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Projektowanie rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy, nie wiąże się bowiem z powstaniem lub utratą (likwidacją) miejsc pracy.

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

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało bezpośredniego wpływu na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało bezpośredniego wpływu na sytuację i rozwój regionów.

7.9-03-tgZgodność regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Zakres projektu rozporządzenia nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

I. WZÓR POZWOLENIA WOJSKOWEGO

KATEGORIE NA KTÓRE POZWOLENIE JEST WAŻNE		
Kat.	Data wydania	Odcisk pieczęci
B		mp.
C		mp.
C+E		mp.
D		mp.

7. Okres ważności:

8. Adnotacje urzędowe:

POUCZENIE:
Nie wypełnione rubryki przekreślić linią koloru czerwonego.



Ministerstwo Obrony Narodowej

POZWOLENIE WOJSKOWE
do kierowania pojazdem SZ RP i pobranym
w ramach świadczeń na rzecz obrony
NR

1. Nazwisko.....
2. Imiona.....
3. Nr PESEL.....
4. Adres zamieszkania: Kod -
Miejscowość
Ulica
Nr budynku Nr lokalu

Miejsce na fotografię 45x35 mm

5. Organ wydający

(imienna pieczęć oraz podpis osoby upoważnionej)

6. podpis posiadacza

Seria Nr

mp.

mp.

mp.

mp.

AWERS

REWERS

II. OPIS WZORU POZWOLENIA WOJSKOWEGO

- Format A7 (układ pionowy).
- Pozwolenie posiada 2 strony o barwie zielonej.
- Tekst i znaki graficzne są barwy czarnej.
- Zafoliowanie obustronne – po wypełnieniu.
- Na pierwszej stronie umieszcza się:
 - godło państwowe,
 - wyrazy o treściach:
 - w jednym wierszu – “Ministerstwo Obrony Narodowej”,
 - w czterech wierszach – “**POZWOLENIE WOJSKOWE** do kierowania pojazdem SZ RP i pobranym w ramach świadczeń na rzecz obrony **NR.....**”,
 - linia ciągła o długości 68 mm,
 - w ośmiu wierszach – “1. Nazwisko..., 2. Imiona..., 3. Nr PESEL..., 4. Adres zamieszkania: Kod-....., Miejscowość, Ulica, Nr budynku, Nr lokalu”,
 - w dziewięciu wierszach - “5. Organ wydający, (imienna pieczęć oraz podpis osoby upoważnionej)”,
 - w dwóch wierszach - “6. podpis posiadacza”,

- 3) ramkę o wymiarze 45x35 mm, a w niej wyrazy o treści: “Miejsce na fotografię 45x35 mm”,
 - 4) symbol “mp.” wpisany w okrąg o średnicy 15 mm, który jest linią przerywaną,
 - 5) linia ciągła o długości 68 mm,
 - 6) w jednym wierszu – numer składający się z dwóch liter alfabetu łacińskiego poprzedzonej skrótem o treści “**Seria**” i siedmiu cyfr arabskich poprzedzonych wyrazem o treści “**Nr**”.
Serie: UA, UB, – ośrodki Wojsk Lądowych,
UC – ośrodek Sił Powietrznych,
UD – ośrodek Dowództwa Garnizonu Warszawa,
UE – ośrodek Marynarki Wojennej,
UF - ośrodek Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych
6. Na drugiej stronie umieszcza się:
- 1) w dwóch wierszach wyrazy o treści - “KATEGORIE NA KTÓRE POZWOLENIE JEST WAŻNE”,
 - 2) tabelę o wymiarze 40x70 mm, podzieloną na trzy kolumny i pięć wierszy. Kolumny tabeli dzielą się na:
 - a) pierwsza – pięć pól o wymiarach 10x10 mm każde, w których umieszcza się wyrazy o treści odpowiednio “Kat.”, “B”, “C”, “C+E”, “D”,
 - b) druga – pięć pól o wymiarach 10x25 mm każde, w pierwszym umieszcza się wyrazy o treści “Data wydania”,
 - c) trzecia - pięć pól o wymiarach 10x35 mm każde, w pierwszym umieszcza się wyrazy o treści “Odcisk pieczęci”, w drugim, trzecim, czwartym i piątym symbol “mp.”,
 - 3) w jednym wierszu – “7. Okres ważności:”,
 - 4) w jednym wierszu – “8. Adnotacje urzędowe:”,
 - 5) w trzech wierszach – “Pouczenie: Nie wypełnione rubryki przekreślić linią koloru czerwonego.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2010 r.

**w sprawie dokonywania wpisu przedsiębiorców do rejestru działalności regulowanej
przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców oraz związanych z tym
wzorów dokumentów i wysokości opłat**

Na podstawie art. 32 ust. 1 ustawy z dnia ...o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ... , poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) budowę i sposób nadawania numeru ewidencyjnego ośrodka szkolenia kierowców i innego podmiotu prowadzącego szkolenie;
- 2) wzór:
 - a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców,
 - b) zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców,
 - c) poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań przez ośrodek szkolenia kierowców,
 - d) pieczęci ośrodka szkolenia kierowców;
- 3) wysokość opłaty:
 - a) za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców,
 - b) za wydanie poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań przez ośrodek szkolenia kierowców.

§ 2. 1. Starosta wpisując przedsiębiorcę do rejestru działalności regulowanej przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców nadaje mu numer ewidencyjny.

2. Numer ewidencyjny, o którym mowa w ust. 1, nadaje się według następującego wzoru:

„0001XXXX”

w którym:

- 1) cztery cyfry określają numer kolejny w rejestrze. W przypadku nadania numeru innego niż 4 cyfrowy puste pozycje uzupełnia się cyfrą „0”;
- 2) litery X stanowią identyfikator jednostki podziału terytorialnego kraju nadany odpowiednio dla organu dokonującego wpisu.
3. W przypadku skreślenia przedsiębiorcy z rejestru, o którym mowa w ust. 1 numer ewidencyjny nie może być powtórnie wykorzystany.

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

§ 3. 1. Starosta wpisując podmiot, o którym mowa w art. 29 ustawy, do ewidencji podmiotów prowadzących szkolenie nadaje mu numer ewidencyjny.

2. Numer w ewidencji, o którym mowa w ust. 1, nadaje się według następującego wzoru:

„01XXXX/ZZ”

w którym:

- 1) dwie cyfry określają numer kolejny w ewidencji. W przypadku nadania numeru innego niż 2 cyfrowy puste pozycje uzupełnia się cyfrą „0”;
- 3) litera X stanowią identyfikator jednostki podziału terytorialnego kraju nadany odpowiednio dla organu dokonującego wpisu;
- 2) litery ZZ stanowią oznaczenie:
 - a) „SZ” – ośrodek prowadzony przez szkołę,
 - b) „JW” – ośrodek prowadzony przez jednostkę wojskową,
 - c) „SW” – ośrodek prowadzony przez jednostkę resortu spraw wewnętrznych,
 - d) „PT” – ośrodek prowadzony przez podmiot wykonujący przewozy tramwajem.
3. W przypadku skreślenia podmiotu z ewidencji, o której mowa w ust. 1, numer ewidencyjny nie może być powtórnie wykorzystany.

§ 4. Wzór:

- 1) wniosku, o którym mowa w art. 28 ust. 4 ustawy, określa załącznik 1;
- 2) zaświadczenia, o którym mowa w art. 28 ust. 8 ustawy, określa załącznik 2;
- 3) poświadczenia, o którym mowa w art. 31 ust. 1 ustawy, określa załącznik 3;
- 4) pieczęci ośrodka szkolenia kierowców, określa załącznik nr 4.

§ 5. Wysokość opłaty za:

- 1) wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców wynosi 450 zł;
- 2) wydanie poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań przez ośrodek szkolenia kierowców wynosi 500 zł.

§ 6. 1. Numery ewidencyjne nadane przedsiębiorcom przed wejściem w życie rozporządzenia zachowują swoją ważność w przypadku jeżeli są zgodne z wzorem określonym w niniejszym rozporządzeniu. W przypadku jeżeli nadane dotychczas numery nie są zgodne z wzorem określonym w niniejszym rozporządzeniu właściwy organ z urzędu, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia, nadaje właściwe numery przedsiębiorcom, oraz wydaje odpowiednie zaświadczenie potwierdzające dokonanie wpisu.

§ 7. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia z dnia 7 września 2004 r. w sprawie wzoru wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców oraz wzoru zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do tego rejestru (Dz. U. Nr 205, poz. 2097).

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

wypełnia organ wydający zezwolenie

1. Kod terytorialny

2. Data przyjęcia

3. Nr w rejestrze

.....dnia

(miejscowość)

(dzień)

-

(miesiąc)

(rok)

Starostwo Powiatowe

Ulica Nr budynku

Kod pocztowy Miejscowość

Wniosek o wpis/zmianę zakresu wpisu ^{**)} do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców lub motorniczych

A. Dane przedsiębiorcy ubiegającego się o wpis

1. Nazwa

Przedsiębiorcy *

1. 1 Numer identyfikacji podatkowej NIP

1. 2 Numer wpisu do KRS lub wpisu do ewidencji działalności gospodarczej

2. Adres siedziby przedsiębiorcy: Kod pocztowy

-

Miejscowość

Ulica

Nr budynku

Nr lokalu

Telefon

Powiat

3. Jestem wpisany do ewidencji przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców pod numerem:

4. Proszę o wpisanie/zmianę zakresu wpisu ^{**)} do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców w zakresie (zaznaczyć właściwe kwadraty literą „X”):

a) ☐ prawa jazdy kat.

b) ☐ pozwolenia.

A1	A	B1	B	T	C1	C	D1	D	BE	C1E	CE	D1E	DE
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

B. Przedsiębiorca prowadzi ośrodek pod następującym adresem ^{***)}:

5.1 Adres ośrodka - biura: Kod pocztowy

-

Miejscowość

Ulica

Nr budynku

Nr lokalu

Telefon

5.2 Lokal (lokale) przeznaczone do nauczania:

Poz.	Kod poczt.	Miejscowość	Ulica, numer	Pow. lok.
1				m ²
2				m ²
3				m ²

Wzór

....., dnia

.....
Nazwa organu

Nr

ZAŚWIADCZENIE

Zaświadcza się, że pod numerem.....
do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców jest wpisany:

.....
(nazwa przedsiębiorcy lub imię i nazwisko).....
(adres siedziby przedsiębiorcy)

jako przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców pod adresem:

.....
(adres miejsca prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców)

w zakresie:

prawa jazdy kategorii^{*)} - ,
pozwolenia^{*)}.

podpis i pieczęć organu wydającego

Objaśnienie:
*) niepotrzebne skreślić.

Wzór

..... dnia

.....
Nazwa organu

Nr

POŚWIADCZENIE

Na podstawie art. 31 ust. 2 ustawy z dnia o kierujących pojazdami (Dz. U.
.....) poświadczam się że:

.....
(nazwa przedsiębiorcy lub imię i nazwisko).....
(adres siedziby przedsiębiorcy)

wpisany do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców
że pod numerem..... w dniu

.....

Spełnia dodatkowe warunki o których mowa w art. 31 ust. 1 ustawy o kierujących
pojazdami. Przedsiębiorca dysponuje następującymi składnikami infrastruktury:

.....
(adres miejsca prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców)**_____
podpis i pieczęć organu wydającego

Objaśnienie:

*) niepotrzebne skreślić.

**) podać adresy wszystkich składników infrastruktury ośrodka szkolenia kierowców.

Wzór

OŚRODEK SZKOLENIA KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW	
NR	
„Nauka jazdy” – Antoni Elkowy	
ul. Wincentego Wita 7	05-658 Warszawa
Biuro: ul. Janikowska 71	01-225 Warszawa
Tel.	fax.....
NIP..... REGON.....	www

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zasad i trybu dokonywania wpisu przedsiębiorców do rejestru działalności regulowanej przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców oraz związanych z tym wzorów dokumentów i wysokości opłat stanowi wypełnienie upoważnienia ustawowego określonego w art. 32 ust. 1 ustawy z dnia ... o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...).

Rozporządzenie będzie określać:

- 1) budowę i sposób nadawania numeru ewidencyjnego ośrodka szkolenia kierowców i innego podmiotu prowadzącego szkolenie;
- 2) wzór:
 - a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców,
 - b) zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców,
 - c) poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań przez ośrodek szkolenia kierowców,
 - d) pieczęci ośrodka szkolenia kierowców;
- 3) wysokość opłaty:
 - a) za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców,
 - b) za wydanie poświadczenia potwierdzającego spełnianie dodatkowych wymagań przez ośrodek szkolenia kierowców.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem skierowania projektu do uzgodnień międzyresortowych.

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

Przedmiotowy projekt nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny

Projekt rozporządzenia oddziałuje na następujące podmioty:

- 1) przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą związaną z ośrodkami szkolenia kierowców;
- 2) starostowie.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa
- Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Pasażerskiego Międzynarodowego Transportu Samochodowego, Warszawa
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawie
- Sekretariat transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Św.
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno
- Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny
- Liga Obrony Kraju
- Polski Związek Automobilowy
- Instytut Transportu Samochodowego
- Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
- Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
- Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Polskie Stowarzyszenie Motorowe
- Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżet samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

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

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionów.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia r.

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

Na podstawie art. 32 ust 3 i art. 63 ust. 1 pkt 1 - 5 i 7 - 8 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr, poz.) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania w zakresie wyposażenia dydaktycznego, warunków lokalowych i placu manewrowego ośrodków szkolenia kierowców i innych podmiotów prowadzących szkolenie osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi lub uzyskanie uprawnienia do kierowania tramwajem;
- 2) szczegółowy program:
 - a) szkolenia osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi lub uzyskanie uprawnienia do kierowania tramwajem,
 - b) kursu kwalifikacyjnego,
 - c) szkolenia:
 - kandydatów na instruktorów i instruktorów,
 - kandydatów na wykładowców i wykładowców,
 - d) 3-dniowych warsztatów doskonalenia zawodowego dla:
 - instruktorów,
 - wykładowców,
 - egzaminatorów;

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

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji dokonuje wdrożenia postanowień dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE L 403 z dnia 30.12.2006 r.).

- 3) dodatkowe wymagania niezbędne dla uzyskania przez przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia kierowców świadectwa spełniania dodatkowych wymagań;
- 4) szczegółowe wymagania w stosunku do jednostek prowadzących egzaminy państwowe w zakresie wyposażenia, warunków lokalowych oraz placu manewrowego;
- 5) skład oraz warunki i tryb powoływania przez dyrektora ośrodka ruchu drogowego komisji do przeprowadzenia egzaminu przez osobę niepełnosprawną;
- 6) warunki i tryb:
 - a) postępowania z dokumentami dotyczącymi osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi lub uzyskanie uprawnienia do kierowania tramwajem i kandydatów na instruktorów oraz wzory stosowanych dokumentów,
 - b) prowadzenia dokumentacji przez ośrodki szkolenia kierowców,
 - c) przeprowadzania egzaminu państwowego, oraz wzory stosowanych dokumentów,
 - d) kursu kwalifikacyjnego oraz wzory stosowanych dokumentów,
 - e) postępowania z dokumentami osób przystępujących do egzaminu państwowego,
 - f) prowadzenia dokumentacji przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego;
- 7) szczegółowe warunki i zakres egzaminu dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów oraz sposób powołania przez ministra właściwego do spraw transportu komisji weryfikacyjnej;
- 8) wzory dokumentów związanych z prowadzeniem szkolenia;
- 9) wzór i sposób nadawania numerów ewidencyjnych egzaminatorom;
- 10) wzór legitymacji i pieczęci imiennej egzaminatora.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie - rozumie się przez to ustawę z dnia o kierujących pojazdami;
- 2) pozwoleniu - rozumie się przez to pozwolenie do kierowania tramwajem, o którym mowa w art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy;
- 3) kierowniku ośrodka szkolenia kierowców - rozumie się przez to przedsiębiorcę, dowódcę jednostki wojskowej, szefa jednostki resortu spraw wewnętrznych prowadzących ośrodek szkolenia kierowców oraz dyrektora szkoły prowadzącej programowe szkolenie kandydatów na kierowców lub osobę przez nich wyznaczoną;
- 4) ośrodka egzaminowania - rozumie się przez to wojewódzki ośrodek ruchu drogowego, o którym mowa w art. 51 ust. 1 ustawy.

Rozdział 2

Ośrodek szkolenia kierowców

§ 3. 1. Szkolenie ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi może prowadzić przedsiębiorca, jednostka wojskowa, jednostka resortu spraw wewnętrznych oraz szkoła, która posiada:

- 1) w zakresie warunków lokalowych:
 - a) oznaczony nazwą i adresem ośrodka lokal biurowy przeznaczony do obsługi osób i przechowywania dokumentacji związanej z prowadzeniem szkolenia kierowców,
 - b) co najmniej jedną salę:
 - o powierzchni nie mniejszej niż 25 m²,
 - wyposażoną w stoliki i miejsca siedzące dla każdej osoby biorącej udział w szkoleniu,
 - oświetloną, ogrzewaną i przewietrzaną,
 - odizolowaną od innych pomieszczeń,
 - c) toaletę zlokalizowaną w pobliżu sali, o której mowa w lit. b;
 - 2) utwardzony plac manewrowy wyłączony z ruchu pojazdów innych niż przeznaczone do nauki jazdy, umożliwiający wykonanie każdego z zadań przewidzianych do wykonania na placu manewrowym na egzaminie państwowym (z wyjątkiem ruszania na wzniesieniu),
 - 3) co najmniej jeden pojazd:
 - a) dopuszczony do ruchu,
 - b) przystosowany do nauki jazdy,
 - c) spełniający wymagania określone w przepisach w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia
 - w zakresie każdej z kategorii prawa jazdy określonej w zaświadczeniu o wpisie do rejestru działalności regulowanej będącej zakresem szkolenia;
 - 4) wyposażenie dydaktyczne odpowiadające obowiązującemu stanowi prawnemu i poziomowi techniki zawierające co najmniej:
 - a) tablicę do pisania,
 - b) makietę lub programy komputerowe umożliwiające symulowanie sytuacji na drodze,
 - c) tablice poglądowe z zakresu szkolenia, programy komputerowe lub filmy wideo prezentujące: zasady bezpiecznego poruszania się w ruchu drogowym, zasady kierowania pojazdem, podstawowe czynności kontrolno – obsługowe i zasady udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadku,
 - d) obowiązujące teksty aktów prawnych z zakresu ruchu drogowego i warunków używania pojazdów,
 - e) urządzenia umożliwiające korzystanie z pomocy określonych w lit. b i c.
2. Podmioty, o których mowa w ust. 1, za wyjątkiem szkoły, prowadzą szkolenie w ośrodkach szkolenia kierowców.

3. Jeżeli w sali, o której mowa w ust. 1 pkt 1 lit. b, prowadzone jest szkolenie jednocześnie dla więcej niż 20 osób, to powierzchnię tej sali zwiększa się o 1m^2 – dla każdej szkolonej osoby powyżej 20.
 4. Pojazdy wykorzystywane do prowadzenia szkolenia, powinny:
 - 1) spełniać wymagania, o których mowa ust. 1 pkt 3;
 - 2) być oznaczone nazwą i adresem ośrodka szkolenia kierowców umieszczonymi na zewnątrz pojazdu na jego prawej i lewej stronie- z wyjątkiem motocykli, przyczep i tramwajów; litery i cyfry występujące w napisie powinny mieć wysokość co najmniej 6 cm.
 5. Przepisów ust. 4 pkt 2 nie stosuje się do ośrodków szkolenia kierowców prowadzonych przez jednostki wojskowe oraz jednostki resortu spraw wewnętrznych.
- § 4. Plac, o którym mowa w § 3 ust 1 pkt 2, powinien posiadać nawierzchnię asfaltową, betonową lub kostkową.

Rozdział 3

Dodatkowe wymagania niezbędne dla uzyskania przez przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia kierowców świadectwa spełniania dodatkowych wymagań

- § 5. Ośrodek szkolenia kierowców w celu uzyskania poświadczenia o spełnianiu dodatkowych wymagań dla ośrodka szkolenia kierowców, zwanym dalej „poświadczeniem”, oprócz minimalnych wymagań o których mowa w rozdziale 2 rozporządzenia powinien spełniać następujące warunki dodatkowe:
- 1) w zakresie warunków lokalowych:
 - a) lokal biurowy powinien:
 - być własnością przedsiębiorcy prowadzącego szkolenie, lub być w jego posiadaniu przez 3 lata od daty złożenia wniosku o wydanie poświadczenia,
 - posiadać osobne pomieszczenie wyłącznie do przyjmowania interesantów wyposażone w co najmniej 5 miejsc siedzących dla interesantów,
 - posiadać osobne pomieszczenie do przechowywania dokumentacji związanej ze szkoleniem,
 - być wyposażone w telefon stacjonarny,
 - być wyposażone w komputer z dostępem do internetu,
 - b) sala wykładowa powinna:
 - być własnością przedsiębiorcy prowadzącego szkolenie, lub być w jego posiadaniu przez 3 lata od daty złożenia wniosku o wydanie poświadczenia,
 - być zlokalizowana pod tym samym adresem co biuro ośrodka szkolenia kierowców,
 - być wyposażona w rzutnik multimedialny oraz komputer umożliwiający współpracę z rzutnikiem,
 - być wyposażona w stanowiska komputerowe przeznaczone do prowadzenia szkolenia,
 - 2) plac manewrowy powinien:

- a) być własnością przedsiębiorcy prowadzącego szkolenie, lub być w jego posiadaniu przez 3 lata od daty złożenia wniosku o wydanie poświadczenia,
 - b) być ogrodzony w sposób uniemożliwiający wejście na teren placu osób postronnych,
 - c) posiadać na stałe wyznaczone pola manewrowe umożliwiające wykonanie wszystkich zadań egzaminacyjnych przewidzianych na egzaminie dla kandydatów na kierowców dla wszystkich kategorii prawa jazdy.
- 3) pojazdy szkoleniowe powinny stanowić własność lub współwłasność przedsiębiorcy, lub być w jego posiadaniu na podstawie umowy leasingu.
 - 4) zatrudniać co najmniej 2 instruktorów w tym 1 z co najmniej 5 letnim doświadczeniem w szkoleniu w zakresie prawa jazdy kategorii B lub C i jednego posiadającego uprawnienia do prowadzenia szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub B, C, D oraz przygotowanie pedagogiczne.
 - 5) dysponować odpowiednim oprogramowaniem komputerowym pozwalającym na prowadzenie zajęć o których mowa w art. 23 ust. 3 ustawy.

§ 6. Przedsiębiorca składając wniosek o wydanie poświadczenia dołącza do niego kopie dokumentów potwierdzających spełnianie wymagań o których mowa w § 4.

Rozdział 4

Szkolenie osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami

- § 7.** 1. Osoba ubiegająca się o prawo jazdy lub pozwolenie podlega szkoleniu, które obejmuje:
- 1) szkolenie podstawowe – przed przystąpieniem po raz pierwszy do egzaminu państwowego, w zakresie określonej kategorii prawa jazdy lub pozwolenia;
 - 2) szkolenie dodatkowe – każdorazowo po trzykrotnym kolejnym uzyskaniu negatywnego wyniku z części teoretycznej lub odpowiednio z części praktycznej egzaminu państwowego;
 - 3) szkolenie uzupełniające – przeprowadzane na wniosek osoby szkolonej.
2. Szkolenie:
- 1) podstawowe i dodatkowe przeprowadza się zgodnie z programem szkolenia kandydatów na kierowców lub motorniczych określonym w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
 - 2) uzupełniające – przeprowadza się w zakresie ustalonym przez osobę szkoloną i kierownika ośrodka szkolenia kierowców.
3. Nie wymaga się ukończenia szkolenia podstawowego od osób ubiegających się o prawo jazdy kategorii:
- 1) B lub B1 - jeżeli posiadają prawo jazdy kategorii C lub D;
 - 2) B - jeżeli posiadają prawo jazdy kategorii B z ograniczeniem do prowadzenia tylko pojazdów z automatyczną skrzynią biegów.
- § 8.** 1. Szkolenie podstawowe lub dodatkowe może rozpocząć osoba, która:
- 1) posiada wymagany przepisami ustawy wiek;
 - 2) posiada orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem;

- 3) posiada orzeczenie psychologiczne o braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem – nie dotyczy szkolenia w zakresie kategorii AM, A1, A2, A, B1, B, B+E;
- 4) nie ma orzeczonego zakazu prowadzenia pojazdów prawomocnym wyrokiem sądu,
- 5) nie ma cofniętego lub zatrzymanego prawa jazdy,
- 6) posiada pisemną zgodę rodzica lub opiekuna, jeżeli nie ukończyła 18 lat;
- 7) posiada zaświadczenie o uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy kategorii B albo prawo jazdy kategorii B – jeżeli zakres szkolenia obejmuje prawo jazdy kategorii C, C1, D lub D1;
- 5) posiada zaświadczenie o ukończeniu szkolenia i uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy kategorii B, C, C1, D lub D1 albo prawo jazdy kategorii B, C, C1, D lub D1 – jeżeli zakres szkolenia obejmuje odpowiednio prawo jazdy kategorii B+E, C+E, C1+E, D+E lub D1+E.
2. Szkolenie uzupełniające może rozpocząć osoba, która posiada wydane zaświadczenie o ukończeniu szkolenia podstawowego lub dodatkowego i nie przystąpiła egzaminu państwowego na prawo jazdy lub go nie zdała.
3. Przepisów ust. 1 pkt 4 i 5 nie stosuje się do żołnierzy zasadniczej służby wojskowej.
4. Ośrodek szkolenia kierowców prowadzony przez przedsiębiorcę przyjmując osobę na szkolenie podstawowe, dodatkowe lub uzupełniające:
 - a) sprawdza czy osoba spełnia warunki określone odpowiednio w ust. 1 lub 2,
 - b) wpisuje ją do książki ewidencji osób szkolonych, której wzór określa załącznik nr 2 do rozporządzenia,
 - c) przydziela jej instruktora prowadzącego,
 - d) wydaje jej kartę przeprowadzonych zajęć przed rozpoczęciem zajęć:
 - teoretycznych albo
 - praktycznych - jeżeli zakres szkolenia obejmuje wyłącznie zajęcia praktyczne.
5. Ośrodek szkolenia kierowców prowadzony przez jednostkę wojskową lub jednostkę resortu spraw wewnętrznych przyjmując osobę na szkolenie podstawowe, dodatkowe lub uzupełniające:
 - 1) sprawdza czy osoba spełnia warunki określone odpowiednio w ust. 1 lub 2;
 - 2) wpisuje ją do książki ewidencji osób szkolonych;
 - 3) przydziela jej instruktora prowadzącego;
 - 4) wpisuje ją do dziennika przeprowadzonych zajęć;
 - 5) wydaje jej kartę przeprowadzonych zajęć przed rozpoczęciem szkolenia praktycznego;
6. Szkoła rozpoczynając zajęcia szkolne dla uczniów:
 - 1) sprawdza czy osoba spełnia warunki określone odpowiednio w ust. 1 lub 2;
 - 2) wpisuje ją do książki ewidencji osób szkolonych;
 - 3) przydziela jej instruktora prowadzącego;
 - 4) wpisuje ją do dziennika przeprowadzonych zajęć;
 - 5) wydaje jej kartę przeprowadzonych zajęć przed rozpoczęciem szkolenia praktycznego.
7. Wzór karty przeprowadzonych zajęć określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

- § 9. 1. Przeprowadzenie poszczególnych zajęć teoretycznych i praktycznych jest potwierdzane w karcie przeprowadzonych zajęć, każdorazowo po ich zakończeniu przez osobę prowadzącą zajęcia i osobę szkoloną.
2. W przypadku ośrodka szkolenia kierowców prowadzonego przez jednostkę wojskową, jednostkę resortu spraw wewnętrznych lub szkolenia prowadzonego przez szkołę na karcie przeprowadzonych zajęć dokonuje się wpisu i potwierdzenia przeprowadzenia wyłącznie zajęć praktycznych. Potwierdzenie przeprowadzenia zajęć teoretycznych dokonywane jest w dzienniku przeprowadzonych zajęć.
- § 10. 1. Kierownik ośrodka szkolenia kierowców, który wydał kartę przeprowadzonych zajęć, w przypadku przerwania szkolenia, podkreśla i podpisuje kartę po ostatniej wpisanej pozycji.
2. W przypadku przerwania szkolenia kartę przeprowadzonych zajęć zachowuje osoba szkolona a jednostka prowadząca szkolenie załącza jej kopię do prowadzonej dokumentacji.
3. Jeżeli karta przeprowadzonych zajęć, podpisywana jest przez kierownika ośrodka szkolenia kierowców prowadzonego przez jednostkę wojskową lub jednostkę resortu spraw wewnętrznych albo dyrektora szkoły, wpisy w karcie uzupełnia się o potwierdzenie przeprowadzenia zajęć teoretycznych, oraz zajęć z zakresu zasad udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadku – wynikających z dziennika prowadzonych zajęć.
4. Dyrektor szkoły podpisując kartę przeprowadzonych zajęć wydaje dodatkowo zaświadczenie potwierdzające rozpoczęcie szkolenia w ramach zajęć szkolnych.
- § 11. Osoba, kontynuując szkolenie w innym ośrodku szkolenia kierowców lub szkole, przekazuje kartę, o której mowa w § 8 ust. 1, jej kierownikowi. Kierownik ośrodka szkolenia kierowców wydaje nową kartę przeprowadzonych zajęć zachowując poprzednią w dokumentacji ośrodka.
- § 12. 1. Po ukończeniu szkolenia podstawowego lub dodatkowego kierownik ośrodka szkolenia kierowców wydaje zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla osób ubiegających się o prawo jazdy odpowiedniej kategorii zwane dalej „zaświadczeniem”, osobom które:
- 1) posiadają wiedzę i umiejętności określone w charakterystyce absolwenta kursu;
 - 2) uzyskały pozytywny wynik egzaminu wewnętrznego.
2. Wzór zaświadczenia określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.
3. W zaświadczeniu umieszcza się imię, nazwisko i numer instruktora prowadzącego.
4. Po wydaniu zaświadczenia lub po zakończeniu szkolenia uzupełniającego, do książki ewidencji osób szkolonych wpisuje się:
- 1) liczbę godzin zajęć teoretycznych i praktycznych przeprowadzonych w danym ośrodku szkolenia kierowców lub szkole;
 - 2) numer wydanego zaświadczenia;
 - 3) datę zakończenia szkolenia;
 - 4) numer instruktora prowadzącego,
 - 5) rodzaj odbytego szkolenia.
- § 13. 1. Książkę ewidencji osób szkolonych:

- 1) przechowuje się przez okres 10 lat od daty dokonania w niej ostatniego wpisu;
- 2) przekazuje się właściwemu organowi prowadzącemu nadzór, w celu archiwizacji, niezwłocznie po:
 - a) rezygnacji z prowadzenia szkolenia kierowców,
 - b) wydaniu decyzji o zakazie prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców.
2. Karty przeprowadzonych zajęć osób wpisanych do książki ewidencji osób szkolonych, oraz kopie kart osób, które przerwały szkolenie, przechowuje się przez okres 24 miesięcy od dnia dokonania w nich ostatniego wpisu. Po upływie tego okresu karty i ich kopie podlegają zniszczeniu.
3. Przed zniszczeniem karty lub kopii karty ilość godzin przeprowadzonych zajęć teoretycznych i praktycznych wpisuje się odpowiednio do książki ewidencji osób szkolonych.

§ 14. 1. Zajęcia praktyczne nie mogą być dłuższe niż:

- 1) 2 godziny dziennie w okresie pierwszych:
 - a) 4 godzin szkolenia - w zakresie prawa jazdy kategorii A1 lub A,
 - b) 8 godzin szkolenia - w zakresie innych niż określone w lit. a kategorii prawa jazdy oraz pozwolenia;
- 2) 3 godziny dziennie - po określonych w pkt 1 godzinach nauki dla prawa jazdy poszczególnych kategorii oraz pozwolenia.
2. Zajęcia praktyczne mogą być prowadzone jeżeli osoba szkolona:
 - 1) posiada przy sobie kartę przeprowadzonych zajęć,
 - 2) jest sprawna psychicznie i fizycznie, a w szczególności nie znajduje się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.
3. Instruktor w trakcie zajęć praktycznych może szkolić wyłącznie jedną osobę.

§ 15. W trakcie szkolenia kandydatów na kierowców i motorniczych w pojeździe mogą znajdować się wyłącznie instruktor i osoba szkolona oraz:

- 1) jeden dodatkowy uczestnik kursu;
 - 2) kandydaci na instruktorów wraz z ich wykładowcą;
 - 3) kierownik ośrodka szkolenia kierowców lub upoważniony przez niego pracownik tego ośrodka lub szkoły;
 - 4) osoba sprawująca w imieniu starosty nadzór, którym mowa w art. ustawy;
 - 5) tłumacz, jeżeli osoba szkolona nie włada językiem polskim w stopniu umożliwiającym prowadzenie szkolenia;
 - 6) tłumacz języka migowego jeżeli osoba szkolona jest głuchoniema
- jeżeli pojazd jest wyposażony w wystarczającą ilość miejsc siedzących.

§ 16. 1. Łączny czas pracy instruktora nie może być dłuższy niż 12 godzin w ciągu doby.

2. Do czasu, o którym mowa w ust. 1, wlicza się także czas zatrudnienia na innym stanowisku pracy.

3. Łączny czas zajęć praktycznych prowadzonych przez instruktora w ciągu doby nie może przekraczać 8 godzin. Do tego czasu nie wlicza się przerw pomiędzy zajęciami.
4. Instruktor jest obowiązany złożyć pracodawcy odpowiednie oświadczenie na piśmie czy wykonuje pracę w innym miejscu, zawierające informację o ilości godzin pracy w ciągu doby.

§ 17. 1. Instruktor prowadzący:

- 1) koordynuje realizację procesu szkolenia kandydata na kierowcę lub motorniczego;
 - 2) może brać udział w części praktycznej egzaminu państwowego na prawo jazdy na pisemny wniosek osoby szkolonej;
 - 3) nie może ingerować w przebieg egzaminu o którym mowa w pkt 2.
2. Instruktor prowadzący jest obowiązany do:
- 1) przeprowadzenia co najmniej 50 % szkolenia praktycznego dla danej osoby szkolonej;
 - 2) przeprowadzenia egzaminu wewnętrznego lub uczestniczenia w nim.
3. Instruktor prowadzący potwierdza w karcie przeprowadzonych zajęć, zaliczenie egzaminu wewnętrznego, a jeżeli go nie przeprowadzał, podpisuje się na karcie obok instruktora przeprowadzającego ten egzamin.
4. Za instruktora prowadzącego uznaje się także instruktora który:
- 1) prowadził część praktyczną szkolenia dodatkowego;
 - 2) został wyznaczony dla osoby szkolonej przez kierownika ośrodka szkolenia kierowców jeżeli dotychczasowy instruktor nie prowadzi szkolenia w danej jednostce;
 - 3) został wyznaczony dla osoby szkolonej przez kierownika ośrodka szkolenia kierowców, w którym kontynuuje szkolenie.

Rozdział 5

Egzaminowanie osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami

§ 18. Sprawdzenie kwalifikacji do kierowania pojazdami silnikowymi i tramwajami odbywa się w formie egzaminu państwowego składającego się, z zastrzeżeniem § 25 ust. 2, z części teoretycznej i części praktycznej, przeprowadzanego na warunkach i w trybie określonych w instrukcji przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy stanowiącej załącznik nr 5 do rozporządzenia, zwanej dalej „instrukcją egzaminowania”.

§ 19. 1. Część teoretyczna egzaminu państwowego, zwana dalej "egzaminem teoretycznym", obejmuje sprawdzenie znajomości:

- 1) przepisów ruchu drogowego;
 - 2) techniki kierowania i czynności kontrolno-obslugowych pojazdu;
 - 3) zasad udzielania pierwszej pomocy ofiarom wypadku.
2. Egzamin teoretyczny przeprowadza się w sali egzaminacyjnej w formie testu:
- 1) komputerowego - przy użyciu urządzenia egzaminacyjnego wykorzystującego jednolite oprogramowanie wskazane i zatwierdzone przez ministra właściwego do spraw transportu;

- 2) ustnego - jeżeli:
 - a) osoba egzaminowana nie włada żadnym z języków, które są dostępne w urzędzeniu egzaminacyjnym lub
 - b) posiada orzeczenie lekarskie z adnotacją o przeciwwskazaniach do przeprowadzenia egzaminu w sposób, o którym mowa w pkt 1 i 2.

§ 20. 1. Część praktyczna egzaminu państwowego, zwana dalej "egzaminem praktycznym" jest przeprowadzana przy użyciu pojazdu określonego w § 28 pkt 3 rozporządzenia.

2. Egzamin praktyczny obejmuje sprawdzenie umiejętności:

- 1) przygotowania pojazdu do jazdy, umiejętności sprawdzenia stanu technicznego podstawowych elementów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo jazdy oraz umiejętności bezpiecznego panowania nad pojazdem, które wykonywane jest na placu manewrowym ośrodka egzaminowania - w zakresie prawa jazdy kategorii B i B1;
 - 2) umiejętności wykonywania manewrów, które realizowane jest na placu manewrowym ośrodka egzaminowania – w zakresie prawa jazdy pozostałych kategorii oraz pozwolenia;
 - 3) umiejętności jazdy w ruchu drogowym, które realizowane jest na drogach publicznych – w zakresie wszystkich kategorii prawa jazdy i pozwolenia.
3. Osoby egzaminowane w zakresie prawa jazdy kategorii AM, A1, A2 lub A w czasie egzaminu praktycznego powinny być ubrane w kamizelkę barwy pomarańczowej z elementami odbłaskowymi, posiadającą z tyłu i z przodu oznaczenie "L" według wzoru i wymiarów przewidzianych dla oznakowania pojazdów przeznaczonych do egzaminowania.

§ 21. 1. Osoba ubiegająca się o prawo jazdy lub pozwolenie przystępuje do egzaminu teoretycznego i egzaminu praktycznego, z zastrzeżeniem ust. 2, pod warunkiem spełnienia wymogów, o których mowa w art. 11 ust. 1 pkt 1-3 i 5 oraz ust. 2-6 ustawy.

2. Egzamin państwowy obejmujący wyłącznie egzamin praktyczny przeprowadza się dla osoby ubiegającej się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdem w zakresie prawa jazdy kategorii:
 - 1) B+E, C+E, C1+E, D+E lub D1+E;
 - 2) A, B, C lub D, jeżeli posiada odpowiednio prawo jazdy kategorii A1, B1, C1 lub D1;
 - 3) AM, A1, A, B1, B, C1, C jeżeli posiada wydane prawo jazdy kategorii AM, A1, A, B1, B, C1, C z ograniczeniem do prowadzenia pojazdów wyłącznie z automatyczną skrzynią biegów.

§ 22. 1. Przed przystąpieniem do egzaminu państwowego osoba ubiegająca się o prawo jazdy lub pozwolenie składa w ośrodku egzaminowania wniosek o wydanie prawa jazdy z załącznikami, o których mowa w przepisach w sprawie wydawania uprawnień do kierowania pojazdami oraz odpowiednio:

- 1) dowód uiszczenia opłaty za egzamin;
- 2) wniosek, o którym mowa w § 15 ust. 1 pkt 2, z podaniem imienia i nazwiska oraz numeru instruktora;
- 3) zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla osób ubiegających się o prawo jazdy w zakresie szkolenia dodatkowego, jeżeli trzykrotnie uzyskała negatywny wynik z egzaminu teoretycznego lub z egzaminu praktycznego.

2. Przed wyznaczeniem terminu egzaminu ośrodek egzaminowania sprawdza złożone dokumenty pod względem kompletności i poprawności wypełnienia.
3. W przypadku żołnierzy odbywających zasadniczą służbę wojskową zaświadczenie o ukończeniu szkolenia dla osób ubiegających się o prawo jazdy powinno być złożone nie później niż na 2 dni przed wyznaczonym terminem egzaminu.

- § 23. 1. Ośrodek egzaminowania wyznacza termin umożliwiający przeprowadzenie egzaminu w okresie nie dłuższym niż 30 dni od dnia złożenia wymaganych dokumentów.
2. Jeżeli osoba egzaminowana, uzyskała negatywny wynik egzaminu teoretycznego lub praktycznego, albo nie przystąpiła do egzaminu, ośrodek egzaminowania na jej wniosek wyznacza, z uwzględnieniem ust. 1, kolejny termin egzaminu po uiszczeniu opłaty za egzamin.
 3. Osoba egzaminowana nie wnosi opłaty, o której mowa w ust. 2, w przypadkach, o których mowa w § 21 ust. 6, § 30 ust. 3 pkt 4 i ust. 5 pkt 2 oraz art. ustawy.

- § 24. 1. Warunkiem przystąpienia do egzaminu jest:
- 1) posiadanie przez osobę egzaminowaną dokumentu potwierdzającego jej tożsamość w postaci:
 - a) dowodu osobistego, lub
 - b) karty pobytu, lub
 - c) paszportu;
 - 2) posiadanie przez osobę egzaminowaną odpowiedniej sprawności psychicznej i fizycznej, a w szczególności nie znajdowanie się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.
 2. Warunkiem przystąpienia do egzaminu praktycznego jest:
 - 1) uzyskanie przez osobę egzaminowaną pozytywnego wyniku z egzaminu teoretycznego, przy czym od dnia uzyskania tego wyniku nie może upłynąć okres dłuższy niż 6 miesięcy;
 - 2) posiadanie przez instruktora biorącego udział w egzaminie ważnej legitymacji instruktora nauki jazdy oraz dokumentu potwierdzającego jego tożsamość - w przypadku wniosku, o którym mowa w § 15 ust. 1 pkt 2.
 3. Warunkiem przeprowadzenia części praktycznej egzaminu państwowego w ruchu drogowym jest:
 - 1) panowanie nad pojazdem podczas wykonania zadań na placu manewrowym w sposób pozwalający stwierdzić, że zachowanie osoby egzaminowanej nie stworzy zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, z zastrzeżeniem ust. 4, - w przypadku prawa jazdy kategorii B i B1;
 - 2) pozytywna ocena z wykonania określonych w instrukcji egzaminowania zadań egzaminacyjnych na placu manewrowym - w przypadku prawa jazdy pozostałych kategorii i pozwoleń.
 4. Zachowaniem osoby egzaminowanej świadczącym o możliwości stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego jest:
 - 1) bezpośrednie stworzenie zagrożenia dla zdrowia lub życia osób;
 - 2) przejechanie kołem przez linie wyznaczające zewnętrzne krawędzie stanowisk;
 - 3) najechanie na pachołki lub tyczki.

§ 25. 1. Egzaminator w związku z wykonywanymi czynnościami jest obowiązany do:

- 1) legitymowania osób egzaminowanych;
- 2) legitymowania instruktora, mającego razem z osobą egzaminowaną brać udział w egzaminie praktycznym.
 2. Egzaminator w związku z wykonywanymi czynnościami, w razie gdy zachodzi uzasadnione przypuszczenie, że osoba ta znajduje się w stanie nietrzeźwości, po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, jest uprawniony do żądania poddania się przez osobę egzaminowaną lub instruktora mającego brać udział w egzaminie badaniu w celu ustalenia zawartości alkoholu w organizmie lub środka działającego podobnie do alkoholu.
 3. Egzaminator odmawia przeprowadzenia egzaminu, jeżeli:
 - 1) niemożliwe jest ustalenie tożsamości osoby zgłaszającej się na egzamin lub instruktora;
 - 2) osoba zgłaszająca się na egzamin:
 - a) znajduje się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, lub odmówiła poddania się badaniu, o którym mowa w ust. 2,
 - b) zaproponowała egzaminatorowi przyjęcie korzyści majątkowej lub osobistej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu,
 - c) nie posiada wymaganych orzeczeniem lekarskim okularów lub szkieł kontaktowych;
 - 3) nie jest możliwe potwierdzenie uprawnień instruktora mającego brać udział w egzaminie praktycznym, lub nie zgłosił się on na egzamin, z zastrzeżeniem ust. 8;
 - 4) warunki atmosferyczne lub inne przyczyny uniemożliwiają prowadzenie egzaminów;
 - 5) instruktor mający brać udział w egzaminie znajduje się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu, bądź odmówił poddania się badaniu, o którym mowa w ust. 2, z zastrzeżeniem ust. 8;
 - 6) instruktor mający brać udział w egzaminie zaproponował egzaminatorowi przyjęcie korzyści majątkowej lub osobistej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu;
 - 7) stwierdził awarię urządzenia rejestrującego, uniemożliwiającą rejestrację egzaminu.
 4. Egzamin zostaje przerwany przez egzaminatora, jeżeli:
 - 1) osoba egzaminowana w trakcie egzaminu teoretycznego korzysta z pomocy materiałów lub urządzeń stanowiących pomoc w odpowiedzi na pytania egzaminacyjne;
 - 2) zachowania osoby egzaminowanej świadczą o możliwości stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;
 - 3) osoba egzaminowana spowodowała zagrożenie dla zdrowia lub życia uczestników ruchu w trakcie egzaminu praktycznego na placu manewrowym lub w ruchu drogowym;
 - 4) instruktor biorący udział w egzaminie, zakłóca lub uniemożliwia przebieg egzaminu;
 - 5) osoba egzaminowana naruszyła przepisy ruchu drogowego w sposób określony w tabeli nr 12 załącznika nr 5 do rozporządzenia;
 - 6) osoba egzaminowana lub instruktor obecny na egzaminie zaproponował egzaminatorowi przyjęcie korzyści majątkowej lub osobistej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu;

- 7) stwierdzono awarię urządzenia rejestrującego, uniemożliwiającą rejestrację egzaminu.
5. Egzamin może zostać przerwany:
- 1) na wniosek osoby egzaminowanej;
 - 2) przez egzaminatora nadzorującego pracę egzaminatorów w przypadku stwierdzenia, że zostały naruszone warunki lub zasady przeprowadzania egzaminów.
6. W przypadku określonym w:
- 1) ust. 3 pkt 1, pkt 2 lit. c, pkt 4 i 7, ust. 4 pkt 7, ust. 5 pkt 2 oraz art. ustawy - przyjmuje się, iż osoba nie przystąpiła do egzaminu;
 - 2) ust. 3 pkt 2 lit. a i b, pkt 3, 5 i 6, ust. 4 pkt 1-6 i ust. 5 pkt 1 - przyjmuje się, iż osoba uzyskała negatywny wynik egzaminu.
7. Dyrektor ośrodka egzaminowania:
- 1) może okresowo wstrzymać prowadzenie egzaminów praktycznych z przyczyn, o których mowa w ust. 3 pkt 4, o czym niezwłocznie zawiadamia właściwy organ prowadzący nadzór;
 - 2) przekazuje w okresach półrocznych pisemną informację o uzyskanych przez osoby egzaminowane wynikach egzaminów:
 - a) starostom - w odniesieniu do instruktorów i jednostek szkolących kandydatów na kierowców będących w ich ewidencji i rejestrze,
 - b) właściwemu organowi ewidencyjnemu - w odniesieniu do egzaminatorów będących w jego ewidencji.
8. W przypadku złożenia wniosku o przeprowadzenie egzaminu z udziałem instruktora nauki jazdy, egzamin może być przeprowadzony bez instruktora, po złożeniu pisemnego oświadczenia przez osobę egzaminowaną, o rezygnacji z udziału instruktora w egzaminie.

§ 26. 1. Podczas przeprowadzania egzaminu państwowego w sali egzaminacyjnej mogą przebywać osoby zdające egzamin i egzaminator przeprowadzający egzamin.

2. Oprócz osób, o których mowa ust. 1, na sali egzaminacyjnej mogą przebywać:
- 1) kandydaci na egzaminatorów wraz z ich wykładowcą, odbywający praktyki w ramach szkolenia lub praktyki asystenckiej;
 - 2) osoby sprawujące w imieniu właściwego organu prowadzącego nadzór, nadzór nad egzaminowaniem kandydatów na kierowców i kierowców;
 - 3) tłumacz języka migowego, którego udział na egzaminie zapewnia sobie osoba głuchoniema;
 - 4) tłumacz przysięgły, którego udział zapewnia sobie osoba egzaminowana jeżeli nie włada językiem polskim w stopniu umożliwiającym przeprowadzenie egzaminu oraz zrozumienie zasad przeprowadzania egzaminu – dotyczy także osób, które rozwiązują test w języku obcym, dostępnym w komputerowym systemie egzaminacyjnym;
 - 5) egzaminator nadzorujący;
 - 6) dyrektor ośrodka egzaminowania i osoby upoważnione przez niego - pod warunkiem, że ich obecność nie zakłóca i nie utrudnia przebiegu egzaminu.
3. Podczas przeprowadzania części praktycznej egzaminu państwowego na placu manewrowym mogą przebywać wyłącznie osoby zdające egzamin i egzaminatorzy przeprowadzający egzamin.
4. Oprócz osób, o których mowa ust. 3, na placu manewrowym mogą przebywać:

- 1) instruktor prowadzący - instruktor przebywa na zewnątrz pojazdu;
 - 2) kandydaci na egzaminatorów wraz z wykładowcą, odbywający praktyki w ramach szkolenia lub praktyki asystenckiej;
 - 3) osoby sprawujące nadzór nad egzaminowaniem kandydatów na kierowców i kierowców w imieniu właściwego organu prowadzącego nadzór;
 - 4) tłumacz przysięgły, którego udział zapewnia sobie osoba egzaminowana, jeżeli nie włada językiem polskim w stopniu umożliwiającym przeprowadzenie egzaminu;
 - 5) tłumacz języka migowego, którego udział na egzaminie zapewnia sobie osoba głuchoniema;
 - 6) egzaminator nadzorujący;
 - 7) dyrektor ośrodka egzaminowania i osoby upoważnione przez niego
- pod warunkiem, że ich obecność nie zakłóca i nie utrudnia przebiegu egzaminu.
5. Podczas przeprowadzania części praktycznej egzaminu państwowego w ruchu drogowym, w pojeździe egzaminacyjnym może przebywać osoba zdająca egzamin i egzaminator przeprowadzający egzamin oraz członkowie komisji egzaminacyjnej w przypadku egzaminu przeprowadzanego przy użyciu pojazdu osoby niepełnosprawnej.
6. Oprócz osób, o których mowa ust. 5, w pojeździe egzaminacyjnym mogą przebywać:
- 1) instruktor prowadzący;
 - 2) kandydaci na egzaminatorów wraz z wykładowcą, odbywający praktyki w ramach szkolenia lub praktyki asystenckiej;
 - 3) osoby sprawujące, w imieniu właściwego organu prowadzącego nadzór, nadzór nad egzaminowaniem kandydatów na kierowców i kierowców;
 - 4) tłumacz przysięgły, którego pomoc zapewnia sobie osoba egzaminowana, jeżeli nie włada językiem polskim w stopniu umożliwiającym przeprowadzenie egzaminu;
 - 5) tłumacz języka migowego, którego udział na egzaminie zapewnia sobie osoba głuchoniema;
 - 6) egzaminator nadzorujący;
 - 7) dyrektor ośrodka egzaminowania i osoba upoważniona przez niego
- pod warunkiem, że ich obecność nie zakłóca i nie utrudnia przebiegu egzaminu.
8. Osoba, która dwukrotnie uzyskała negatywny wynik egzaminu praktycznego, może złożyć, do właściwego organu prowadzącego nadzór, wniosek o udział w kolejnym egzaminie praktycznym osoby sprawującej nadzór nad egzaminowaniem kandydatów na kierowców i kierowców. W przypadku złożenia wniosku organ kieruje osobę sprawującą nadzór nad egzaminowaniem do udziału w kolejnym egzaminie praktycznym osoby składającej wniosek.
9. Osoba, która przystąpiła do egzaminu państwowego, może zgłaszać, za pośrednictwem dyrektora ośrodka egzaminowania, do właściwego organu nadzoru, skargi i zastrzeżenia co do jego przebiegu i oceny.

§ 27. Ośrodek egzaminowania przesyła, po sprawdzeniu pod względem kompletności i poprawności wypełnienia, dokumenty złożone przez osoby egzaminowane, z wyjątkiem dowodu uiszczenia opłaty za egzamin, do właściwego organu wydającego prawa jazdy lub pozwolenia:

- 1) w terminie 3 dni po uzyskaniu przez osobę pozytywnego wyniku egzaminu państwowego;

- 2) raz w miesiącu w przypadku osób, którym w miesiącu poprzedzającym upłynął okres 1 roku od daty ostatniego przystąpienia przez nią do egzaminu;
- 3) w terminie 3 dni po uzyskaniu po raz pierwszy negatywnego wyniku egzaminu państwowego lub niepoddaniu się sprawdzeniu kwalifikacji w terminie określonym w skierowaniu, jeżeli osoba egzaminowana była skierowana na kontrolne sprawdzenie kwalifikacji.

Rozdział 6

Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego

§ 28. Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego powinien posiadać:

- 1) co najmniej :
 - a) pomieszczenie do przechowywania dokumentacji związanej z egzaminowaniem - w postaci informatycznej lub papierowej,
 - b) pomieszczenie przeznaczone do zapisywania osób na egzamin i administrowania danymi,
 - c) pomieszczenie dla egzaminatorów,
 - d) salę egzaminacyjną,
 - e) pomieszczenie stanowiące poczekalnię dla osób oczekujących na egzamin,
 - f) toaletę zlokalizowaną w pobliżu sali egzaminacyjnej;
- 2) plac manewrowy z wyznaczonymi stanowiskami;
- 3) pojazdy przeznaczone do przeprowadzania egzaminów w liczbie umożliwiającej obsługę zaplanowanych egzaminów, z zastrzeżeniem § 19 pkt 3;
- 4) co najmniej jedno sprawne urządzenie elektroniczne do pomiaru stężenia alkoholu w wydychanym powietrzu.

§ 29. 1. Sala egzaminacyjna przeznaczona do przeprowadzania egzaminu teoretycznego powinna być:

- 1) oświetlona, ogrzewana i przewietrzana;
 - 2) oznakowana;
 - 3) odizolowana od innych pomieszczeń;
 - 4) wyposażona:
 - a) w oddzielne miejsce lub stanowisko do pracy dla egzaminatora,
 - b) w oddzielne miejsce lub stanowisko dla każdej osoby egzaminowanej, składające się ze stolika i krzesła,
 - c) w komputerowe urządzenie egzaminacyjne dla każdej osoby egzaminowanej, jeżeli egzamin dotyczy osoby ubiegającej się o prawo jazdy,
 - d) w plansze określające zasady przeprowadzania egzaminów teoretycznych i praktycznych oraz tablicę lub inne urządzenie umożliwiające egzaminatorowi graficzne zobrazowanie tych zasad.
2. W sali egzaminacyjnej nie mogą znajdować się plansze lub inne przedmioty mogące stanowić pomoc dla osoby egzaminowanej w czasie trwania egzaminu.

§ 30. 1. Plac manewrowy przeznaczony do sprawdzania umiejętności wykonywania poszczególnych zadań egzaminacyjnych powinien:

- 1) być zlokalizowany możliwie blisko ośrodka egzaminowania;

- 2) być na stałe wyłączony z ruchu dla pojazdów innych niż przeznaczone do egzaminowania i pojazdów wykorzystywanych przez ośrodek egzaminowania do prowadzenia szkolenia w zakresie ustawy o transporcie drogowym;
 - 3) być odgrodzony od pozostałej części ośrodka egzaminowania;
 - 4) posiadać nawierzchnię asfaltową, betonową lub kostkową, na której wyznaczone są stanowiska umożliwiające realizację zadań egzaminacyjnych.
2. Szczegółowe wymagania w stosunku do stanowisk na placu manewrowym określa instrukcja przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy określona w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

§ 31. Pojazdy, o których mowa w § 28 pkt 3 powinny:

- 1) być oznaczone i wyposażone w sposób określony odrębnymi przepisami;
- 2) spełniać wymagania, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 3;
- 3) być zapewnione przez osoby:
 - a) ubiegające się o prawo jazdy kategorii B1,
 - b) niepełnosprawne posiadające orzeczenie lekarskie z adnotacją, że może prowadzić pojazd silnikowy po przystosowaniu go do rodzaju schorzenia – pojazd jest przystosowany do rodzaju schorzenia osoby egzaminowanej,
 - c) egzaminowane, jeżeli egzamin przeprowadzany jest pojazdem z automatyczną skrzynią biegów;
- 4) być wyposażone w urządzenie rejestrujące przebieg egzaminu – w zakresie prawa jazdy kategorii B – za wyjątkiem pojazdu zapewnianego przez osobę egzaminowaną.

§ 32. Przedsiębiorstwo komunikacji publicznej, przeprowadzające egzaminy w zakresie pozwolenia do kierowania tramwajem, powinno spełnić warunki o których mowa w § 28 ust. 1 pkt 1, 3 i 4 oraz w § 29, a także posiadać plac manewrowy przeznaczony do sprawdzenia umiejętności wykonywania poszczególnych zadań egzaminacyjnych, który jest wyposażony w sieć trakcyjną i torowisko umożliwiające realizację zadań egzaminacyjnych wymaganych przy sprawdzaniu kwalifikacji do kierowania tramwajem.

§ 33.1. Przebieg egzaminu praktycznego na prawo jazdy kategorii B rejestruje się przy pomocy urządzeń rejestrujących przebieg egzaminu, o których mowa w § 31 pkt 4.

2. Urządzenia, o których mowa w ust. 1 powinny:

- 1) rejestrować co najmniej obraz widoczny do przodu przez przednią szybę pojazdu egzaminacyjnego (kamera o kącie widzenia 45 stopni lub więcej); obraz zapisywany musi zawierać opis składający się z daty, godziny przeprowadzanego egzaminu oraz numeru rejestracyjnego pojazdu egzaminacyjnego, a w przypadku braku możliwości umieszczenia numeru rejestracyjnego pojazdu, dopuszcza się podanie przez egzaminatora numeru rejestracyjnego ustnie przed rozpoczęciem egzaminu ;
- 2) rejestrować dźwięk w pojeździe równoległe z rejestracją obrazu;
- 3) uniemożliwiać ingerencję osób nieuprawnionych w zapis na nośniku danych,
- 4) być uruchamiane i zatrzymywane bez konieczności ingerencji egzaminatora w proces rejestracji;

- 5) zapewniać egzaminatorowi podgląd obrazu rejestrowanego na nośniku, tak aby w trakcie egzaminu miał możliwość sprawdzenia, czy nie nastąpiła awaria urządzenia powodująca brak możliwości nagrywania przebiegu egzaminu.
3. Zarejestrowany obraz i dźwięk, z zastrzeżeniem ust. 5, przechowuje się w ośrodku egzaminowania na odpowiednich nośnikach danych, w pomieszczeniu zabezpieczonym przed dostępem osób nieupoważnionych, przez okres co najmniej 14 dni od daty przeprowadzenia egzaminu.
4. Zarejestrowany przebieg egzaminu może być przeglądać i odtwarzać wyłącznie:
 - 1) dyrektor ośrodka egzaminowania, lub osoba przez niego upoważniona;
 - 2) egzaminator nadzorujący;
 - 3) osoba prowadząca nadzór nad przeprowadzaniem egzaminów na prawo jazdy w imieniu właściwego organu prowadzącego nadzór;
 - 4) osoba egzaminowana lub jej pełnomocnik, oraz egzaminator, który prowadził egzamin - w przypadku złożenia skargi na sposób przeprowadzenia egzaminu;
 - 5) egzaminator, w stosunku do którego wszczęto postępowanie wyjaśniające, o którym mowa w ust 5 pkt 2.
5. Nagranie przedstawiające przebieg egzaminu przechowuje się do czasu ostatecznego rozstrzygnięcia sprawy, jeżeli:
 - 1) została złożona skarga na przebieg egzaminu;
 - 2) wszczęte zostało postępowanie wyjaśniające w stosunku do egzaminatora przeprowadzającego egzamin.
6. Jeżeli przebieg egzaminu praktycznego nie został zarejestrowany z powodu awarii urządzenia nagrywającego przebieg egzaminu, egzamin zostaje powtórzony na koszt ośrodka egzaminowania.
7. W przypadku przeprowadzania egzaminu państwowego pojazdem zapewnionym przez osobę niepełnosprawną, niewyposażonym w urządzenia o których mowa w ust 1, osoba egzaminowana może wystąpić z wnioskiem do o przeprowadzenie egzaminu przez komisję egzaminacyjną.
8. Komisję egzaminacyjną, o której mowa w ust. 7, powołuje dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego w następującym składzie:
 - 1) egzaminator,
 - 2) egzaminator nadzorujący,
 - 3) instruktor prowadzący – jeżeli jest wyznaczony.

Rozdział 7

Szkolenie instruktorów i wykładowców

§ 34. Szkolenie kandydatów na instruktorów nauki jazdy i instruktorów nauki jazdy, w formie kursu, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 6 ustawy, prowadzi podmiot spełniający wymagania, o których mowa w § 3.

§ 35. Wykładowcy przedmiotu:

- 1) „Technika kierowania i obsługa pojazdu” – powinni posiadać uprawnienia instruktora lub egzaminatora oraz co najmniej 5 lat praktyki zawodowej w zakresie

szkolenia lub egzaminowania kandydatów na kierowców w zakresie objętym nauczaniem;

- 2) „Zasady prowadzenia ośrodka szkolenia kierowców” – powinni posiadać uprawnienia instruktora w zakresie objętym nauczaniem oraz co najmniej 5 letnią praktykę w kierowaniu ośrodkiem szkolenia kierowców;
- 3) „Praktyka instruktorska” – powinni posiadać uprawnienia instruktora w zakresie objętym nauczaniem i praktykę zawodową w zakresie prowadzenia szkolenia kandydatów na kierowców od co najmniej 5 lat.

§ 36. 1. Kandydat na instruktora nauki jazdy i instruktor nauki jazdy podlega szkoleniu, które obejmuje:

- 1) szkolenie podstawowe - przed przystąpieniem po raz pierwszy do egzaminu przed komisją egzaminacyjną powołaną przez wojewodę;
 - 2) szkolenie dodatkowe:
 - a) każdorazowo po dwukrotnym uzyskaniu negatywnego wyniku egzaminu, o którym mowa w pkt 1,
 - b) jeżeli rozszerza posiadany zakres uprawnień instruktora,
 - c) jeżeli został skreślony z ewidencji instruktorów z powodu określonego w art. ustawy.
2. Szkolenia, o których mowa w ust. 1, prowadzi się na warunkach i w trybie określonym w programie szkolenia kandydatów na instruktorów i instruktorów stanowiącym załącznik nr do rozporządzenia.

§ 37. 1. Szkolenie podstawowe dla kandydatów na instruktorów i instruktorów może rozpocząć osoba, która spełnia wymogi określone w art. ustawy.

2. Szkolenie dodatkowe może rozpocząć osoba, która posiada zaświadczenie o ukończeniu kursu podstawowego lub posiada uprawnienia instruktora nauki jazdy.

§ 38. 1. Jednostka prowadząca szkolenie przyjmując kandydata na instruktora lub instruktora na kurs:

- 1) zapoznaje go ze stosowanym na kursie regulaminem wewnętrznym, przygotowanym przez jednostkę prowadzącą szkolenie;
- 2) sprawdza spełnianie przez kandydatów na instruktorów i instruktorów wymogów, o których mowa w § 36;
- 3) rejestruje go przed rozpoczęciem szkolenia teoretycznego odpowiednio:
 - a) w książce ewidencji osób szkolonych, o której mowa w § 6 ust. 4 pkt 2,
 - b) w dzienniku lekcyjnym kursu, wpisując:
 - dane osobowe kandydata na instruktora lub instruktora wraz z kategoriami, w zakresie których jest szkolony i datę urodzenia lub nr PESEL - jeżeli kandydat na instruktora lub instruktor go posiada,
 - rodzaj szkolenia (podstawowe, dodatkowe),
 - wykaz zajęć teoretycznych,
 - wykaz osób prowadzących zajęcia teoretyczne;
- 4) przed rozpoczęciem zajęć praktycznych wydaje mu kartę przeprowadzonych zajęć, której wzór określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

2. Po zakończeniu szkolenia wykładowcy odnotowują dla poszczególnych przedmiotów końcowy wynik nauczania osoby (pozytywny „P” albo negatywny „N”):
 - 1) w dzienniku lekcyjnym, jeżeli są to zajęcia teoretyczne;
 - 2) na karcie przeprowadzonych zajęć, jeżeli są to zajęcia praktyczne.
3. W przypadku przerwania lub zakończenia szkolenia karta przeprowadzonych zajęć podlega zwrotowi do jednostki prowadzącej szkolenie, która ją wydała.

§ 39. 1. Zaświadczenie o ukończeniu kursu kwalifikacyjnego w zakresie szkolenia podstawowego lub dodatkowego wydaje kierownik jednostki prowadzącej szkolenie kandydatowi na instruktora lub instruktorowi, który:

- 1) odbył wymagane programem szkolenie;
 - 2) uzyskał pozytywny końcowy wynik nauczania w zakresie wszystkich przedmiotów objętych planem nauczania;
 - 3) posiada wiedzę i umiejętności określone w charakterystyce absolwenta kursu i uzyskał pozytywny wynik egzaminu końcowego.
2. Egzamin, końcowy przeprowadza, powołana przez jednostkę prowadzącą szkolenie, działająca na podstawie regulaminu wewnętrznego, komisja złożona z wykładowców przedmiotów „Psychologia”, „Metodyka nauczania”, „Prawo o ruchu drogowym” oraz „Technika kierowania i obsługi pojazdu”.
3. Egzamin końcowy obejmuje sprawdzenie znajomości wybranych zagadnień z „Psychologii”, „Metodyki nauczania”, „Przepisów ruchu drogowego”, „Techniki kierowania pojazdem”, „Czynności kontrolno-obslugowych” oraz prezentacje wybranych jednostek lekcyjnych realizowanych na kursie dla kandydatów na kierowców lub motorniczych.
4. Wyniki egzaminu końcowego przewodniczący komisji wpisuje w dzienniku lekcyjnym, oddzielnie dla każdej osoby i kategorii prawa jazdy lub pozwolenia, przez umieszczenie litery:
- 1) "P" – jeżeli wynik jest pozytywny;
 - 2) "N" – jeżeli wynik jest negatywny;
 - 3) "X" – jeżeli osoba nie przystąpiła do egzaminu.
5. Przewodniczącym komisji, o której mowa w ust. 2, jest wykładowca przedmiotu „Metodyka nauczania”.
6. Wzór zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

§ 40. 1. Książka ewidencji osób szkolonych powinna być przechowywana przez jednostkę prowadzącą szkolenie przez okres 10 lat od daty dokonania w niej ostatniego wpisu, a w przypadku rezygnacji z prowadzenia szkolenia – przekazana właściwemu organowi prowadzącemu nadzór w celu archiwizacji.

2. W razie utraty książki ewidencji osób szkolonych lub zniszczenia w stopniu powodującym jej nieczytelność podlega ona każdorazowo odtworzeniu w zakresie posiadanych przez ośrodek szkolenia instruktorów kart przeprowadzonych zajęć.
3. Dzienniki lekcyjne i karty przechowuje się przez okres 10 lat.

§ 41. 1. Instruktorzy i wykładowcy są obowiązani do corocznego uczestnictwa w 3 dniowych warsztatach szkoleniowych, które obejmują:

- 1) 15 godzin zajęć teoretycznych realizowanych w blokach 5 godzinnych, oraz

- 2) 6 godzin zajęć praktycznych.
2. Zajęcia, o których mowa w ust 1:
 - 1) pkt 1 obejmują zagadnienia, o których mowa w § 3, tabela 1 poz. 2, 3 i 5 załącznika nr 3
 - 2) pkt 2 obejmują zagadnienia, o których mowa w § 3, tabela 1 poz. 4 i 7 załącznika nr 3
3. Po odbyciu szkolenia kierownik ośrodka prowadzącego szkolenie wydaje osobie biorącej udział w całości szkolenia zaświadczenie o jego odbyciu a jego kopię przesyła właściwemu dla instruktora lub wykładowcy staroście.

Rozdział 8

Kurs kwalifikacyjny dla egzaminatorów

- § 42.** 1. Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego w celu prowadzenia kursu kwalifikacyjnego kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów powinien:
- 1) spełniać wymagania, o których mowa w § 3 ust. 1 – 5;
 - 2) zatrudniać odpowiednich wykładowców.
2. Wykładowcy przedmiotów:
- 1) „Prawo o ruchu drogowym”, „Zadania egzaminatora”, „Praktyka egzaminatorska” – powinni posiadać doświadczenie pedagogiczne oraz uprawnienia egzaminatora w zakresie objętym nauczaniem oraz co najmniej 5 letnią praktykę zawodową w egzaminowaniu kandydatów na kierowców;
 - 2) „Technika kierowania i obsługi pojazdu” – powinni posiadać doświadczenie pedagogiczne oraz uprawnienia instruktora lub egzaminatora w zakresie objętym nauczaniem, co najmniej 5 letnią praktykę zawodową w szkoleniu lub egzaminowaniu kandydatów na kierowców oraz wyższe wykształcenie.
- § 43.** 1. Kandydat na egzaminatora i egzaminator podlega kursowi kwalifikacyjnemu, które obejmuje:
- 1) szkolenie podstawowe – przed przystąpieniem po raz pierwszy do egzaminu, o którym mowa w art. 57 ust. 1 pkt 8 ustawy;
 - 2) szkolenie dodatkowe – jeżeli rozszerza posiadany zakres uprawnień egzaminatora.
2. Szkolenie, o którym mowa w ust. 1, prowadzone jest na warunkach i w trybie określonych w programie kursu kwalifikacyjnego dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów stanowiącym załącznik nr 9 do rozporządzenia.
- § 44.** Kurs kwalifikacyjny dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów może rozpocząć osoba, która spełnia wymogi określone w art. 57 ust. 1 pkt 1-5 ustawy.
- § 45.** 1. Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego, przyjmując kandydata na egzaminatora lub egzaminatora na kurs kwalifikacyjny:
- 1) zapoznaje go ze stosowanym na kursie regulaminem wewnętrznym, przygotowanym przez jednostkę prowadzącą szkolenie;

- 2) sprawdza spełnianie przez kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów wymogów, o których mowa w § 43;
- 3) rejestruje go przed rozpoczęciem szkolenia teoretycznego:
 - a) w książce ewidencji osób szkolonych, stosując odpowiednio książkę, o której mowa w § 6 ust. 4 pkt 2,
 - b) w dzienniku lekcyjnym kursu, wpisując:
 - dane osobowe kandydata na egzaminatora lub egzaminatora wraz z kategoriami, w zakresie których jest szkolony, i datę urodzenia lub nr PESEL - jeżeli kandydat na egzaminatora lub egzaminator go posiada,
 - rodzaj szkolenia (podstawowe, dodatkowe),
 - wykaz zajęć teoretycznych,
 - wykaz osób prowadzących zajęcia teoretyczne;
- 4) przed rozpoczęciem zajęć praktycznych wydaje mu kartę przeprowadzonych zajęć, której wzór określa załącznik nr 10 do rozporządzenia.
2. Na zakończenie kursu kwalifikacyjnego wykładowcy wpisują dla poszczególnych przedmiotów końcowy wynik nauczania (pozytywny „P” lub negatywny „N”):
 - 1) w dzienniku lekcyjnym - jeżeli są to zajęcia teoretyczne;
 - 2) na karcie przeprowadzonych zajęć - jeżeli są to zajęcia praktyczne.
3. W przypadku przerwania lub zakończenia szkolenia karta przeprowadzonych zajęć podlega zwrotowi do Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego, który ją wydał.

- § 46.** 1. Zaświadczenie o ukończeniu kursu kwalifikacyjnego dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów wydaje dyrektor Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego kandydatowi na egzaminatora lub egzaminatorowi, który:
- 1) odbył wymagane programem szkolenie;
 - 2) uzyskał pozytywny końcowy wynik nauczania w zakresie wszystkich przedmiotów objętych planem nauczania;
 - 3) posiada wiedzę i umiejętności określone w charakterystyce absolwenta kursu;
 - 4) uzyskał pozytywny wynik egzaminu końcowego.
2. Wzór zaświadczenia, o którym mowa w ust. 1, określa załącznik nr 11 do rozporządzenia.

§ 47. 1. Egzamin końcowy:

- 1) obejmuje sprawdzenie znajomości wybranych zagadnień z „Psychologii”, „Dydaktyki”, „Przepisów ruchu drogowego”, „Techniki kierowania pojazdem”, „Czynności kontrolno-obługowych” oraz prezentację przeprowadzenia egzaminu teoretycznego i egzaminu praktycznego dla kandydatów na kierowców;
- 2) przeprowadza, działająca na podstawie wewnętrznego regulaminu, komisja złożona z wykładowców przedmiotów „Psychologia”, „Dydaktyka”, „Prawo o ruchu drogowym”, „Technika kierowania pojazdem” i „Zadania egzaminatora”, po spełnieniu przez kandydata na egzaminatora wymagań określonych w § 46 ust. 1 pkt 1-3.
2. Przewodniczącym komisji, o której mowa w ust. 1 pkt 2, jest wykładowca przedmiotu „Zadania egzaminatora”.
3. Wyniki egzaminu odnotowuje się w dzienniku lekcyjnym, oddzielnie dla każdej osoby i kategorii prawa jazdy, przez umieszczenie litery:

- 1) "P" - jeżeli wynik jest pozytywny;
- 2) "N" - jeżeli wynik jest negatywny;
- 3) "X" - jeżeli osoba nie przystąpiła do egzaminu.

§ 48. 1. Książki ewidencji osób szkolonych, dzienniki lekcyjne, karty oraz przebieg procesu nauczania podlegają kontroli osób sprawujących w imieniu właściwego organu prowadzącego nadzór, nadzór nad jednostką prowadzącą szkolenie kandydatów na egzaminatorów.

2. Wyniki przeprowadzonej kontroli odnotowuje się w książce ewidencji osób szkolonych.

§ 49. 1. Książka ewidencji osób szkolonych powinna być przechowywana przez jednostkę prowadzącą szkolenie przez okres 10 lat od daty dokonania w niej ostatniego wpisu, a w przypadku rezygnacji z prowadzenia szkolenia - przekazana właściwemu organowi prowadzącemu nadzór w celu archiwizacji.

2. W razie utraty książki, o której mowa w ust. 1, lub zniszczeniu w stopniu powodującym jej nieczytelność, podlega ona każdorazowo odtworzeniu w zakresie posiadanych przez ośrodki szkolenia egzaminatorów kart przeprowadzonych zajęć.

3. Dzienniki lekcyjne i karty przechowuje się przez okres 10 lat.

§ 50. 1. Egzaminatorzy są obowiązani do corocznego uczestnictwa w 3 dniowych warsztatach szkoleniowych, które obejmują:

- 1) 15 godzin zajęć teoretycznych realizowanych w blokach 5 godzinnych, oraz
- 2) 6 godzin zajęć praktycznych.

2. Zajęcia o których mowa w ust 1:

- 3) pkt 1 obejmują zagadnienia, o których mowa w § 3, tabela 1 poz. 1, 3, 5 i 6 załącznika nr 9
- 4) pkt 2 obejmują zagadnienia, o których mowa w § 3, tabela 1 poz. 4, 6 i 7 załącznika nr 9

3. Po odbyciu szkolenia dyrektor ośrodka prowadzącego szkolenie wydaje osobie biorącej udział w całości szkolenia zaświadczenie o jego odbyciu a jego kopię przesyła właściwemu dla egzaminatora marszałkowi województwa.

Rozdział 9

Egzaminowanie egzaminatorów

§ 51. 1. Egzamin, o którym mowa w art. 57 ust. 1 pkt 6 ustawy, przeprowadza odpowiednio powołana przez ministra właściwego do spraw transportu lub starostę, komisja weryfikacyjna, w której skład wchodzi:

- 1) przewodniczący komisji;
- 2) co najmniej 4 członków komisji;
- 3) sekretarz komisji.

2. Przewodniczącym komisji weryfikacyjnej jest przedstawiciel organu powołującego komisję.

3. Członkowie komisji weryfikacyjnej powinni posiadać uprawnienia egzaminatora w zakresie:

- 1) prawa jazdy kategorii A, B, C i D - jeżeli są członkami komisji, o której mowa w art. 57 ust. 1 pkt 8 lit. a ustawy;
- 2) prawa jazdy kategorii T lub pozwolenia - jeżeli są członkami komisji, o której mowa w art. 57 ust. 1 pkt 8 lit. b ustawy.
4. Komisja weryfikacyjna przeprowadza egzamin w sposób określony w wewnętrznym regulaminie zatwierdzonym przez organ powołujący komisję, dla grup nie mniejszych niż 20 i nie większych niż 40 osób.
5. Warunkiem przystąpienia do egzaminu kwalifikacyjnego jest:
 - 1) spełnienie wymagań, o których mowa w art. 57 ust. 1 pkt 1-7 ustawy;
 - 2) posiadanie uprawnień egzaminatora w zakresie prawa jazdy kategorii B - jeżeli egzamin będzie przeprowadzany w zakresie prawa jazdy kategorii C lub D.

§ 52. 1. Egzamin weryfikacyjny składa się z części:

- 1) teoretycznej obejmującej sprawdzenie znajomości wybranych zagadnień z przepisów ruchu drogowego, techniki kierowania i obsługi pojazdu, warunków przeprowadzania egzaminów teoretycznych i praktycznych dla kandydatów na kierowców – przeprowadzanej w formie testu;
- 2) praktycznej – obejmującej sprawdzenie umiejętności wykonywania i oceny wykonania zadań egzaminacyjnych – realizowanej na placu manewrowym i w ruchu drogowym.
2. Warunkiem przeprowadzenia części praktycznej egzaminu jest uzyskanie pozytywnego wyniku z części teoretycznej. Pozytywny wynik części teoretycznej egzaminu jest ważny przez 1 rok od dnia jego uzyskania.
3. Egzamin przeprowadza się w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C lub D dla każdej kategorii oddzielnie, z tym, że możliwe jest przeprowadzenie go w jednym terminie dla następującej konfiguracji kategorii:
 - 1) A i B;
 - 2) C i D;
 - 3) A i D;
 - 4) A i C;
 - 5) A, C i D.

§ 53. 1. Przed przystąpieniem do egzaminu osoba ubiegająca się o wpis do ewidencji egzaminatorów składa do organu ewidencyjnego właściwego ze względu na miejsce zamieszkania, następujące dokumenty:

- 1) wniosek o wpis do ewidencji egzaminatorów, którego wzór określa załącznik nr 12 do rozporządzenia;
- 2) wyraźną fotografię o wymiarach 3,5 x 4,5 cm, przedstawiającą osobę bez nakrycia głowy i okularów z ciemnymi szklami w taki sposób, aby ukazywała głowę w pozycji lewego półprofilu z widocznym lewym uchem, z zachowaniem równomiernego oświetlenia twarzy; osoba nosząca nakrycie głowy zgodnie z zasadami swojego wyznania – fotografię przedstawiającą osobę z nakryciem głowy, pod warunkiem, że fotografia taka umieszczona jest w dokumencie potwierdzającym tożsamość;
- 3) dokument potwierdzający posiadanie wyższego wykształcenia;

- 4) dokumenty poświadczające niekaralność, o której mowa w art. 57 ust. 1 pkt 8 ustawy;
 - 5) zaświadczenie o ukończeniu kursu w zakresie:
 - a) szkolenia podstawowego,
 - b) szkolenia dodatkowego - jeżeli rozszerza posiadany zakres uprawnień egzaminatora;
 - 6) orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem oraz orzeczenie psychologiczne o braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem;
 - 7) kopię posiadanego prawa jazdy lub zaświadczenie o posiadaniu przez okres co najmniej 6 lat prawa jazdy kategorii B oraz uprawnienia do kierowania pojazdami rodzaju objętego egzaminowaniem przez okres co najmniej 1 roku, jeżeli prawo jazdy nie wskazuje dat uzyskania poszczególnych kategorii prawa jazdy;
 - 8) zaświadczenie wydane przez dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego o spełnieniu wymogu, o którym mowa w art. 59 ust. 5 ustawy;
 - 9) zaświadczenie o posiadaniu uprawnienia egzaminatora prawa jazdy kategorii B w przypadku osób przystępujących do egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii C lub D;
 - 10) dowód uiszczenia opłaty za egzamin.
2. Wymagania, o których mowa w ust. 1 w:
- 1) pkt 3, 5 lit. a, pkt 6 i 8 - nie dotyczą osób rozszerzających posiadany zakres uprawnień egzaminatora;
 - 2) pkt 3, 5 i 8 - nie dotyczą osób ubiegających się o uprawnienia do egzaminowania w zakresie prawa jazdy kategorii T lub pozwolenia.
3. Osoba ubiegająca się o wpis do ewidencji egzaminatorów wobec której wydano decyzję o skreśleniu z ewidencji egzaminatorów z przyczyn określonych w art. 68 ust. 1 pkt 2 ustawy, przed przystąpieniem do egzaminu, składa do właściwego organu ewidencyjnego:
- 1) dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 2 i 4 - 9;
 - 2) kopię decyzji o skreśleniu z ewidencji egzaminatorów.

§ 54. Właściwy organ ewidencyjny przesyła do odpowiedniej komisji weryfikacyjnej listę osób, które zostały zakwalifikowane na egzamin i złożyły dokumenty, o których mowa w § 53.

§ 55. Przewodniczący komisji weryfikacyjnej wyznacza termin i miejsce egzaminu weryfikacyjnego dla osób umieszczonych na liście, o której mowa w § 54.

§ 56. 1. Egzamin teoretyczny przeprowadzany jest w formie testu:

- 1) komputerowego - za pomocą urządzenia egzaminacyjnego - polegającego na wskazaniu wszystkich prawidłowych odpowiedzi w wyświetlanych systemem losowym pytaniach egzaminacyjnych ujętych w banku pytań zapisanych w formie elektronicznej i zatwierdzonych przez przewodniczącego komisji weryfikacyjnej i ministra właściwego do spraw transportu;

- 2) pisemnego - polegającego na wybraniu wszystkich prawidłowych odpowiedzi i wpisaniu ich oznaczeń literowych do odpowiednich rubryk imiennego arkusza egzaminacyjnego.
2. Test pisemny przygotowywany jest z pytań umieszczonych w banku pytań stosowanych w przypadku testu komputerowego.

§ 57. 1. Egzamin teoretyczny obejmuje:

- 1) 20 pytań - w zakresie prawa jazdy kategorii B;
- 2) 14 pytań - w zakresie prawa jazdy kategorii A, C lub D.
2. Każde pytanie egzaminacyjne posiada jedną, dwie lub trzy odpowiedzi prawidłowe.
3. Osoba egzaminowana za wybranie wszystkich prawidłowych odpowiedzi na pytanie egzaminacyjne, w zależności od stopnia trudności tego pytania, może uzyskać maksymalnie trzy punkty. Osoba egzaminowana nie uzyskuje punktów, gdy na pytanie egzaminacyjne:
 - 1) nie udzieliła odpowiedzi;
 - 2) udzielona odpowiedź jest nieprawidłowa lub niepełna.
4. Czas trwania egzaminu teoretycznego ustala się na:
 - 1) 30 minut - dla prawa jazdy kategorii B;
 - 2) 20 minut - dla prawa jazdy kategorii A, C lub D.
5. Wynik egzaminu uznaje się za pozytywny, jeżeli osoba egzaminowana uzyskała co najmniej:
 - 1) 34 z 40 pkt - w zakresie prawa jazdy kategorii B;
 - 2) 23 z 28 pkt - w zakresie prawa jazdy kategorii A, C lub D.
6. Część praktyczna egzaminu odbywa się przy użyciu pojazdu odpowiedniego do rodzaju uprawnień o jakie ubiega się osoba egzaminowana i spełniającego wymagania, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 4.

§ 58. 1. Egzamin praktyczny polega na:

- 1) wykonaniu na placu manewrowym i w ruchu drogowym dla poszczególnych kategorii prawa jazdy zadań określonych w tabeli 1 załącznika nr 13 do rozporządzenia;
- 2) dokonaniu przez kandydata na egzaminatora oceny prawidłowości wykonanych zadań egzaminacyjnych na placu manewrowym i w ruchu drogowym, przy zastosowaniu kryteriów określonych w tabeli nr 2 załącznika nr 13 do rozporządzenia;
2. Egzamin praktyczny przeprowadzany jest jednocześnie dla dwóch osób egzaminowanych, z tym że jedna z osób egzaminowanych wykonuje zadania egzaminacyjne siedząc za kierownicą pojazdu egzaminacyjnego, a druga osoba ocenia ich wykonanie. Osoba egzaminowana w trakcie egzaminu wykonuje zadania za kierownicą pojazdu, a następnie ocenia ich wykonanie przez inną osobę egzaminowaną. Ocenie podlega umiejętność wykonania zadań egzaminacyjnych w ruchu drogowym oraz umiejętność oceny ich wykonania.

§ 59. 1. Osoba egzaminowana uzyskuje negatywny wynik egzaminu praktycznego w zakresie określonego rodzaju uprawnienia i egzamin ten ulega przerwaniu, jeżeli:

- 1) dwukrotnie nieprawidłowo wykona to samo zadanie egzaminacyjne;

- 2) nieprawidłowo ustali ocenę z egzaminu;
 - 3) w czasie wykonywania zadań egzaminacyjnych dojdzie do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, spowodowanego przez osobę egzaminowaną.
2. Osoba egzaminowana uzyskuje pozytywny wynik egzaminu praktycznego w zakresie określonego rodzaju uprawnień, jeżeli nie zachodzą okoliczności, o których mowa w ust. 1.

§ 60. 1. Po zakończeniu egzaminu przewodniczący komisji wydaje, za pośrednictwem właściwego organu ewidencyjnego, zaświadczenie według wzoru określonego w załączniku nr 14 do rozporządzenia, jeżeli osoba o której mowa w:

- 1) § 53 ust. 1, 3 i 4 – uzyskała pozytywny wynik egzaminu;
- 2) § 53 ust. 3 – uzyskała negatywny wynik egzaminu lub nie zgłosiła się na egzamin w wyznaczonym terminie.

2. Jeżeli osoba egzaminowana uzyskała negatywny wynik z części teoretycznej lub praktycznej egzaminu albo nie zgłosiła się na egzamin przewodniczący komisji wyznacza kolejny termin egzaminu, po wcześniejszym zgłoszeniu jej przez właściwy organ ewidencyjny i uiszczeniu przez nią opłaty za egzamin.

3. Komisja prowadzi ewidencję osób przystępujących do egzaminu.

§ 61. Osoba egzaminowana może zgłaszać odpowiednio do ministra właściwego do spraw transportu lub starosty, za pośrednictwem przewodniczącego komisji, w formie pisemnej, skargi i zastrzeżenia co do jego przebiegu i oceny.

§ 62. Dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego zatrudniając egzaminatora wydaje mu pieczętkę i legitymację na druku, których wzory określają odpowiednio załączniki nr 15 i 16 do rozporządzenia.

Rozdział 10

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 63. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów (Dz. U. Nr 217, poz. 1834, z późn. zm.).

§ 64. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

W porozumieniu:

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji

Minister Obrony Narodowej

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów stanowi wypełnienie upoważnienia określonego w art. 32 ust. 3 i art. 63 ust. 1 pkt 1-5 i 7-8 ustawy z dnia ... o kierujących pojazdami (Dz. U. r. Nr ..., poz. .).

Rozporządzenie będzie określać:

- 1) szczegółowe wymagania w zakresie wyposażenia dydaktycznego, warunków lokalowych i placu manewrowego ośrodków szkolenia kierowców i innych podmiotów prowadzących szkolenie osób ubiegających się o wydanie dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem silnikowym lub o wydanie pozwolenia na kierowanie tramwajem;
- 2) szczegółowy program:
 - a) szkolenia osób ubiegających się o wydanie dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem silnikowym lub o wydanie pozwolenia na kierowanie tramwajem,
 - b) kursu kwalifikacyjnego,
 - c) szkolenia:
 - kandydatów na instruktorów i instruktorów,
 - kandydatów na wykładowców i wykładowców,
 - d) 3-dniowych warsztatów doskonalenia zawodowego dla:
 - instruktorów i wykładowców,
 - egzaminatorów,
- 3) dodatkowe wymagania niezbędne dla uzyskania przez przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia kierowców świadectwa spełniania dodatkowych wymagań;
- 4) szczegółowe wymagania w stosunku do jednostek prowadzących egzaminy państwowe w zakresie wyposażenia, warunków lokalowych oraz placu manewrowego;
- 5) skład oraz warunki i tryb powoływania przez dyrektora ośrodka ruchu drogowego komisji do przeprowadzenia egzaminu przez osobę niepełnosprawną;
- 6) warunki i tryb:
 - a) postępowania z dokumentami dotyczącymi osób ubiegających się o uzyskanie uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi lub uzyskanie uprawnienia do kierowania tramwajem i kandydatów na instruktorów oraz wzory stosowanych dokumentów,
 - b) prowadzenia dokumentacji przez ośrodki szkolenia kierowców,
 - c) przeprowadzania egzaminu państwowego, oraz wzory stosowanych dokumentów,
 - d) kursu kwalifikacyjnego oraz wzory stosowanych dokumentów,

- e) postępowania z dokumentami osób przystępujących do egzaminu państwowego,
- f) prowadzenia dokumentacji przez wojewódzki ośrodek ruchu drogowego;
- 7) szczegółowe warunki i zakres egzaminu dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów oraz sposób powołania przez ministra właściwego do spraw transportu komisji weryfikacyjnej;
- 8) wzory dokumentów związanych z prowadzeniem szkolenia;
- 9) wzór i sposób nadawania numerów ewidencyjnych egzaminatorom;
- 10) wzór legitymacji i pieczęci imiennej egzaminatora.

Zapisy niniejszego rozporządzenia realizują w całości założenia ustawy o kierujących pojazdami, dotyczące procesu uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami oraz mają za zadanie poprawę jakości procesu szkolenia kandydatów na kierowców, instruktorów i egzaminatorów.

Proponowane rozwiązania wpłyną bezpośrednio na znacząco poprawę procesu kształcenia kandydatów na kierowców oraz przyczynią się bezpośrednio do poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji dokonuje wdrożenia postanowień dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz. Urz. UE L 403 z dnia 30.12.2006 r.).

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

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

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny:

1. Przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą związaną ze szkoleniem kandydatów na kierowców i instruktorów nauki jazdy;
2. Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego;
3. Osoby chcące uzyskać lub podwyższyć uprawnienia:
 - do prowadzenia pojazdów (prawo jazdy),
 - instruktora nauki jazdy,
 - egzaminatora.

2. Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa
- Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Pasażerskiego Międzynarodowego Transportu Samochodowego, Warszawa
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawie
- Sekretariat transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Św.
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno
- Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny
- Liga Obrony Kraju
- Polski Związek Automobilowy
- Instytut Transportu Samochodowego
- Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
- Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
- Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Polskie Stowarzyszenie Motorowe

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżet samorządu terytorialnego:

Proponowana regulacja nie spowoduje ujemnych skutków dla budżetu Państwa.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy:

Proponowana regulacja nie wpływa na rynek pracy.

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

Proponowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny:

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

PROGRAM SZKOLENIA KANDYDATÓW NA KIEROWCÓW LUB MOTORNICZYCH

Postanowienia wstępne

- § 1. 1. Program szkolenia kandydatów na kierowców lub motorniczych, zwany dalej "programem", określa:
- 1) charakterystykę absolwenta kursu;
 - 2) plan nauczania;
 - 3) zasady przeprowadzania egzaminu wewnętrznego na kursie dla kandydatów na kierowców.
2. Celem szkolenia jest przygotowanie osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi lub tramwajami, zwanych dalej "osobami", do kierowania odpowiednimi rodzajami pojazdów lub zespołami pojazdów, w sposób niezagrażający bezpieczeństwu i porządkowi ruchu drogowego. Szkolenie obejmuje zajęcia teoretyczne i praktyczne.

Plan nauczania

- § 2. 1. Liczbę godzin zajęć teoretycznych i praktycznych dla każdej osoby podlegającej szkoleniu podstawowemu ustala indywidualnie instruktor prowadzący nauczanie, zwany dalej "instruktorem", przy czym:
- 1) liczba godzin dla zajęć teoretycznych nie może być mniejsza niż:
 - a) 10 godzin w zakresie kategorii AM
 - b) 30 godzin w zakresie kategorii A, A1, A2, B, B1, T prawa jazdy lub pozwolenia – w tym co najmniej 4 godziny szkolenia teoretycznego i ćwiczeń w zakresie udzielania pomocy przedlekarskiej ofiarom wypadków drogowych,
 - c) 20 godzin w zakresie kategorii C, C+E, D, D+E, C1, C1+E, D1, D1+E, B+E;
 - 2) liczba godzin dla zajęć praktycznych nie może być mniejsza niż:
 - a) 5 - przy kategorii AM,
 - b) 15 - przy kategorii B+E,
 - c) 20 - przy kategorii A, A1, C1, C1+E, D1+E, T,
 - d) 25 - przy kategorii C+E lub D+E,
 - e) 30 - przy kategorii B, B1, C, D1 lub pozwoleniu,
 - f) 60 - przy kategorii D;
 - 4) wymogi, o których mowa w pkt 1, nie dotyczą osób ubiegających się o prawo jazdy kategorii:
 - a) B, C lub D, jeżeli posiadają prawo jazdy odpowiednio kategorii B1, C1 lub D1 albo zaświadczenie o ukończeniu kursu i uzyskaniu pozytywnego wyniku egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy odpowiednio kategorii B1, C1 lub D1,
 - b) A jeżeli posiadają prawo jazdy kategorii A1 albo A2,
 - c) A2 jeżeli posiadają prawo jazdy kategorii A1.
2. W przypadku gdy osoba rozpoczyna szkolenie:
- 1) jednocześnie w zakresie więcej niż jednej kategorii prawa jazdy, to:
 - a) określona w ust. 1 pkt 1 lit. a liczba godzin zajęć teoretycznych ulega zmniejszeniu o 10 dla każdej określonej w tym punkcie kategorii,
 - b) określona w ust. 2 pkt 1 lit. b liczba godzin zajęć teoretycznych ulega zmniejszeniu o 5 dla każdej określonej w tym punkcie kategorii;
 - 2) w zakresie kategorii C, C1, D lub D1 prawa jazdy, to określona w ust. 1 pkt 2 liczba godzin zajęć praktycznych ulega:
 - a) zmniejszeniu o 10 - przy kategorii C1 lub C, jeżeli posiada odpowiednio prawo jazdy kategorii D1 lub D,

- b) zmniejszeniu o 20 - przy kategorii D1 lub D, jeżeli posiada prawo jazdy odpowiednio kategorii C1 lub C;
- 3) w zakresie kategorii A lub B prawa jazdy, to określona w ust. 1 pkt 2 liczba godzin zajęć praktycznych ulega zmniejszeniu o 10, jeżeli osoba posiada prawo jazdy odpowiednio kategorii A1, A2 lub B1.
- 3. Instruktor dokonuje podziału godzin zajęć oraz ustala ich zakres tematyczny odpowiednio do stwierdzonego u osoby poziomu wiedzy i umiejętności, jej predyspozycji, łatwości przyswajania poszczególnych zagadnień itp.
- 4. Zajęcia praktyczne obejmują zajęcia prowadzone na placu manewrowym i w ruchu drogowym, przy czym:
 - 1) mogą być rozpoczęte po przeprowadzeniu zajęć teoretycznych, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i ust. 2 pkt 1;
 - 2) muszą uwzględniać jazdę poza obszarem zabudowanym lub na drogach o dopuszczalnej prędkości poruszania się powyżej 70 km/h o łącznym czasie nie krótszym niż:
 - a) 3 godziny, przy kategorii AM, A1, A2, A lub B1,
 - b) 4 godziny, przy kategorii B, C1, C, T, B+E, C1+E lub D1+E,
 - c) 10 godzin, przy kategorii D1, D, C+E oraz D+E;
 - 3) powinny być prowadzone łącznie na odcinku nie mniejszym niż 50 km (z wyjątkiem kategorii T) w czasie jednych zajęć, jeżeli dotyczą jazdy, o której mowa w pkt 2;
 - 4) muszą uwzględniać co najmniej 2 godziny jazdy w ruchu drogowym w okresie od zmierzchu do świtu dla wszystkich kategorii prawa jazdy za wyjątkiem kat. AM – nie dotyczy osób w stosunku do których lekarz wprowadził ograniczenie możliwości prowadzenia pojazdu w okresie od zmierzchu do świtu.
- 5. Po przeprowadzonym szkoleniu, przeprowadzany jest egzamin wewnętrzny zgodnie z zasadami przeprowadzania egzaminu wewnętrznego na kursie dla kandydatów na kierowców.

§ 3. Liczba godzin zajęć dla każdej osoby podlegającej szkoleniu dodatkowemu nie może być mniejsza niż:

- 1) 10 godzin, jeżeli osoba podlegająca szkoleniu dodatkowemu trzykrotnie uzyskała negatywny wynik z części teoretycznej egzaminu państwowego;
- 2) 5 godzin, jeżeli trzykrotnie uzyskała negatywny wynik z części praktycznej egzaminu państwowego.

§ 4. Godziny zajęć teoretycznych równają się 45 minutom, a zajęć praktycznych 60 minutom.

A. Szczegółowy program szkolenia kat A

Program nauczania na kursie dla kandydatów na kierowców kat. A.

Uwarunkowania wstępne

Założeniem podstawowym jest kursowy system szkolenia. W kursie uczestniczyć może co najwyżej 20 słuchaczy – kursantów.

W programie szkolenia zawartych jest pięć przedmiotów, w ramach których przewidziane są zajęcia teoretyczne, zajęcia praktyczne i ćwiczenia.

Zajęcia teoretyczne i ćwiczenia powinny być prowadzone przez instruktora lub wykładowcę, wspólnie dla wszystkich uczestników kursu, natomiast zajęcia praktyczne mogą odbywać się w mniejszych grupach lub indywidualnie (nauka jazdy). Instruktor – nauczyciel jazdy powinien być przygotowany do prowadzenia wszystkich przedmiotów i zajęć przewidzianych w programie szkolenia z wyjątkiem zajęć dotyczących zasad

udzielania pomocy przedlekarskiej, których przeprowadzenie powinno być zlecane służbom medycznym.

Instruktor – nauczyciel jazdy, zobowiązany jest do realizacji całości programu nauczania z zachowaniem odpowiedniej korelacji zajęć. Inwencji instruktora pozostawia się metodykę prowadzenia zajęć, dopasowaną do warunków i możliwości dydaktycznych a w odniesieniu do praktycznej nauki jazdy, do warunków terenowych,

Jednostka lekcyjna zajęć teoretycznych i ćwiczeń wynosi 45 min.

Jednostka lekcyjna zajęć praktycznych wynosi 60 min.

Budowa programu

1. Charakterystyka absolwenta kursu

Określa szczegółowo, jaki zasób wiadomości, umiejętności i nawyków powinien opanować kandydat na kierowcę w wyniku ukończenia kursu.

2. Plan nauczania

Zawiera przedmioty nauczania, tworzące całość programu z uwzględnieniem wymiaru godzin nauczania każdego przedmiotu.

3. Programy nauczania poszczególnych przedmiotów

Ustalają w ramach poszczególnych przedmiotów tematy nauczania ilość godzin, cele nauczania, oraz kolejność w jakiej powinny być realizowane.

Zawierają wskazówki metodyczne dla poszczególnych przedmiotów, sugerujące jak prowadzić pracę dydaktyczną.

1. Charakterystyka absolwenta

Wiadomości

Absolwent, w trakcie szkolenia powinien zdobyć następujące wiadomości:

Poznać ogólne zasady i przepisy o ruchu drogowym, w zakresie niezbędnym dla kierowcy kat. A.

Znać zasady przygotowania motocykla do jazdy.

Znać pozycję zasadniczą kierowcy oraz technikę prowadzenia motocykla w różnych warunkach drogowych i atmosferycznych.

Znać zasady obsługi urządzeń sterujących jazdą motocyklem, w zakresie niezbędnym ze względu na bezpieczeństwo i prawidłową pracę mechanizmów motocykla.

Ogólną znajomość budowy motocykla, w szczególności elementów mających znaczący wpływ na bezpieczeństwo jazdy.

Znać zasady udzielania pomocy przed lekarskiej ofiarom wypadku drogowego i zasady postępowania w razie pożaru.

Umiejętności

Absolwent, w trakcie szkolenia powinien zdobyć następujące umiejętności:
Stosowania przepisów o ruchu drogowym w praktycznym uczestniczeniu w ruchu drogowym.

Samodzielnego kierowania motocyklem w różnych warunkach drogowych i atmosferycznych, w dzień i w nocy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa.

Samodzielnego wykonania podstawowych czynności obsługowych jak:

- sprawdzenie poziomu oleju, sprawdzenie ciśnienia w ogumieniu, wymiany dętki w kole, wymiany żarówek.
- zabezpieczenia miejsca wypadku aby nie doszło do kolejnych kolizji lub wypadków.
- wykonania działań ratujących życie (sztuczne oddychanie, zewnętrzny masaż serca, terapia przeciw wstrząsowa).
- posługiwania się sprzętem gaśniczym.

Nawyki

Absolwent, w trakcie szkolenia powinien zdobyć następujące nawyki:

- zajmowanie prawidłowej - ustalonej pozycji kierowcy;
- zakładania i zapinania hełmu ochronnego przed ruszeniem z miejsca;
- prawidłowej obsługi kierownicy, hamulca, sprzęgła, zmiany biegów, kierunkowskazów, świateł, sygnału;
- jazdy prawą stroną jezdni,
- obserwacji drogi przed i za prowadzonym motocyklem;
- każdorazowej oceny sytuacji przed zasygnalizowaniem ręką lub włączeniem kierunkowskazu zamiaru zmiany pasa ruchu lub kierunku jazdy;
- ustępowania pierwszeństwa przejazdu pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony;
- ustępowania pierwszeństwa przejazdu autobusom włączającym się do ruchu z przystanków;
- ustępowania drogi pojazdom uprzywilejowanym w ruchu;
- ustępowania pierwszeństwa pieszym znajdującym się na przejściu.

2. Plan nauczania.

L. p.	Przedmiot nauczania	Teoria	Ćwiczenia	Zajęcia Praktyczne	Razem
1.	Przepisy ruchu drogowego	11	4		15
2.	Zarys budowy motocykla i zasady obsługi technicznej	5	1	1	7
3.	Technika kierowania motocyklem	10	5		15
4.	Nauka jazdy			16	16
5.	Zachowanie na miejscu wypadku i pomoc przedlekarska.	2	2		4
	Razem	28	12	17	57

3. Programy nauczania.

3.1. Przepisy ruchu drogowego.

3.1.1. Podział materiału nauczania.

L. p.	Tematy nauczania	Teoria	Ćwiczenia	Razem

1.	Wiadomości ogólne.	1		1
2.	Podstawowe pojęcia.	1		1
3.	Przepisy ogólne o ruchu pojazdów.	2	1	3
4.	Przepisy szczegółowe o ruchu pojazdów.	4	2	6
5.	Znaki i sygnały na drogach.	1	1	2
6.	Ogólne warunki używania motocykla.	1		1
7.	Kierowca motocykla. Obowiązki i odpowiedzialność kierowcy i posiadacza motocykla.	1		1
	Razem	11	4	15

3.1.2. Materiał nauczania.

TEMAT I Wiadomości ogólne.

Czas realizacji 1 godzina zajęć teoretycznych

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Poznanie podstawowych pojęć dotyczących ruchu drogowego. Uświadomienie konieczności istnienia zasad i przepisów ruchu drogowego. Uświadomienie przyczyn wypadków i roli człowieka w ich powstawaniu.	Podstawowe elementy ruchu: droga, pojazd, człowiek. Ruch drogowy porządkowany jest poprzez znaki drogowe, przepisy i zasady ruchu drogowego. Błędy człowieka jako najczęstsza przyczyna wypadków drogowych.	Wykład lub opowiadanie, ilustrowane planszami, przeźrocami i tp.

TEMAT II Podstawowe pojęcia.

Czas realizacji 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Poznanie pojęcia „droga”. i jej elementy. Poznanie elementów drogi. Poznanie pojęcia obszaru zabudowanego. Uświadomienie pojęcia kierujący i kierowca.	Droga publiczna. Części składowe drogi i ich przeznaczenie. Pas ruchu. Oś jezdni. Chodnik. Pobocze. Określenie obszaru zabudowanego i jego oznakowanie. Kierujący i kierowca. Kierowca, a inni uczestnicy ruchu – rozważa, kultura zachowania, uступliwość, wyrozumiałość. Pojęcia – szczególna ostrożność, ograniczone zaufanie, niedostateczna widoczność.	Wykład lub opowiadanie, ilustrowane planszami, przeźrocami i tp.

TEMAT III Przepisy ogólne o ruchu pojazdów.**Czas realizacji 2 godz. zajęć teoretycznych + 1 godz. ćwiczeń.**

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Poznanie zasad ruchu drogowego w nawiązaniu do ruchu prawostronnego. Poznanie pojęcia skrzyżowania dróg. Poznanie różnych rodzajów pojazdów.	Ruch prawostronny, jedno i dwukierunkowy. Ruch okrężny. Ruch na autostradach. Prawne i geometryczne pojęcie skrzyżowania dróg. Podstawowe rodzaje skrzyżowań. Skrzyżowanie o ruchu kierowanym. Skrzyżowanie drogi z torami pojazdów szynowych – kolei. Pojazd. Pojazd silnikowy. Pojazd samochodowy. Pojazd uprzywilejowany. Motocykl. Przyczepa lekka. Pojazd szynowy. Ciężar własny. Dopuszczalny ciężar całkowity.	Pogadanka lub opowiadanie, ilustrowane planszami, przeźrocami, rysunkami na tablicy i tp. Wykład ilustrowany planszami, przeźrocami, rysunkami na tablicy i tp.

TEMAT IV Przepisy szczegółowe o ruchu pojazdów.**Czas realizacji 4 godz. teorii + 2 godz. ćwiczeń**

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Uświadomienie okoliczności związanych z wykonywaniem różnych manewrów na drodze. Kształtowanie nawyku obserwacji drogi i otoczenia przed zasygnalizowaniem ręką i włączeniem kierunkowskazu, zamiaru rozpoczęcia manewru. Uświadomienie zagrożenia wynikającego z przecinania się kierunków jazdy. Kształtowanie nawyku ustępowania pierwszeństwa przejazdu pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, pojazdowi	Podstawowe manewry na drodze: włączanie się do ruchu, zmiana pasa ruchu, mijanie, omijanie, wyprzedzanie, skręcanie, zawracanie, zatrzymanie i postój. Miejsca i okoliczności ograniczenia lub zakazu wykonywania poszczególnych manewrów. Zachowanie ostrożności i właściwe uprzedzanie innych uczestników ruchu przy wykonywaniu manewrów. Manewry związane z przejeżdżaniem przez skrzyżowanie dróg. Zasada ustępowania pierwszeństwa przejazdu pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, przy przecinaniu się kierunków ruchu pojazdów. Odstępstwa od tej zasady. Pierwszeństwo przejazdu pojazdów szynowych, uprzywilejowanych w ruchu oraz pojazdów poruszających się po drodze z pierwszeństwem przejazdu. Ustępowanie pierwszeństwa autobusom włączającym się do ruchu z	Realizację tematu proponuje się metodą opowiadania, pogadanki ewentualnie wykładu z użyciem możliwie dużej ilości środków audio wizualnych.

szynowym i uprzywilejowanym w ruchu. Kształtowanie nawyku ustępowania pierwszeństwa przejazdu autobusom włączającym się do ruchu z przystanków. Uświadczenie konieczności zajęcia odpowiedniego pasa ruchu przy przejeździe przez skrzyżowanie. Uzmysłowienie wyjątkowego zagrożenia podczas przecinania drogi pojazdom szynowym. Uświadczenie konieczności szczególnego zachowania się wobec pojazdów uprzywilejowanych (ułatwienie przejazdu), jadących w kolumnie, wykonujących roboty na drodze. Uświadczenie konieczności szczególnego zachowania się wobec pieszych, rowerzystów, pojazdów zaprzęgowych i pieszych idących w kolumnie. Uświadczenie czynników limitujących bezpieczną prędkość w określonych warunkach ruchu drogowego. Uświadczenie pojęcia „Prędkość bezpieczna”. Uświadczenie pojęcia „Droga hamowania”. Uzmysłowienie w jakich warunkach możemy zatrzymać motocykl i jakie skutki może spowodować bezzasadne, niesygnalizowane zatrzymanie się na drodze. Uświadczenie warunków w jakich motocykl może być holowany.	przystanków. Przejeżdżanie przez skrzyżowanie na wprost, skręcanie w prawo i w lewo. Zajmowanie odpowiedniego pasa ruchu. Przejazdy kolejowe – jedno i wiele torowe. Urządzenia ostrzegawczo – zabezpieczające. Zachowanie szczególnych środków ostrożności przy przejeździe przez przejazd kolejowy. Zachowanie się wobec pojazdów: - uprzywilejowanych w ruchu, - jadących w kolumnie, - wykonujących czynności na drodze. Przejeżdżanie przez wyznaczone przejścia dla pieszych, obok przystanków komunikacji publicznej. Zachowanie ostrożności wobec pieszych idących wzdłuż jezdni. Zachowanie szczególnej ostrożności przy przejeździe przez osiedla, przy szkołach, przedszkolach i tp. Przejeżdżanie obok rowerzystów, pojazdów jednośladowych, pojazdów zaprzęgowych, kolumn osób pieszych idących drogą. Prędkość jazdy. Pojęcie prędkości bezpiecznej. Czynniki mające bezpośredni wpływ na dobór prędkości bezpiecznej – natężenie ruchu, stan i widoczność drogi, warunki atmosferyczne, jazda w dzień i w nocy. Dopuszczalna prędkość jazdy różnych pojazdów. Hamowanie. Pojęcie drogi hamowania. Czynniki wpływające na drogę hamowania (człowiek, pojazd, droga). Zatrzymanie. Miejsca, w których zatrzymywanie jest zabronione. Holowanie. Warunki konieczne jakie musi spełniać pojazd holowany (sprawny układ kierowniczy i hamulcowy, możliwość zwolnienia holu przez osobę holowaną, oznakowanie). Okoliczności, w których holowanie jest zabronione. Holowanie przyczepy i warunki holowania. Motocykl z bocznym wózkiem i wynikające z tego konsekwencje (nie jest pojazdem jednośladowym). Pojęcie kolumny pojazdów. Dopuszczalna liczba pojazdów jadących w kolumnie. Światła zewnętrzne – używanie świateł	

Zdobycie wiadomości o kolumnie pojazdów oraz o warunkach jakie muszą spełniać pojazdy jadące w kolumnie. Zdobycie wiadomości o światłach stosowanych w motocyklu i o warunkach w jakich światła tych można i należy używać. Uświadczenia znaczenia sygnału dźwiękowego.	w różnych warunkach drogowych i atmosferycznych, na obszarach zabudowanych i poza obszarami zabudowanymi, w dzień i w nocy. Sygnał dźwiękowy – okoliczności, w których używanie jest zabronione.	

TEMAT V Znaki i sygnały na drogach.

Czas realizacji 1 godz. zajęć teoretycznych + 1 godz. ćwiczeń.

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Uświadczenia celu stosowania znaków i sygnałów na drogach. Zdobycie wiadomości o różnych rodzajach znaków i sygnałów oraz sposobie ich umieszczania. Zdobycie wiadomości o sygnalizatorach świetlnych oraz o sygnałach dawanych przez osoby kierujące ruchem, sygnałach na przejazdach kolejowych i dawanych przez pojazdy uprzywilejowane w ruchu.	Cel stosowania znaków i sygnałów na drogach. Znaki pionowe i poziome. Znaki ostrzegawcze – kształt, barwy, ustawienia, strefy obowiązywania. Znaki zakazu i nakazu - kształt, barwy, ustawienia, strefy obowiązywania, treść znaków i stosowanie się do poszczególnych zakazów lub nakazów. Znaki informacyjne – kształt, barwy, ustawienia, treść poszczególnych znaków. Znaki poziome – barwy, treść i sposób zachowania się wobec poszczególnych znaków. Inne znaki i sygnały na drogach. Sygnały świetlne, służące do kierowania ruchem, sygnały dawane przez osoby kierujące ruchem, sygnały świetlne i dźwiękowe na przejazdach kolejowych oraz dawane przez pojazdy uprzywilejowane w ruchu.	Realizację tematu proponuje się metodą opowiadania, pogadanki ewentualnie wykładu z użyciem możliwie dużej ilości środków audio wizualnych.

TEMAT VI Ogólne warunki używania motocykla.

Czas realizacji 1 godz. zajęć teoretycznych

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Zdobycie wiadomości o warunkach technicznych jakie musi spełniać pojazd aby mógł być dopuszczony do ruchu na	Warunki techniczne dopuszczenia motocykla do ruchu na drogach z punktu widzenia bezpieczeństwa: układ kierowniczy, układ hamulcowy, resory i amortyzatory, ogumienie, światła,	Z uwagi na zwięzłość treści omawianego tematu sugeruje się metodę wykładu. Równie dobrą może

drogach. Uświadomienie związku pomiędzy czystością kloszy świateł motocykla a brd. Kształtowanie nawyku zakładania i zapinania hełmu ochronnego. Uświadomienie moralnego obowiązku dopilnowania założenia i zapięcia hełmu przez pasażera. Zdobycie wiedzy o ewidencji, rejestracji i badaniach okresowych motocykli oraz o warunkach używania przyczepy.	sygnał dźwiękowy, prędkościomierz, lusterka, Utrzymanie motocykla w czystości, zwłaszcza kloszy świateł zewnętrznych. Przewóz pasażera motocyklem zwłaszcza dzieci. Ewidencja i rejestracja motocykla, dokumenty i tablice rejestracyjne. Obowiązkowe okresowe badania techniczne. Warunki używania przyczepy – dopuszczenie do ruchu, OC.	być metoda pogadanki preradzająca się w dyskusję.

TEMAT VII Kierowca motocykla . Obowiązki i odpowiedzialność kierowcy i posiadacza motocykla.

Czas realizacji 1 godz. zajęć teoretycznych.

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Uświadomienie odpowiedzialności za skutki ewentualnych wypadków lub kolizji, do których mogłoby dojść w wyniku naruszenia przepisów lub zasad ruchu drogowego. Uświadomienie wpływu alkoholu oraz niektórych leków na obniżenie sprawności kierowcy. Zrozumienie bezpośredniego związku pomiędzy kulturą jazdy, przestrzeganiem zasad i przepisów ruchu drogowego a poprawą bezpieczeństwa na drodze.	Świadomość odpowiedzialności za naruszenie zasad ruchu drogowego. Wpływ alkoholu oraz niektórych leków na obniżenie sprawności kierowcy. Przestrzeganie przepisów ruchu drogowego. Stosowanie zasad: - płynności jazdy, - jazdy wyraźnej, - wykonywania czynności z wyprzedzeniem „działanie zawczasu”, - ograniczonego zaufania. Przestrzeganie ogólnie przyjętych zasad kultury – wyrozumiałość, ustepliwość, powstrzymanie agresji.	Proponuje się metodę opowiadania.
Uświadomienie uprawnień wynikających z uzyskania prawa jazdy ale także uświadomienie potencjalnego zagrożenia	Prawo jazdy i wynikające z prawa jazdy uprawnienia.	Proponuje się realizację tematu metodą pogadanki.

wynikającego z faktu jadącego motocykla. Poznanie warunków w jakich może dojść do zatrzymania lub cofnięcia prawa jazdy. Uświadomienie konieczności ubezpieczenia motocykla i płynących z ubezpieczenia korzyści. Zdobycie informacji o zasadach zachowania się w przypadku uczestniczenia w wypadku drogowym.	Zatrzymanie i cofnięcie prawa jazdy. Ubezpieczenie pojazdów OC, NW i AC, korzyści i obowiązki wynikające z ubezpieczeń. Zachowanie się w razie uczestniczenia w wypadku drogowym.	Opowiadanie. Wykład. Opowiadanie (szersze omówienie w przedmiocie pomocy przed lekarskiej).

3.2. **Zarys budowy motocykla i zasady obsługi technicznej.**

3.2.1. **Podział materiału nauczania.**

L. p.	Tematy nauczania.	Teoria	Ćwiczenia	Praktyka	Razem
1.	Budowa motocykla– wiadomości ogólne.	1			1
2.	Silnik, sprzęgło i układ napędowy.	2	1.		3
3.	Kierownica i układy hamulcowe.	1			1
4.	Ogumienie, resory i amortyzatory. Wypożazenie elektryczne.	1			1
5.	Czynności obsługowe.			1	1
	Razem	5	1	1	7

3.2.1. **Materiał nauczania.**

TEMAT I Budowa motocykla - wiadomości ogólne.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Zdobycie ogólnych wiadomości o budowie motocykla.	Rama motocykla. Przednie koło. Widelec przedniego koła. Kierownica. Reflektor. Tylne koło. Wahacz tylnego koła. Silnik. Zbiornik paliwa. Kanapa.	Proponuje się metodę wykładu z pokazem plansz, slajdów, filmu.

TEMAT II Silnik, sprzęgło i układ napędowy.

Czas realizacji: 2 godziny zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Zdobycie wiedzy o silniku dwu i cztero suwowym. Poznanie zasad smarowania i chłodzenia silnika. Zdobycie wiedzy o układzie napędowym Poznanie charakterystyki mocy i momentu obrotowego silnika. Zdobycie podstawowych wiadomości o skrzyni przekładniowej. Poznanie zasady działania sprzęgła.	Umieszczenie silnika i układ napędowy. Rodzaje silników. Układ korbowo-tłokowy, wał korbowy. Smarowanie i układ chłodzenia. Charakterystyka mocy i momentu obrotowego. Skrzynia przekładniowa. Zasada działania. Przeniesienie obrotów silnika na koła jezdne. Uzyskanie mocy kosztem prędkości lub prędkości kosztem mocy. Charakterystyka prędkości jazdy w funkcji obrotów silnika dla poszczególnych biegów – charakterystyka „piłowa”. Sprzęgło – zasada działania.	Proponuje się metodę wykładu z pokazem plansz, slajdów, filmu.

TEMAT III

Kierownica i układy hamulcowe.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Zdobycie wiadomości o układzie kierowania motocyklem. Zdobycie wiadomości o samosterującym działaniu widelca przedniego koła. Zdobycie wiadomości o regulacjach dźwigni sprzęgła i hamulca ręcznego.	Kierownica. Profil kierownicy. Połączenie z widelcem przedniego koła - możliwości regulacji – ergonomia. Ułożyskowanie i zasada pracy widelca. Dźwignia sprzęgła i hamulca koła przedniego – regulacje. Pokrętło przepustnicy i inne urządzenia znajdujące się na kierownicy.	Proponuje się metodę wykładu z pokazem plansz, slajdów, filmu.
Zdobycie wiedzy o działaniu układów hamulcowych. Zdobycie wiedzy o regulacjach układów hamulcowych.	Układy hamulcowe. Układ hamulcowy przedniego i tylnego koła. Układy mechaniczne – szcękowe - regulacje. Układy hydrauliczne – tarczowe - regulacje.	Proponuje się metodę wykładu z pokazem plansz, slajdów, filmu.

TEMAT IV

Ogumienie. Resory i amortyzatory. Wyposażenie elektryczne.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Zdobycie wiedzy o ogumieniu i właściwej eksploatacji oraz o wpływie ogumienia	Ogumienie. Ogumienie radialne. Rodzaje bieżnika. Ogumienie letnie i zimowe. Wpływ ciśnienia powietrza na zużycie bieżnika i właściwości	Opowiadanie uzupełnione pokazem slajdów z różnymi rodzajami opon.

na bezpieczeństwo jazdy. Uświadomienie wpływu działania amortyzatorów na bezpieczeństwo jazdy.	trakcyjne motocykla. Amortyzatory i resory. Resory sprężynowe i amortyzatory – zasada działania. Rola amortyzatorów w układzie jezdnym.	Opowiadanie uzupełnione pokazem rysunków z amortyzatorami motocyklowymi.
Zdobycie informacji o urządzeniach prądotwórczych w motocyklu. Przyswojenie wiadomości o światłach w motocyklu i sposobach wymiany żarówek.	Akumulator. Prądnica lub alternator (prądnica prądu zmiennego trójfazowego – wyprostowanego). Światła zewnętrzne motocykla. Cechy charakterystyczne żarówek (żarówki dwu włóknowe, żarówki halogenowe). Sygnał dźwiękowy. Bezpieczniki instalacji elektrycznej.	Proponuje się metodę wykładu, lub opowiadania. Główny nacisk należy położyć na cechy użytkowe urządzeń (ustawienie światel, montowanie żarówek).

TEMAT VI Czynności obsługowe.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć praktycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Stosowanie zasad BHP przy pracach obsługowych przy motocyklu (np. przy wymianie koła lub sprawdzaniu stanu naładowania akumulatora). Zdobycie wiedzy i umiejętności związanych z codzienną obsługą motocykla oraz wymianą żarówek.	Ogumienie – stan, ciśnienie powietrza. Zmiana koła – zapas (BHP). Światła motocykla – sprawdzenie poprawności działania (szczególnie światel STOP i KIERUNKOWSKAZÓW). Sprawdzenie stanu naładowania akumulatora. Sprawdzenie poziomu oleju, płynu hamulcowego (brd). Wymiana żarówek (szczególnie światel drogowych i mijania oraz światel stop i pozycyjnych).	Sugeruje się prowadzenie zajęć przy motocyklu (np. szkoleniowym). Jako metodę proponuje się instruktaż bieżący.

3.3. Technika kierowania samochodem.

3.3.1. Podział materiału nauczania.

L.p.	Tematy nauczania	Teoria	Ćwiczenia	Razem godzin.
1.	Przygotowanie do jazdy. Uruchamianie silnika. Ruszanie i zatrzymanie.	1		1
2.	Skręcanie w lewo i w prawo. Zmiana biegów w górę i w dół.	1		1
3.	Ósemka. Jazda slalomem. Jazda po okręgu.	1		1
4.	Hamowanie (zmniejszenie prędkości jazdy motocykla, zatrzymanie). Hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Ruszanie motocyklem na wzniesieniu drogi. Jazda w ruchu miejskim.	1	1	2

	Przejeżdżanie przez tory tramwajowe ułożone w jezdni.			
5.	Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem w dzień i po zmierzchu.	1		1
6.	Jazda w terenie. Jazda drogą z koleinami, Przejazd przez kopny piach. Przejazd przez muldy. Jazda w terenie błotnistym.	1	1	2
7.	Zwiększanie przyczepności przedniego koła (dociążanie przodu). Pokonywanie łuków i zakrętów. Jazda w górach.	1	1	2
8.	Jazda drogą ekspresową i autostradą. Włączanie się do ruchu. Zachowanie się w czasie wyprzedzania. Opuszczenie drogi ekspresowej.	1	1	2
9.	Holowania motocykla. Jazda z przyczepą. Jazda z bocznym wózkiem.	1		1
10.	Jazda w trudnych warunkach atmosferycznych (ulewa, śnieżyca, mgła). Poślizg – przyczyny – sposoby zapobiegania. Podsumowanie materiału.	1	1	1
	Razem godzin	10	5	15

3.3.2. Materiał nauczania:

TEMAT I Przygotowanie do jazdy. Uruchamianie silnika. Ruszanie i zatrzymanie.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie zasad przygotowania się kierowcy do jazdy motocyklem. Poznanie czynności związanych z przystosowaniem motocykla do indywidualnych cech i wymagań użytkownika. Poznanie reguł prawidłowej pozycji, zapewniającej możliwość obsługi urządzeń w zasięgu rąk i nóg kierowcy. Poznanie sposobów ergonomicznej i pewnej obsługi urządzeń, co prowadzi do działań szybkich, skutecznych i nie rozpraszających uwagi.	Przygotowanie do jazdy. Ubiór kierowcy: Nieprzemakalne ubranie, buty z cholewką, rękawice, hełm ochronny, okulary, nakolanniki i nałokietniki. Ustawienie kierownicy – dopasowanie do wzrostu kierowcy. Ustawienie dźwigni hamulca koła przedniego i sprzęgła w płaszczyźnie stanowiącej przedłużenia rąk kierowcy. Ustawienie lusterka w taki sposób aby do obserwacji drogi za motocyklem przy jeździe na wprost, wystarczyło skierować wzrok na lusterko, bez odchylania głowy. Ustawienie podnóżków na równym poziomie. Dźwignia zmiany biegów ustawiona tak aby znajdowała się w poziomie zelówki buta lewej nogi opartej na podnóżku. Stopy opierają się na podnóżku śródstopiem. <u>Pozycja przy ruszaniu.</u> - Lewa noga na podnóżku, obok dźwigni zmiany biegów. - Prawą nogą kierowca opiera się o krawężnik (podłoże).	Zajęcia prowadzone w sali wykładowej, metodą wykładu lub opowiadania, uzupełnionego filmem, slajdami, lub inną formą audio wizualną

	- Ręce na kierownicy.	
	Uruchomienie silnika. Przed uruchomieniem silnika, szczególnie zimnego, należy „rozkleić” sprzęgło. Następnie otwieramy kranik paliwa i naciskamy przycisk do „przelewania” gaźnika, trzymamy wciśnięty tak długo aż benzyna nie zacznie wyciekać przez specjalny otworek w komorze pływakowej. Wykonujemy dwa, trzy ruchy starterem przy wyłączonym zapłonie w celu zassania mieszanki do komory spalania. Jeżeli motocykl wyposażony jest w urządzenie rozruchowe (ssanie), przesuwamy manetkę w położenie „ssanie”. Włączamy zapłon i starterem uruchamiamy silnik.	Proponuje się np. metodę. Opowiadania, uzupełnioną slajdami, filmem video i tp.
Poznanie sposobu płynnego ruszania i zatrzymania pojazdu.	Ruszanie: sprzęgło, I bieg, oglądamy się za siebie sprawdzając czy możemy włączyć się do ruchu. Jeśli droga jest wolna – sygnalizujemy zamiar włączenia się do ruchu lewą ręką po czy wciskamy sprzęgło włączamy I bieg i kontrolując sytuację za plecami w lusterku, zwiększamy nieco obroty silnika i łagodnie z wyczuciem puszczamy sprzęgło. Utrzymanie kierunku jazdy na wprost (prawa strona jezdni). Zatrzymanie: Spoglądamy w lusterko. Sygnalizujemy prawą ręką jak do skrętu w prawo. Zjeżdżamy jak najbliżej prawej krawędzi jezdni następnie wciskamy sprzęgło i jednocześnie hamujemy oboma hamulcami. Gdy motocykl się zatrzyma – podpieramy się prawą nogą. Lewą nogą „wyrzucamy na luz”. Jeżeli zakończyliśmy jazdę wyłączamy zapłon zakręcamy kranik paliwa i zsiadamy z motocykla ustawiając go, najlepiej w miejscu gdzie nie będzie tamował ruchu pojazdów i pieszych, na podstawce centralnej lub bocznej.	Proponuje się metodę opowiadania z użyciem środków audio wizualnych.

**TEMAT II Skręcanie w lewo i w prawo.
Zmiana biegów w górę i w dół.**

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie konieczności opanowania utrzymywania	Skręcanie w lewo i w prawo. Podczas pierwszych jazd motocyklem, musimy opanować trzy elementy: - utrzymanie równowagi i kierunku jazdy,	Jako metodę - proponuje się opowiadanie z możliwością

równowagi i kierunku jazdy, sygnalizowania zamiaru zmiany kierunku jazdy, nierównomiernej jazdy na niskim biegu. Zdobycie wiedzy o sposobach sygnalizacji zamiaru skrętu w lewo i w prawo.	- sygnalizowanie kierunku jazdy, - opanowanie nierównomiernej jazdy na pierwszym biegu, szczególnie motocyklem z silnikiem dwusuwowym. Zamiar skrętu, po upewnieniu się, że droga jest wolna, sygnalizujemy wyciągniętą w bok ręką. Jeżeli skręcamy w prawo – wyciągamy rękę prawą, jeżeli w lewo – wyciągamy rękę lewą. Zdarza się, że nie możemy wyciągnąć ręki lewej przy skręcie w lewo, ponieważ ręką tą akurat obsługujemy dźwignię sprzęgła. Wówczas możemy zasygnalizować skręt w lewo ręką prawą, układając ją łukiem nad głową. Dłoń prawej ręki wskaże kierunek w lewo.	przerodzenia się w dyskusję.
Przyswojenie algorytmu postępowania przy zmianie biegu z I na II.	Zmiana biegu z I na II. Zwiększenie obrotów silnika (prędkości jazdy motocykla) na I biegu. Zamknięcie „gazu” z jednoczesnym wciśnięciem sprzęgła. Przełożenie dźwigi zmiany biegów z I na II (lewa noga oparta śródstopiem na podnóżku, zmiany biegu dokonujemy częścią palcową stopy, bez odrywania stopy od podnóżka). Płynne puszczenie sprzęgła z jednoczesnym zwiększeniem obrotów.	Proponuje się pogadankę jako metodę nauczania, uzupełnioną slajdami lub filmem.
Ćwiczenie wyobraźni na bazie wiadomości zdobytych przy nauce zmiany biegu z I na II oraz rozszerzenie poznanej metody przy zmianie na wyższe biegi.	Zmiana biegu w górę. Przygotowanie do zmiany biegu: - płe lewej nogi pod dźwignią zmiany biegów, - zamknięcie „gazu” i jednoczesne wciśnięcie sprzęgła. - przełożenie dźwigni biegów w górę, - puszczenie „sprzęgła” z jednoczesnym dodaniem „gazu”. Pozycja zasadnicza.	Jako metodę proponuje się opowiadanie, uzupełnione slajdami lub filmem.
Uświadomienie warunków, które wymuszają zmianę biegu z wyższego na niższy (np. konieczność zwiększenia mocy lub zmniejszenie prędkości jazdy). Uświadomienie konieczności wyboru odpowiedniego momentu redukcji biegu. Poznanie manualnych czynności związanych z redukcją biegów, w szczególności płynnego puszczenia sprzęgła po włączeniu niższego biegu.	Zmiana biegu w dół. Doprowadzenie do zmniejszenia prędkości (zdjęcie „gazu” lub hamowanie). Przygotowanie do zmiany biegu jw. Zmiana biegu w dół. Wciśnięcie sprzęgła. Przełożenie dźwigni na odpowiedni bieg (niższy). Płynne puszczenie „sprzęgła” – dohamowanie silnikiem. Opisany sposób zmiany biegów w dół, dotyczy sytuacji, w której chodzi o wytracenie prędkości np. przed skrzyżowaniem lub skrętem.	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania, uzupełnioną slajdami lub filmem.

TEMAT III „Ósemka”. Jazda slalomem. Jazda po okręgu.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uzmysłowienie technicznych możliwości skreću motocykla. Przygotowanie do zdobycia umiejętności oceny przestrzeni niezbędnej do wykonania manewru zawracania przy prawie maksymalnym skrećie kół. Wpajanie zasady wykonywania czynności „zawczasu”	„Ósemka”. Jazda torem w kształcie ósemki. Wariant A: przejazd symetryczny. Tor jazdy powinien być taki, żeby Motocykl przejeżdżając koło słupka ustawiony był prostopadłe do prostej łączącej dwa słupki. Wariant B: przejazd niesymetryczny. Tor jazdy powinien być taki, aby motocykl po nawrocie znalazł się obok słupka i był ustawiony równolegle do prostej łączącej oba słupki.	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania. Niezbędną pomocą dydaktyczną będzie tablica. Wskazanymi byłyby slajdy lub film.
Uświadomienie konieczności szybkich zmian kierunku jazdy. Uświadomienie konieczności nabrania umiejętności wyczuwania gabarytów motocykla. Pobudzenie wyobraźni, rozwijanie zdolności przewidywania. Stosowanie zasady „zawczasu”.	Jazda slalomem. Przejazd slalomu z nawrotem, z wykorzystaniem uprzednio zdobytych wiadomości. <u>Elementy przejazdu slalomu:</u> A/ Właściwe ustawienie motocykla. B/ Właściwy wybór strefy skreću (rozpoczęcie skreću powinno nastąpić „zawczasu” przed mijanym słupkiem). Zachowanie właściwej odległości od słupka związanej z gabarytami motocykla, co przekłada się bezpośrednio na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. C/ Wykonanie nawrotu w taki sposób, aby po wykonaniu nawrotu motocykl znalazł się obok słupka, w takiej pozycji jak gdyby był to kolejny słupek slalomu (nabieranie umiejętności oceny możliwości skreću motocykla, co również przekłada się na brd.	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania. Niezbędną pomocą dydaktyczną będzie tablica. Wskazaniem byłyby slajdy lub film.
Uświadomienie związku pomiędzy prędkością jazdy, reakcją odśrodkową i pochyleniem motocykla w zakrećie. Zdobycie wiadomości o pozycji motocyklisty przy pokonywaniu zakrećów.	Jazda po okręgu. Jazda torem w kształcie koła. Jazda na II lub III biegu. Nauka jazdy po okręgu uwidacznia związek pomiędzy prędkością jazdy, działaniem reakcji odśrodkowej i pochyleniem motocykla. Zachowanie jednej płaszczyzny motocykla i kierowcy podczas jazdy w pochyleniu (pozycja zasadnicza) i odstępstwa od tej zasady (pozycja żuźlowca i pozycja kierowcy na torze wyścigowym).	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania. Niezbędną pomocą dydaktyczną będzie tablica. Wskazaniem byłyby slajdy lub film.

TEMAT IV wzniesieniu.

Hamowanie. Hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Ruszanie na

Jazda w ruchu miejskim.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie faktu, że najlepszym zagwarantowaniem bezpieczeństwa jest przestrzeń (bez ograniczeń). Uświadomienie hamowania jako działania zmierzającego do zmniejszenia prędkości jazdy bądź zatrzymania pojazdu. Poznanie zasad zatrzymywania motocykla jadącego szybko i jadącego wolno.	Hamowanie. Zagrożenie w ruchu drogowym, najczęściej związane jest z brakiem wolnej przestrzeni – bo na drodze stoi inny samochód, bo na przejściu dla pieszych znajdują się piesi, bo z zatoki wyjeżdża autobus itp. Te sytuacje zmuszają nas do hamowania. Układ hamulcowy i umiejętna jego obsługa, stanowią drugi w hierarchii ważności element bezpieczeństwa jazdy (pierwszoplanowym jest układ kierowniczy). Dwa cele hamowania: A/ Zmniejszenie prędkości jazdy. W czasie hamowania nie należy wciskać dźwigni sprzęgła. Motocykl poruszający się na „luzie” lub wciśniętym sprzęgle posiada gorszą sterowność. Wymyka się jeden z elementów sterujących szybkością jazdy (hamownie silnikiem i dociążenie przedniego koła). B/ Zatrzymanie pojazdu. Mówiąc o zatrzymaniu, musimy rozróżnić dwa przypadki: - motocykl jadący szybko – zatrzymujemy naciskając najpierw hamulce, zmniejszając szybkość jadącego motocykla a w końcowej fazie hamowania wciskamy „sprzęgło”, w celu odłączenia silnika od napędzanego tylnego koła. - motocykl jadący wolno zatrzymujemy wciskając najpierw „sprzęgło” a potem hamulce.	Proponuje się metodę wykładu lub pogadanki zakończonej dyskusją.
Uświadomienie działających na motocykl składowych sił grawitacji, w czasie hamowania na wzniesieniu i spadku drogi.	Hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Podczas hamowania na spadku drogi, siła hamowania przeciwdziała składowa siły ciężkości, która skierowana jest w kierunku jazdy. Podczas hamowania na wzniesieniu, ta sama składowa siły ciężkości skierowana jest w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy i wspomaga siłę hamowania.	Proponuje się metodę wykładu lub pogadanki.
Uzmysłowienie działania składowej siły ciężkości powodującej staczanie się motocykla po zwolnieniu hamulca. Uzmysłowienie konieczności precyzyjnego	Ruszanie motocyklem na wzniesieniu drogi. Ruszanie na wzniesieniu kryje w sobie trudny moment cofania się motocykla, po zwolnieniu hamulca. <u>Ruszanie z użyciem hamulca przedniego koła:</u> Motocykl unieruchamiamy za pomocą hamulca ręcznego, działającego na przednie koło.	Proponuje się metodę wykładu lub pogadanki.

zrównoważenia składowej siły ciężkości z siłą napędową motocykla a następnie ruszenie pod górkę.	Włączamy I bieg, Lekko zwiększamy obroty silnika i rozpoczynamy zwalnianie pedału sprzęgła do momentu kiedy silnik zaczyna „ciągnąć”. W tym momencie zwiększamy nieco obroty silnika - zwalniamy hamulec i płynnie puszczamy sprzęgło. Im bardziej strome jest wzniesienie tym wyższe obroty silnika potrzebne są do ruszenia.	
Uzmysłowienie problemów z jakimi spotkamy się w ruchu miejskim. Wpajanie płynności jazdy jako jednej z podstawowych zasad bezpieczeństwa! Uświadomienie potrzeby automatyzacji obsługi urządzeń motocykla, koniecznej w sytuacji skupienia uwagi na innych ważniejszych w danej chwili zagadnieniach. Uzmysłowienie potrzeby dalekiego patrzenia, co ułatwia prowadzenie motocykla po linii prostej i poszerza kąt widzenia. Uświadomienie potrzeby elastyczności w podejmowaniu niektórych decyzji np. podczas ruszania na skrzyżowaniu	Jazda w ruchu miejskim. Jazda w ruchu miejskim wymaga od kierowcy: - stosowania zasad i przepisów ruchu, - znacznego napięcia uwagi, - szybkich zmian decyzji, - szerokiego kąta obserwacji drogi, - zdolności przewidywania poczynąń innych użytkowników drogi, - w przypadku konieczności zatrzymania motocykla, należy więcej uwagi poświęcić na obserwację sytuacji za niż przed motocyklem, - po zatrzymaniu motocykla wynikającym z warunków ruchu – włączyć w porę I bieg aby być gotowym do kontynuowania jazdy. <u>Przejazd przez skrzyżowanie.</u> Podczas oczekiwania na wjazd na skrzyżowanie należy bacznie obserwować ruch na skrzyżowaniu, uwzględniać szybkość poruszających się pojazdów i w porę ustalić moment dogodny do wjechania na skrzyżowanie, aby wjazd był bezpieczny i nie powodował zachwiania płynności ruchu innych pojazdów. Opuszczenie skrzyżowania powinno być możliwie szybkie. Gdy ruch na skrzyżowaniu jest kierowany – na wjazd oczekuje wiele pojazdów. Należy być przygotowanym, że w momencie ruszenia, kiedy nastawieni jesteśmy na jak najszybsze przejechani przez skrzyżowanie – nagle będziemy musieli zmienić decyzję i zatrzymać motocykl, bo będą tego wymagały warunki ruchu (np. wtargnięcie pieszego).	Proponuje się metodę opowiadania.
Zdobycie wiedzy o sposobie przejeżdżania przez tory tramwajowe lub kolejowe, biegnące wzdłuż jezdni.	Przejazd przez tory tramwajowe ułożone w jezdni. Niebezpieczną sytuację dla motocyklisty stwarzają tory tramwajowe ułożone w jezdni. Niewielka różnica poziomu szyny w stosunku do jezdni a nawet sama różnica przyczepności opony motocykla do jezdni i do szyny powodują, że podczas przejeżdżania przez szyny pod małym kątem (stycznie do szyny), narażeni jesteśmy na uślizg koła, zachwiane równowagi i upadek. W takiej sytuacji należy przede wszystkim starać się najeżdżać na	Proponuje się metodę opowiadania.

	szyny pod kątem zbliżonym do kąta prostego i dostosować prędkość jazdy do sytuacji. Doświadczeni, wprawni motocykliści pomagają sobie w takich sytuacjach odpowiednim balansowaniem ciała, co w dużym stopniu zmniejsza ryzyko uślizgu ale wymaga dużej wprawy. Na szczęście takie umieszczanie torów tramwajowych należy dziś do rzadkości. Rada ogólna – tego typu przeszkody należy pokonywać, najeżdżając pod kątem zbliżonym do kąta prostego.	

TEMAT V
zmierzchu.

Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem w dzień i po

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Nabieranie doświadczeń związanych z jazdą z dozwoloną prędkością po za obszarem zabudowanym. Uświadomienie bezpośredniego związku pomiędzy współuczestnictwem i kulturą ruchu drogowego. Uświadomienie wyjątkowego zagrożenia wynikającego z nieprawidłowego wyprzedzania i beztroskiego przejeżdżania przez przejazdy kolejowe i tramwajowe.	Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem. Jazda w mieście, ulicami z kilkoma pasami ruchu. Przestrzeganie zasady ruchu prawostronnego! Przejazd przez skrzyżowania o ruchu kierowanym i nie kierowanym. Przejazd przez skrzyżowanie o ruchu okrężnym. Zajęcie przed skrzyżowaniem pasa ruchu, właściwego dla zamierzonego kierunku jazdy. Przejeżdżanie przez przejazdy kolejowe. Skrzyżowanie z torami, szczególnie kolejowymi, to zdecydowanie najniebezpieczniejsze skrzyżowanie. Zderzenie z pociągiem to najczęściej śmierć kierowcy i pasażera. Nie wierzymy w sygnalizację, automatyczne zapory, w rzetelność dróżnika i itd. Są to elementy, które mogą zawieść a pociąg się nie zatrzyma! Jazda poza obszarem zabudowanym (90 km/godz.). <u>Omijanie</u> związane jest często z koniecznością zajęcia części jezdni przeznaczonej dla przeciwnego kierunku jazdy. Należy pamiętać o obowiązku ustąpienia pierwszeństwa pojazdom nadjeżdżającym z przeciwka. <u>Wyprzedzanie</u> motocyklem rozpoczynamy od oceny sytuacji – spoglądamy w lusterko, czy ktoś szybszy od nas nie rozpoczął już wyprzedzania. Jeżeli nie – sygnalizujemy ręką zamiar zmiany	Proponuje się metodę opowiadania.

	pasa ruchu i przejeżdżamy o jeden pas w lewo. Jednocześnie przyspieszamy. Nierzadko schodzimy o jeden bieg w dół, aby mieć lepsze przyspieszenie i osiągnąć jak największą różnicę prędkości w stosunku do pojazdu wyprzedzanego. Znajdując się na lewym pasie, jeszcze raz upewnimy się co do sytuacji, szczególnie przed pojazdem wyprzedzanym, bo mamy teraz lepszą widoczność drogi przed wyprzedzanym pojazdem. Wyprzedzanie możemy zasygnalizować używając sygnalizacji świetlnej lub dźwiękowej. Wyprzedzanie powinno trwać jak najkrócej. Lewym pasem jedziemy tak długo aż osiągniemy dostatecznie duży dystans od pojazdu wyprzedzanego, abyśmy mogli zjechać na prawy pas bez ryzyka zajechania drogi. Teraz dopiero możemy zasygnalizować ręką zamiar zmiany pasa ruchu i łagodnie zjechać na prawy pas.	
Oswojenie się z prowadzeniem motocykla po zmięczeniu. Nabranie umiejętności operowania światłami. Uświadomienia zagrożenia wynikającego z chwilowego olśnienia prze światła pojazdu, z którym się mijamy. Zdobywanie umiejętności unikania olśnienia, poprzez nie patrzenie w światła pojazdu, z którym się mijamy a obserwację prawego pobocza, jako miejsca, gdzie może znajdować się nieoświetlony użytkownik drogi.	Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem po zmięczeniu. Przejazd trasą jw. z użyciem świateł mijania i świateł drogowych motocykla oraz zwrócenie uwagi na warunki, w jakich światła tych można używać. Zagadnieniem na które warto zwrócić uwagę podczas jazdy z użyciem świateł mijania, jest umiejętność nie patrzenia w światła nadjeżdżającego pojazdu. Wzrok skierować należy na prawe pobocze. Jest to strefa najsłabiej oświetlona a tam właśnie może znajdować się pieszy lub rowerzysta. Pobocze w strefie mijania, powinno się wcześniej bacznie obserwować, wykorzystując poświatę świateł mijania pojazdu, z którym za chwilę będziemy się mijali. W trakcie mijania następuje bardzo silne ograniczenie widoczności i pewien odcinek drogi jedziemy „na pamięć”, mając w pamięci sytuację z przed kilku sekund.	Proponuje się metodę opowiadania.

TEMAT VI Jazda w terenie. Jazda drogą z koleinami. Jazda w kopnym piachu. Jazda przez muldy. Jazda w terenie błotnistym.

Czas realizacji: 1 godziny zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie edukacyjnej roli jaką	Jazda w terenie. Przez jazdę w terenie rozumieć będziemy	Proponuje się metodę pogadanki.

spełnia jazda w terenie.	jazdę po drogach gruntowych, leśnych duktach i bezdrożach. Jazda w terenie jest najlepszym testem umiejętności technicznych prowadzenia motocykla. Natura jest bezwzględna i nie wybacza błędów. Zmagania z przeciwnościami losu, stwarzanymi przez naturę są znakomitą wyzwaniami dla wszystkich, którzy tą drogą chcą kultywować technikę jazdy motocyklem. Kontynuowanie nauki jazdy w terenie wszystkim chętnym polecamy w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy samochodem i motocyklem.	
Zdobycie wiedzy o prowadzeniu motocykla w pozycji stojącej, jako ułatwiającej utrzymanie równowagi. Zdobycie wiedzy o utrzymywaniu równowagi poprzez balans ciałem, bez zmiany toru jazdy. Zdobycie wiedzy o sposobie wyjechania z koleiny.	Jazda drogą z koleinami. Zarówno na drogach gruntowych jak i leśnych duktach najczęściej napotykamy na wyjeżdżone koleiny przez furmanki, traktory, maszyny rolnicze i itp. Jazda motocyklem takimi drogami posiada niezaprzeczalne uroki, jest znacznie bezpieczniejszą niż jazda w ruchu drogowym ale wymaga od kierowcy specyficznych umiejętności. Zacznijmy od kolein. Jazda w koleinie wymaga od kierowcy umiejętności utrzymania równowagi w sytuacji kiedy tor jazdy narzucony jest przez koleinę. Kierowca unosi się, stając na podnóżkach i balansując ciałem utrzymuje równowagę. Balansowanie ciałem polega na przesuwaniu środka ciężkości bez zmiany toru jazdy. Jest to odwrotna sytuacja niż podczas normalnej jazdy kiedy równowagę utrzymujemy kierownicą, poprzez zmianę toru jazdy. Jazda w koleinie jest trudna i nieprzyjemna toteż starajmy się znaleźć odpowiednie miejsce, gdzie koleina jest płytka, aby z niej wyjechać. Lepszą metodą jest jazda obok koleiny, lub między koleinami. Tu jednak musimy się liczyć z możliwością natrafienia na wystające kamienie, korzenie drzew, lub inne nierówności. Generalnie - wszystkie sytuacje grożące zachwianiem równowagi należy pokonywać stojąc na podnóżkach.	Proponuje się metodę opowiadania.
Zdobycie wiadomości o stosowaniu pulsacji w płaszczyźnie pionowej, przez „huśtanie się” na motocyklu dla odciążania motocykla podczas jazdy w kopnym piachu.	Przejeżdżanie przez kopny piach. To również sytuacja z jaką musimy liczyć się w jeździe terenowej. Odcinki piaszczystej drogi pokonujemy na dość wysokich obrotach, niskiego biegu (np. II). Oczywiście stajemy na podnóżkach ściskając kolanami zbiornik paliwa, staramy się jechać prosto bez niepotrzebnych skrętów. Dodatkowo, uginając nogi w kolanach, huśtamy się powodując chwilowe odciążenie motocykla, który w tym	Proponuje się metodę opowiadania.

Zdobycie wiedzy o stosowaniu pulsacji „gazem”.	czasie wyjedzie na powierzchnię piaszczystej drogi. Jest to rodzaj pulsacji w płaszczyźnie pionowej. Drugą czynnością wspomagającą przejazd przez kopny piach jest operacja gazem. Tu również stosujemy pulsację polegającą na naprzemiennym otwieraniu na maksimum i przemykaniem przepustnicy. Otwarcie przepustnicy powoduje odciążenie przedniego koła ale za to zakopywanie się koła na pędowego. Przymknięcie przepustnicy spowoduje dociążenie koła przedniego ale odciąży koło tylne. Stosując obie pulsacje (ciałem i gazem) znacznie podnosimy szanse przejechania, bez zakopania się w piachu.	
Zdobycie wiedzy o taktyce pokonywania muld. Zdobycie wiedzy o metodzie pozwalającej osiągnąć długi okres przyspieszania przy małym wzroście prędkości jazdy. Zdobycie wiedzy o sposobie chwilowego odciążenia motocykla, przez zmniejszenie siły grawitacji naszego ciała, w wyniku ugiętych w kolanach nogach.	Przejazd przez muldy. Poprzelczne pośladowania drogi to często spotykana sytuacja podczas jazdy w terenie. Jeżeli „fałdy” są łagodne, w odstępach dwu – trzy metrowych, przejeżdżamy je normalnie, tyle że wolno. Jeżeli natomiast są to na tyle gęsto układające się nierówności, że nie przejedziemy przez nie bez przeskakowania, to sposób jest inny. Włączamy dość wysoki bieg, w stosunku do prędkości z jaką jedziemy (np. III lub IV), „odkręcamy” przepustnicę na pełen gaz i stojąc na podnóżkach pokonujemy muldy. Wysoki bieg (za wysoki jak na szybkość z jaką pokonujemy muldy), potrzebny jest po to, aby motocykl mógł przyspieszać, odciążając przednie koło ale jednocześnie, z powodu małej mocy jaką w tej sytuacji dysponuje, nie mógł zbyt szybko nabrać prędkości (Silnik pracuje w zakresie niskich obrotów). Na podnóżkach stoimy aby ulżyć pracy amortyzatorom zmniejszając masę bezwładności naszego ciała, zamortyzowaną przez ugięte w kolanach nogi.	Proponuje się metodę opowiadania.
Uświadomienie roli jaką odgrywa balansowanie ciałem dla utrzymania równowagi w sytuacji ślizgającego się motocykla. Nabranie respektu i pokory wobec pozornie prostych ćwiczeń.	Jazda w terenie błotnistym. Błoto jest największą złączy dla motocyklisty w terenie. Trudno mówić o jeździe przez błota. Prze błota się raczej brnie. Jazda czy też brnięcie przez błoto jest bardzo trudną sztuką, graniczącą z ekwilibrystyką. Niemniej próbować można. O szybkości musimy zapomnieć. Jedziemy na niskim biegu, stojąc oczywiście na podnóżkach i balansując ciałem i kierownicą usiłujemy przemieszczać się do przodu, uślizgującym się bez przerwy motocyklem. Chodzi przecież o to, aby nie wpaść w błoto.	Proponuje się metodę opowiadania.

TEMAT VII Zwiększenie przyczepności przedniego koła. Pokonywanie łuków i zakrętów.

Jazda w górach

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie możliwości dociążenia przedniego koła motocykla przez zamknięcie gazu w momencie rozpoczynania skrętu, co znacznie poprawia bezpieczeństwo jazdy.	Zwiększenie przyczepności przedniego koła. Dojeżdżając do zakrętu, na moment przed pierwszym ruchem kierownicą należy zamknąć gaz. Przyczyni się to do dociążenia przedniego koła motocykla, które tym lepiej rozpocznie wprowadzenie motocykla w zakręt. „Dodać gazu”, bez obaw popełnienia błędu, możemy w momencie kiedy zaczniemy „prostować” (ustawiać do jazdy na wprost) kierownicę motocykla.	Proponuje się metodę pogadanki
Zdobycie wiedzy o optymalnym torze jazdy przy pokonywaniu łuków i zakrętów. Uświadomienie związku pomiędzy prawidłowo wybranym torem jazdy a po- prawą bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uświadomienie zagrożenia wynikającego z przejechania w zakręcie na lewą stronę jezdni !	Pokonywanie łuków i zakrętów. <u>Tory przejazdu przez zakręty.</u> Poprawny tor jazdy jest podstawowym gwarantem bezpiecznej jazdy. - <u>Zakręt w lewo</u> – rozpoczynamy od prawej krawędzi jezdni, tak jak byśmy chcieli się „wychylić” , żeby wcześniej zobaczyć koniec zakrętu. W połowie zakrętu (tzw. „szczycie”) zbliżamy się do osi jezdni a na wyjściu z zakrętu – wracamy do prawej krawędzi jezdni (zmniejszamy działanie sił bocznych). - <u>Zakręt w prawo</u> – rozpoczyna się od osi jezdni, w szczycie zakrętu zbliżamy się do prawej krawędzi a wychodząc z zakrętu – wracamy do osi jezdni. Należy przy tym pamiętać o kategorycznym zakazie przekraczania osi jezdni. Zmiany toru jazdy możemy dokonywać na swojej (prawej) połowie jezdni lub w ramach namalowanego pasa ruchu. <u>Zakręty następujące bezpośrednio po sobie.</u> Jeżeli np. po prawym zakręcie następuje zakręt lewy, to wychodząc z prawego zakrętu nie możemy wrócić do osi jezdni, bo nie odpowiada to prawidłowemu wejściu w zakręt lewy. Tak więc wychodząc z prawego zakrętu, musimy pozostać przy prawej krawędzi, bo z tej pozycji będziemy rozpoczynać skręt w lewo. <u>„Patelnia”.</u> Nieco innego toru jazdy wymaga zakręt, stanowiący zwrot o 180° (tzw. „patelnia”). Zakręt taki rozpoczynamy jak w przykładach powyżej. Zbliżenie się do osi - przy zakręcie lewym lub do prawej strony jezdni - przy zakręcie prawym, wykonujemy jakby z	Proponuje się metodę wykładu uzupełnionego pokazem filmu obrazującego pokonywanie łuków i zakrętów.

Uświadomienie faktu, że prędkość (nadmierna) jest najczęstszą przyczyną wypadku w zakręcie. Uświadomienie czynników limitujących bezpieczną prędkość do pokonania danego zakrętu.	opóźnieniem – po przejechaniu 2/3 łuku. Gdy widzimy koniec zakrętu rozluźniamy skręt. <u>Zakręt zacieśniający.</u> Podobnym torem jazdy będziemy pokonywali zakręt „zacieśniający”. Pierwszą, łagodną część zakrętu traktujemy jakby przedłużony odcinek prostej, na której „ustawiamy” motocykl do drugiej, ostrzejszej części zakrętu. Podobnie jak przy pokonywaniu „patelni”: - opóźniamy zbliżenie się do osi - przy zakręcie lewym lub do prawej strony jezdni - przy zakręcie prawym, - kończymy zakręt – rozluźnieniem skrętu. <u>Zakręt „rozluźniający”</u> następcza mniej kłopotów. W zakręcie rozluźniającym, po przejechaniu ostrzejszej części zakrętu, opóźniamy rozluźnienie. <u>Dobór prędkości przed wejściem w zakręt.</u> Prędkość jadącego motocykla dobieramy zależnie od wielu czynników, limitujących dopuszczalną, bezpieczną prędkość. Oto kilka z nich: <u>Kierowca</u> – jego wiedza, umiejętności, doświadczenie, zdolności psychofizyczne. <u>Stan techniczny motocykla</u> – amortyzatory, układ hamulcowy, ogumienie!!! <u>Warunki naturalne – droga</u> (nawierzchnia – rodzaj i stan), rodzaj zakrętu (ostry lub łagodny), warunki atmosferyczne (sucho, mokro, śnieg, lód), widoczność, nasilenie ruchu. Czasem wystarczy „zamknąć gaz”, innym razem trzeba będzie przycisnąć hamulce, w jeszcze innej sytuacji dojdzie redukcja biegów. Kalkulacja prędkości na zakręcie powinna być taka, aby motocykl na wyjściu z zakrętu mógł zwiększać prędkość.	
Uświadomienie zwiększonego zagrożenia spowodowanego brakiem widoczności z powodu dużej ilości zakrętów, szczytów i innych przeszkód terenowych.	Jazda w górach. Jazda w górach jest dobrym testem umiejętności kierowcy. Górskie drogi wymagają szczególnej umiejętności oceny i dostosowania prędkości do warunków jazdy. Warunki te stwarzają zakręty, wzniesienia i spadki, zwężenia drogi, mostki i tp. Kierowca musi wykazać się doskonałą operatywnością zarówno w sferze właściwego toru jazdy jak i efektywności jazdy poprzez właściwy dobór przełożenia skrzyni biegów i bezbłędną operację zmiany biegów. Warto przypomnieć, o warunkach hamowania na wzniesieniu i na spadku drogi.	Proponuje się opowiadanie jako metodę realizacji tematu, uzupełnionym pokazem filmu obrazującym różne sytuacje z jakimi spotykamy się podczas jazdy w terenie górzystym.

TEMAT VIII Zachowanie się na drogach ekspresowych. Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy).

Wyprzedzanie. Opuszczanie drogi ekspresowej.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie konieczności pobudzania i ćwiczenia wyobraźni oraz zdolności przewidywania, jako czynników wspomagających bezpieczeństwo jazdy – w szczególności płynności i bezkolizyjności jazdy.	Zachowanie się na drogach ekspresowych. Drogami ekspresowymi nazywamy drogi przeznaczone wyłącznie dla pojazdów samochodowych. Drogi te posiadają dwie jednokierunkowe jezdnie, o co najmniej dwóch pasach ruchu. Jezdnie bywają często przedzielone pasem zieleni lub energochłonnymi barierami. Szeroka, jednokierunkowa jezdnia, dobra nawierzchnia, łagodne łuki – sprzyjają szybkiej jeździe. Poruszając się taką drogą musimy sobie zdawać sprawę, że prędkość zobowiązuje nas do bardzo skoncentrowanej uwagi, do baczного obserwowania drogi przed i za pojazdem. Patrzyć trzeba znacznie dalej, niż na zwykłej drodze i znacznie wcześniej umieć sobie uzmysłowić sytuację jaka nastąpi za chwilę. Zdolność przewidywania jest jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa w ruchu drogowym! Monotonia jazdy powoduje zanik kontroli nad prędkością. Dlatego trzeba kontrolować prędkość na prędkościomierzu.	Proponuje się metodę opowiadania.
Zdobycie wiadomości o włączaniu się do ruchu z wykorzystaniem pasa rozbiegowego. Uświadomienie czynnika dynamiki jazdy jako współdecydującego o płynności ruchu i bezpieczeństwie.	Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy). Pojazdy włączające się do ruchu mają obowiązek ustąpić pierwszeństwa pojazdom znajdującym się w ruchu. Pojęcie pierwszeństwa należy tu rozumieć jako niezakłócanie płynności jazdy. Zatrzymanie się na pasie rozbiegowym kończy się zazwyczaj długim oczekiwaniem na przerwę w potoku dość prędko poruszających się pojazdów. Dopasowanie prędkości jazdy na pasie rozbiegowym do prędkości jazdy pojazdów poruszających się po drodze ekspresowej, pozwoli na wykorzystanie niezbyt dużej luki (obserwacja drogi w lusterkach) pomiędzy jadącymi pojazdami i płynne włączenie się do ruchu.	Proponuje się metodę opowiadania.
Uświadomienie nadrzędnej roli zdolności przewidywania podczas manewru wyprzedzania, szczególnie przy dużych szybkościach. Uświadomienie zdobycia umiejętności oceny	Wyprzedzanie. Wyprzedzanie jest jednym z najniebezpieczniejszych manewrów z jakimi się spotykamy w ruchu drogowym. Decydujące znaczenie ma znów zdolność przewidywania. Należy przewidzieć jaki będzie układ pojazdów na drodze za 2, 5, czy 12 sekund? Trzeba ocenić prędkość	Proponuje się metodę wykładu.

prędkości poruszających się pojazdów, perfekcyjnego operowania zmianą biegów, obserwacji i przewidywania. Uświadomienie możliwości podnoszenia kultury jazdy poprzez jazdę „wyraźną” i nie stwarzanie sytuacji prowadzących do zachwiania płynności ruchu.	poruszających się pojazdów. Na drodze ekspresowej, pojazdy z przeciwka jadą inną jezdnią. Jedziemy natomiast z większą szybkością, do której musimy dostosować nasze przewidywania. Musimy patrzeć dalej do przodu i dalej do tyłu. <u>Wyprzedzanie</u> rozpoczynamy od oceny sytuacji – spoglądamy w lusterka, czy ktoś szybszy od nas nie rozpoczął już wyprzedzania. Jeżeli nie – sygnalizujemy lewą ręką zamiar zmiany pasa ruchu i przejeżdżamy o jeden pas w lewo. Jednocześnie przyspieszamy. Nierzadko schodzimy o jeden bieg w dół, aby mieć lepsze przyspieszenie i osiągnąć jak największą różnicę prędkości w stosunku do pojazdu wyprzedzanego. Znajdując się na lewym pasie, jeszcze raz upewnimy się co do sytuacji, szczególnie przed pojazdem wyprzedzanym, bo mamy teraz lepszą widoczność. Wyprzedzanie powinno trwać jak najkrócej. Lewym pasem jedziemy tak długo aż osiągniemy dostatecznie duży dystans od pojazdu wyprzedzanego, abyśmy mogli zjechać na prawy pas bez ryzyka zajechania drogi. Teraz dopiero możemy zasygnalizować ręką zamiar zmiany pasa ruchu i łagodnie zjechać na prawy pas	
Uświadomienie zagrożenia wywołanego zbyt wczesnym, nie sygnalizowanym, hamowaniem na pasie przeznaczonym do jazdy na wprost. Przyswojenie zasady, że najpierw sygnalizujemy zamiar opuszczenia drogi, przygotowując innych użytkowników drogi do ewentualnego zwolnienia tempa jazdy a dopiero potem hamujemy - najlepiej na pasie przeznaczonym do zjazdu, po opuszczeniu pasów przeznaczonych do jazdy na wprost.	Opuszczanie drogi ekspresowej (pas do zjazdu). Manewr opuszczenia drogi, dzięki pasom specjalnie do tego przeznaczonym, jest manewrem stosunkowo prostym. Pojawia się natomiast problem wyboru odpowiedniego zjazdu. Szczególnie na autostradach trudno się zorientować dokąd nas dany zjazd „wywiezie”. Pomocą są tablice informacyjne. Trzeba je uważnie obserwować. Zbliżając się do miejsca, w którym zamierzamy opuścić drogę ekspresową, prawą ręką sygnalizujemy nasz zamiar. O ile motocykl wyposażony jest w kierunkowskazy, powinniśmy także włączyć prawy kierunkowskaz i zjeżdżamy na przeznaczony do zjazdu pas. Starajmy się opuścić drogę bez zmiany prędkości (bez hamowania). Dopiero gdy znajdziemy się na pasie przeznaczonym do zjazdu – rozpoczynamy hamowanie, redukcję biegów i itp. Długotrwała jazda po drodze ekspresowej czy autostradzie, działa nużąco na kierowcę i prowadzi do obniżenia reakcji. Stąd wyhamowanie na pasie przeznaczonym do	Proponuje się metodę opowiadania.

	jazdy – kończy się często zderzeniem, poprzez najechanie z tyłu przez kierowcę, który – po pierwsze – nie zauważył w porę hamującego pojazdu, a po drugie – zapomniał, że droga hamowania przy dużej prędkości wydłuża się nieproporcjonalnie do prędkości. Rozpoczynając naukę zachowania się na drodze, wyobraźmy sobie, że drogą porusza się cała kawalkada pojazdów, a my jedziemy między nimi. Niech nigdy nie uśpi naszej czujności fakt, że w danej chwili, jesteśmy sami na drodze.	

TEMAT IX Holowanie motocykla. Jazda z przyczepą. Jazda z bocznym wózkiem.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie zagrożeń jakie wynikają z jazdy motocyklem na holu.	Holowanie motocykla. Holowanie motocykla jest czynnością z gruntu niebezpieczną. Jeżeli motocykl holowany jest przez samochód, główne ryzyko ponosi kierowca holowanego motocykla. On bowiem narażony jest na skutki szarpnięć czy „kładzenia” motocykla przy pokonywaniu skrętów. Oczywiście kierowca holowanego motocykla w każdej chwili może zwolnić hol(wynika to z przepisów), ale przecież nie o to idzie żeby co rusz puszczać hol, bo wydłuża to czas jazdy i stwarza zamieszanie na drodze a to jest już zagrożeniem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Holować motocyklistę powinien jedynie kierowca z dużym doświadczeniem i umiejętnościami takiego prowadzenia samochodu, żeby nie stwarzać sytuacji niebezpiecznych dla holowanego motocyklisty. Podobne problemy występują gdy motocykl holowany jest przez drugi motocykl. Tu sytuacja jest gorsza, szczególnie przy skrętach, bo nawet drobne szarpnięcia powodują zachwianie równowagi obu pojazdów. Tu również potrzebne jest doświadczenie i rozumne współdziałanie obu kierowców.	Proponuje się realizację tematu metodą opowiadania. Pomocą może być tablica, na której instruktor wykona stosowne rysunki.
Uświadomienie problemów i kłopotów jakie wynikają z ciągnięcia przyczepy motocyklem.	Jazda z przyczepą . Przepisy ruchu drogowego zezwalają na ciągnięcie motocyklem przyczepy, nie przekraczającej wagi motocykla lub 100 kg. Żaden motocykl nie jest fabrycznie przystosowany do ciągnięcia przyczepy, bowiem nie posiada stosownego zaczepu ani doprowadzonej instalacji oświetleniowej. Oba	Proponuje się realizację tematu metodą pogadanki.

	te elementy trzeba zainstalować w motocyklu we własnym zakresie. Podobnie jest z przyczepką. Nie widać na rynku gotowych produktów przeznaczonych do holowania motocyklem.	
Uświadomienie potrzeby stosowania nieco odmiennej techniki jazdy motocyklem z bocznym wózkiem.	Jazda Motocyklem z bocznym wózkiem. Motocykl z bocznym wózkiem to zupełnie innej klasy pojazd (pojazd wielośladowy) chociaż trochę niemodny. Jazda motocyklem z bocznym wózkiem wymaga nieco odmiennej techniki jazdy niż „solówką”. Przede wszystkim przy ruszaniu i hamowaniu odczuwa się charakterystyczne ściąganie, przy ruszaniu w lewo, przy hamowaniu w prawo. Chyba, że motocykl posiada napęd i hamulec na kole przyczepy. Inną dolegliwością jest usztywnienie w płaszczyźnie pionowej motocykla co powoduje, że kierowca wychyla się w zakręcie dla, częściowego choćby zrekompensowania działania reakcji odśrodkowych.	Proponuje się realizację tematu metodą opowiadania.

**TEMAT X Jazda w trudnych warunkach atmosferycznych (ulewa, śnieżyca, mgła).
Poślizg – przyczyny – sposoby zapobiegania.
Podsumowanie materiału.**

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie zagrożeń w czasie jazdy, wynikających z niesprzyjających warunków atmosferycznych. Uświadomienie faktu, że skutecznym sposobem przeciwdziałania jest ograniczenie prędkości jazdy.	Jazda w trudnych warunkach atmosferycznych. <u>Deszcz.</u> W początkowej fazie, zmieszany z tłustym brudem, tworzy na jezdni cienką niewidoczną warstwę śliskiej mazi. W połączeniu z często występującymi koleinami, stwarza to niebezpieczeństwo wytrącenia motocykla z prostolinijnego toru jazdy. Podczas obfitych opadów, powstaje zjawisko filmu wodnego, powodującego utratę sterowności. <u>Mgła.</u> Jest jedną z najniebezpieczniejszych sytuacji jaka może nas spotkać na drodze. Ratunkiem jest po prostu bardzo wolna jazda a pomocą są białe linie wyznaczające pasy ruchu. Jeżeli decydujemy się na wyprzedzanie, pamiętajmy o obowiązku użycia sygnału dźwiękowego. <u>Śnieg.</u> Jazda po śniegu, na dobrych, zimowych oponach nie nastrecza specjalnych trudności a co najważniejsze, nie stanowi elementu zaskoczenia. Wiadomo, że jest ślisko i trzeba uważać. Gorzej jest gdy śnieg posypany solą zaczyna się topić. Wówczas nawierzchnia staje	Proponuje się metodę opowiadania.

	się niejednolita. Są miejsca gdzie jedziemy po mokrym podłożu a już za chwilę jedziemy po lodzie. Najtragiczniejszą jest sytuacja spowodowana marznącym deszczem lub marznącą mżawką.	
Uświadomienie czym jest poślizg i jakie czynniki go wywołują. Poznanie sposobu uniknięcia upadku w sytuacji uślizgu tylnego koła motocykla. Uświadomienie, że często przyczyną poślizgu jest zbyt silne naciskanie dźwigni hamulca.	Poślizg – przyczyny – sposób zapobiegania. Poślizgiem określa się sytuację, w której koła przemieszczającego się motocykla ślizgają się po podłożu. Poślizg jest skutkiem pewnych przyczyn, które poślizg wywołały. Mnogość przyczyn mogących wywołać poślizg jest nie przeliczalna. Jedną z typowych przyczyn jest nadmierna prędkość w zakręcie. Jeżeli siła reakcji odśrodkowej przekroczy siłę przyczepności kół, następuje poślizg. Jeżeli poślizgnęło się tylne koło motocykla, należy ratunku szukać w kierownicy, ustawiając przednie koła w kierunku przemieszczania się motocykla. Tak ustawione koło spowoduje zniwelowanie siły, która spowodowała poślizg a odpowiedni balans ciałem, może uchronić przed upadkiem. Sytuacja, w której poślizgowi w zakręcie uległo przednie koło, zazwyczaj kończy się upadkiem. Częstą przyczyną poślizgu jest zbyt gwałtowne hamowanie, powodujące zablokowanie najczęściej koła tylnego. Ratunek – puścić hamulec i ponowić hamowanie delikatniej. Naukę trudnej sztuki opanowania poślizgu poleca się w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy samochodem i motocyklem.	Proponuje się metodę opowiadania
Utrwalenie nabytych wiadomości	Podsumowanie materiału – ćwiczenia.	Proponuje się formę repetytorium. Tematy ustali instruktor.

3.4. Nauka jazdy.

3.4.1. Podział materiału.

L.p.	Temat nauczania	Liczba godz.
I	Przygotowanie do jazdy. Uruchomienie silnika. Ruszanie i zatrzymanie	1
II	Skręcanie w lewo i w prawo. Zmiana biegów w górę i w dół. .	1
III	Ósemka. Jazda slalomem. Jazda po okręgu.	1
IV	Hamowanie (Zmniejszenie prędkości jazdy motocykla. Zatrzymanie). Hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Ruszanie motocyklem na wzniesieniu drogi.	

	Jazda w ruchu miejskim. Przejeżdżanie przez tory tramwajowe ułożone w jezdni.	2
V	Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem w dzień i po zmierzchu.	3
VI	Jazda w terenie. Jazda drogą z koleinami. Przejazd przez kopny piach. Przejazd przez muldy. Jazda w terenie błotnistym.	2
VII	Zwiększenie przyczepności przedniego koła. Pokonywanie łuków i zakrętów.	2
VII I	Zachowanie się na drogach ekspresowych. Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy). Wyprzedzanie. Opuszczenie drogi ekspresowej.	2
IX	Powtórzenia wybranych tematów.	2
	Razem	16
	godzin	

3.4.2. Materiał nauczania.

TEMAT I Przygotowanie do jazdy. Uruchamianie silnika. Ruszanie i zatrzymanie.

Czas realizacji: 1 godzina praktycznej nauki jazdy.

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Zdobycie umiejętności przygotowania się kierowcy do jazdy motocyklem. Zdobycie umiejętności związanych z przystosowaniem motocykla do indywidualnych cech i wymagań użytkownika. Przyswojenie reguł prawidłowej pozycji, zapewniającej możliwość obsługi urządzeń w zasięgu rąk i nóg kierowcy. Opanowanie sposobów ergonomicznej i pewnej obsługi	Przygotowanie do jazdy. Ubiór kierowcy: Nieprzemakalne ubranie, buty z cholewką, rękawice, hełm ochronny, okulary, nakolanniki i nałokietniki. Ustawienie kierownicy – dopasowanie do wzrostu kierowcy. Ustawienie dźwigni hamulca koła przedniego i sprzęgła w płaszczyźnie stanowiącej przedłużenia rąk kierowcy. Ustawienie lusterka w taki sposób aby do obserwacji drogi za motocyklem przy jeździe na wprost, wystarczyło skierować wzrok na lusterko, bez odchylania głowy. Ustawienie podnóżków na równym poziomie. Dźwignia zmiany biegów ustawiona tak aby znajdowała się w poziomie zelówki buta lewej nogi opartej na podnóżku.. Dźwignia hamulca ustawiona tak aby znajdowała się pod zelówką buta prawej nogi opartej na podnóżku.. Stopy opierają się na podnóżku śródstopiem. <u>Pozycja przy ruszaniu.</u>	Zajęcia mogą być prowadzone na utwardzonym placu do ćwiczeń z użyciem szkoleniowego motocykla. Zalecaną metodą byłby instruktaż połączony z demonstracją. W zajęciach może brać udział dwóch kursantów. Kursanci powtarzają wszystkie elementy omówione i zademonstrowane przez instruktora.

urządzeń, co prowadzi do działań szybkich, skutecznych i nie rozpraszających uwagi.	- Lewa noga na podnóżku obok dźwigni zmiany biegów. - Prawą nogą kierowca opiera się o krawężnik (podłoże). - Ręce na kierownicy.	
Zdobycie umiejętności wykonania czynności związanych z uruchomieniem silnika motocyklowego. Uświadomienie konieczności rozklejenia sprzęgła, w przypadku zimnego silnika i negatywnych skutków, w przypadku zaniechania tej czynności.	Uruchomienie silnika. Przed uruchomieniem silnika, szczególnie zimnego, należy „rozkleić” sprzęgło. Następnie otwieramy kranik paliwa i naciskamy przycisk do „przelewania” gaźnika, trzymamy wciśnięty tak długo aż benzyna nie zacznie wyciekać przez specjalny otworek w komorze pływakowej. Wykonujemy dwa, trzy ruchy starterem, przy wyłączonym zapłonie w celu zassania mieszanki do komory spalania. Jeżeli motocykl wyposażony jest w urządzenie rozruchowe, przesuwamy manetkę w położenie „ssanie”. Włączamy zapłon i starterem mechanicznym (lub elektrycznym) uruchamiamy silnik.	Zajęcia prowadzone na placu do ćwiczeń. Zalecaną metodą byłby instruktaż połączony z demonstracją. W zajęciach może brać udział dwóch kursantów. Kursanci powtarzają wszystkie elementy omówione i zademonstrowane przez instruktora.
Przyswojenie czynności i umiejętności związanych z ruszaniem. Osiągnięcie nawyku związanego z ruszeniem motocyklem, a w szczególności: - Przyjęcie prawidłowej pozycji. - Sprawdzenie możliwości włączenia się do ruchu. - Zasygnalizowanie zamiaru włączenia się do ruchu. - Ruszenie i włączenie się do ruchu. Przyswojenie czynności i umiejętności	Ruszanie: <u>Przygotowanie do ruszenia:</u> lewa ręka przygotowana do wciśnięcia sprzęgła, lewa noga przygotowana do włączenia I biegu. Oglądamy się za siebie sprawdzając czy możemy włączyć się do ruchu. Jeśli droga jest wolna – sygnalizujemy zamiar włączenia się do ruchu lewą ręką po czym wciskamy sprzęgło, włączamy I bieg i kontrolując sytuację w lusterku, zwiększamy nieco obroty silnika i łagodnie, z wyczuciem puszczamy sprzęgło. <u>Utrzymanie kierunku jazdy na wprost</u> (jazda wzdłuż linii imitującej krawężnik jezdni). Zatrzymanie: - Spoglądamy w lusterko. - Sygnalizujemy prawą ręką jak do skrętu w prawo. - Zjeżdżamy jak najbliżej prawej krawędzi jezdni. - Wciskamy sprzęgło i jednocześnie hamujemy oboma hamulcami. - Gdy motocykl się zatrzyma – podpieramy się prawą nogą. - Lewą nogą „wyrzucamy bieg na luz”. Jeżeli zakończyliśmy jazdę wyłączamy zapłon zakręcamy kranik paliwa i zsiadamy	Zajęcia prowadzone na placu do ćwiczeń. Zalecaną metodą byłby instruktaż połączony z demonstracją. W zajęciach może brać udział dwóch kursantów. Kursanci powtarzają wszystkie elementy omówione i zademonstrowane przez instruktora.

związanych zatrzymaniem. Osiągnięcie nawyku związanego z zatrzymaniem motocyklem, a w szczególności: - Sprawdzenie czy istnieją warunki do zatrzymania. - Zasygnalizowanie zamiaru zatrzymania przed uruchomieniem hamulców motocykla. - Zatrzymanie motocykla.	z motocykla ustawiając go, najlepiej w miejscu gdzie nie będzie tamował ruchu pojazdów i pieszych, na podstawie centralnej lub bocznej.	

TEMAT II Skracanie w lewo i w prawo. Zmiana biegów w górę i w dół.

Czas realizacji: 1 godzina praktycznej nauki jazdy.

Cel nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Ćwiczenie umiejętności uruchamiania motocykla i ruszania. Nabieranie umiejętności utrzymywania równowagi i prostoliniowej jazdy. Nabieranie umiejętności i nawyku sygnalizowania zamiaru zmiany kierunku jazdy. Zdobywania umiejętności opanowania nierównomiernej pracy silnika, powodującej szarpnięcia i zachwiania równowagi.	Skracanie w lewo i w prawo. Uruchamiamy motocykl, włączamy I bieg i ruszamy. Jazda odbywa się na I biegu w/g wskazówek instruktora. Podczas pierwszych jazd motocyklem, musimy opanować trzy elementy: - utrzymanie równowagi i kierunku jazdy, - sygnalizowanie kierunku jazdy, - opanowanie nierównomiernej jazdy na pierwszym biegu, szczególnie dwutaktem. Zamiar skrętu, po upewnieniu się, że droga jest wolna, sygnalizujemy wyciągniętą w bok ręką. Jeżeli skręcamy w prawo – wyciągamy rękę prawą, jeżeli w lewo – wyciągamy rękę lewą. Zdarza się, że nie możemy wyciągnąć ręki lewej przy skręcie w lewo, ponieważ ręką tą akurat obsługujemy dźwignię sprzęgła. Wówczas możemy zasygnalizować skręt w lewo ręką prawą, układając ją łukiem nad głową. Dłoń prawej ręki wskaże kierunek w lewo.	Naukę jazdy prowadzimy na utwardzonym placu do ćwiczeń. W ćwiczeniu może brać udział dwóch kursantów. Wskazaniem byłoby namalowanie odpowiednich linii wyznaczających trasę jazdy. Sugerowaną metodą byłby pokaz. Kursanci powtarzają wszystkie elementy omówione i zademonstrowane przez instruktora.

Poznanie sposobu zmiany biegów. Opanowanie współdziałania pracy rąk i nóg podczas zmiany biegów. Nabieranie nawyku przygotowania do zmiany biegu. Nabieranie nawyku i automatyzacji czynności związanych ze zmianą biegów.	Zmiana biegu z I na II. Ruszenie - zwiększenie obrotów silnika (prędkości jazdy motocykla) na I biegu. <u>Przygotowanie do zmiany biegu:</u> lewa ręka przygotowana do wciśnięcia sprzęgła, lewa noga przygotowana do włączenia wyższego biegu. <u>Zmiana biegu:</u> - Zamknięcie „gazu” z jednoczesnym wciśnięciem dźwigni sprzęgła. - Przełożenie dźwigni zmiany biegów z I na II (lewa noga oparta śródstopiem na podnóżku, zmiany biegu dokonujemy częścią palcową stopy, bez odrywania stopy od podnóżka). - Płynne puszczenie sprzęgła z jednoczesnym zwiększeniem obrotów. - Zatrzymanie (wciskamy sprzęgło i hamujemy oboma hamulcami).	Zajęcia prowadzone na placu do ćwiczeń lub mało ruchliwych ulicach. Wskazaną metodą byłby instruktaż. W zajęciach może brać udział dwóch kursantów.
Utrwalenie wiadomości i umiejętności zdobytych przy nauce zmiany biegu z I na II oraz zdobywanie umiejętności zmiany na wyższe biegi.	Zmiana biegów w górę. Osiągnięcie odpowiedniej prędkości. <u>Przygotowanie do zmiany biegu:</u> jw. <u>Zmiana biegu:</u> - Puszczenie „gazu” i wciśnięcie dźwigni sprzęgła. - Przesunięcie dźwigni w kierunku wyższego biegu. - Płynne puszczenie „sprzęgła” z dodaniem „gazu”. Pozycja zasadnicza .	Zajęcia prowadzone na placu do ćwiczeń lub mało ruchliwych ulicach Wskazaną metodą byłby instruktaż. W zajęciach może brać udział dwóch kursantów.
Nabieranie umiejętności oszacowania warunków, które wymuszają zmianę biegu z wyższego na niższy (np. konieczność znacznego zmniejszenia prędkości jazdy). Nabieranie umiejętności wybrania odpowiedniego momentu redukcji. Ćwiczenie manualnych czynności związanych z redukcją biegów, w szczególności płynnego	Zmiana biegów w dół. Doprowadzenie do zmniejszenia prędkości (zamknięcie gazu lub hamowanie). Przygotowanie do zmiany biegu jw. <u>Zmiana biegu w dół.</u> - Wciśnięcie sprzęgła. - Przesunięcie dźwigni biegów w kierunku niższego biegu. - Płynne puszczenie dźwigni sprzęgła. Opisany sposób zmiany biegów w dół, dotyczy sytuacji, w której chodzi o wytracenie prędkości np. przed skrzyżowaniem lub skrętem (dohamowanie silnikiem). <u>Zmiana biegu w dół z wyrównaniem obrotów silnika.</u> - Wciśnięcie sprzęgła. - Zwiększenie obrotów silnika przez krótkotrwałe dodanie gazu (tzw. „przegazówka”). - Przesunięcie dźwigni biegów w kierunku niższego biegu. - Puszczenie dźwigni sprzęgła.	Zajęcia prowadzone na placu do ćwiczeń lub mało ruchliwych ulicach. Wskazaną metodą byłby instruktaż. W zajęciach może brać udział dwóch kursantów.

puszczenie sprzęgła po włączeniu niższego biegu bez wyrównania obrotów. Nabieranie umiejętności wyrównywania obrotów silnika przy redukcji biegów.	<u>Pozycja zasadnicza.</u>	

TEMAT III „Ósemka”. Jazda slalomem. Jazda po okręgu.

Czas realizacji: 1 godzina praktycznej nauki jazdy.

Cel nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie możliwości skrętu motocykla w prawo i w lewo. Zdobycie umiejętności oceny niezbędnej przestrzeni do wykonania manewru zawracania przy bliskim maksymalnemu skróceniu kierownicy. Wyrabianie nawyku wykonywania czynności „zawczasu”. Ćwiczenie wykonywania skrętów w lewo i w prawo.	„Ósemka” Jazda torem w kształcie ósemki. A: przejazd symetryczny. Tor jazdy powinien być taki, żeby motocykl przejeżdżając koło słupka ustawiony był prostopadłe do prostej łączącej dwa słupki. B: przejazd niesymetryczny. Tor jazdy powinien być taki, aby motocykl po nawrocie znalazł się obok słupka i był ustawiony równolegle do prostej łączącej oba słupki.	Zajęcia prowadzone na placu do ćwiczeń. Wskazaną metodą byłby instruktaż z demonstracją. W zajęciach może brać udział dwóch kursantów. Kursanci powtarzają wszystkie elementy omówione i zademonstrowane przez instruktora.
Nabywanie umiejętności prawidłowego i szybkiego wykonywania skrętów w lewo i w prawo. Zdobywanie umiejętności wyczuwania gabarytów motocykla. Pobudzenie	Jazda slalomem. <u>Przejazd slalomu z nawrotem</u> , z wykorzystaniem uprzednio zdobytych wiadomości i umiejętności. <u>Elementy przejazdu slalomu:</u> A/ Właściwe ustawienie motocykla. B/ Właściwy wybór strefy skrętu (rozpoczęcie skrętu powinno nastąpić „zawczasu” przed mijanym słupkiem). Zachowanie właściwej odległości od słupka związanej z gabarytami motocykla, co przekłada się bezpośrednio na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.	Zajęcia prowadzone na placu do ćwiczeń. Wskazaną metodą byłby instruktaż z demonstracją. W zajęciach może brać udział dwóch kursantów. Kursanci powtarzają wszystkie elementy omówione i zademonstrowane przez instruktora.

wyobraźni i rozwijanie zdolności przewidywania. Stosowanie zasady „zawczasu”. Nabieranie umiejętności oceny możliwości skrętu motocykla.	C/ Wykonanie nawrotu w taki sposób, aby po wykonaniu nawrotu motocykl znalazł się obok słupka, w takiej pozycji jak gdyby był to kolejny słupek slalomu.	
Zdobycie umiejętności jazdy po krzywiźnie koła z różnymi prędkościami. Uświadomienie związku pomiędzy prędkością jazdy, reakcją odśrodkową i pochyleniem motocykla w zakręcie.	Jazda po okręgu. Jazda torem w kształcie koła. Jazda na II lub III biegu. Nauka jazdy po okręgu uwidacznia związek pomiędzy prędkością jazdy, działaniem reakcji odśrodkowej i pochylenia motocykla. Zachowani jednej płaszczyzny motocykla i kierowcy podczas jazdy w pochyleniu (pozycja zasadnicza). Oswojenie się z jazdą po okręgu w lewą i w prawą stronę. Jazda z różnymi prędkościami. Kierowanie jedną ręką.	Zajęcia prowadzone na placu do ćwiczeń Wskazaną metodą jest instruktaż. W zajęciach może brać udział dwóch kursantów.

TEMAT IV **Hamowanie. Hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Ruszanie na wzniesieniu.**

Jazda w ruchu miejskim.

Czas realizacji: 2 godzin praktycznej nauki jazdy.

Cel nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie faktu, że najlepszym zagwarantowaniem bezpieczeństwa jest przestrzeń (bez ograniczeń). Uświadomienie hamowania jako działania zmierzającego do zmniejszenia prędkości jazdy bądź zatrzymania pojazdu. Poznanie zasad zatrzymywania motocykla jadącego szybko i jadącego wolno.	Hamowanie. Zagrożenie w ruchu drogowym, najczęściej związane jest z brakiem wolnej przestrzeni – bo na drodze stoi inny samochód, bo na przejściu dla pieszych znajdują się piesi, bo z zatoki wyjeżdża autobus itp. Te sytuacje zmuszają nas do hamowania. Układ hamulcowy i umiejętna jego obsługa, stanowią drugi w hierarchii ważności element bezpieczeństwa jazdy (pierwszoplanowym jest układ kierowniczy). Dwa cele hamowania: A/ Zmniejszenie prędkości jazdy. W czasie hamowania nie należy wciskać dźwigni sprzęgła. Motocykl poruszający się na „luzie” lub wciśniętym sprzęgle posiada gorszą sterowność. Wymyka się jeden z elementów sterujących szybkością jazdy (hamownie silnikiem i dociążenie przedniego koła). B/ Zatrzymanie pojazdu. Mówiąc o zatrzymaniu, musimy rozróżnić	Naukę prowadzić na placu do ćwiczeń, ewentualnie na mało ruchliwych ulicach (w tym przypadku nauka odbywa się pod kontrolą instruktora jadącego na drugim motocyklu).

	dwa przypadki: - motocykl jadący szybko – zatrzymujemy naciskając najpierw hamulce, zmniejszając szybkość jadącego motocykla a w końcowej fazie hamowania wciskamy „sprzęgło”, w celu odłączenia silnika od napędzanego tylnego koła. - motocykl jadący wolno zatrzymujemy wciskając najpierw „sprzęgło” a potem hamulce.	
Uświadomienie działających na motocykl składowych sił grawitacji, w czasie hamowania na wzniesieniu i spadku drogi.	Hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Podczas hamowania na spadku drogi, siłę hamowania przeciwdziała składowa siła ciężkości, która skierowana jest w kierunku jazdy. Podczas hamowania na wzniesieniu, ta sama składowa siła ciężkości skierowana jest w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy i wspomaga siłę hamowania.	Sugeruje się realizację tego tematu w naturalnych warunkach terenowych, nie koniecznie na drodze publicznej.
Uzmysłowienie działania składowej siły ciężkości powodującej staczanie się motocykla po zwolnieniu hamulca. Opanowanie stresu, wywołanego koniecznością precyzyjnego zrównoważenia składowej siły ciężkości z siłą napędową motocykla a następnie ruszenie pod górkę.	Ruszanie motocyklem na wzniesieniu drogi. Ruszanie na wzniesieniu kryje w sobie trudny moment cofania się motocykla, po zwolnieniu hamulca. <u>Ruszanie z użyciem hamulca przedniego koła:</u> Motocykl unieruchamiamy za pomocą hamulca działającego na przednie koło. Włączamy I bieg, Lekko zwiększamy obroty silnika i rozpoczynamy zwalnianie dźwigni sprzęgła do momentu kiedy silnik zaczyna „ciągnąć”. W tym momencie zwiększamy nieco obroty silnika - zwalniamy hamulec i płynnie puszczamy sprzęgło. Im bardziej strome jest wzniesienie tym wyższe obroty silnika potrzebne są do ruszenia.	Naukę ruszania na wzniesieniu realizować można na specjalnie zbudowanym podjeździe lub w normalnych warunkach terenowych, nie koniecznie na drodze publicznej.
Obycie się z ruchem miejskim i przetransponowanie posiadanej wiedzy teoretycznej na rzeczywiste warunki ruchu drogowego. Wpojenie płynności jazdy jako jednej z podstawowych zasad bezpieczeństwa! Nabieranie automatyzacji	Jazda w ruchu miejskim. Jazda w ruchu miejskim wymaga od kierowcy: - stosowania zasad i przepisów ruchu, - znacznego napięcia uwagi, - szybkich zmian decyzji, - szerokiego kąta obserwacji drogi, - zdolności przewidywania poczynąń innych użytkowników drogi, - w przypadku konieczności zatrzymania motocykla, należy więcej uwagi poświęcić na obserwację sytuacji za niż przed motocyklem, - po zatrzymaniu motocykla wynikającym z warunków ruchu – włączyć w porę I bieg	Jazda trasą o możliwie małym nasileniu ruchu W tym ćwiczeniu instruktor kładzie nacisk na technikę jazdy kursanta (jazda na wprost, wykonywanie skrętów, ruszanie, zatrzymanie). Instruktor jedzie przed lub za kursantem, w zależności od stopnia opanowania sztuki

obsługi urządzeń motocykla, koniecznej w sytuacji skupienia uwagi na innych ważniejszych w danej chwili zagadnieniach. Zdobywanie umiejętności patrzenia daleko, co ułatwia prowadzenie motocykla po linii prostej i poszerza kąt widzenia. Wyrabianie nawyku elastyczności w podejmowaniu niektórych decyzji np. podczas ruszania na skrzyżowaniu.	aby być gotowym do kontynuowania jazdy. <u>Przejazd przez skrzyżowanie.</u> Podczas oczekiwania na wjazd na skrzyżowanie należy bacznie obserwować ruch na skrzyżowaniu, uwzględniać szybkość poruszających się pojazdów i w porę ustalić moment dogodny do wjechania na skrzyżowanie, aby wjazd był bezpieczny i nie powodował zachwiania płynności ruchu innych pojazdów. Opuszczenie skrzyżowania powinno być możliwie szybkie. Gdy ruch na skrzyżowaniu jest kierowany – na wjazd oczekuje wiele pojazdów. Należy być przygotowanym, że w momencie ruszenia, kiedy nastawieni jesteśmy na jak najszybsze przejechanie przez skrzyżowanie – nagle będziemy musieli zmienić decyzję i zatrzymać motocykl, bo będą tego wymagały warunki ruchu (np. wtargnięcie pieszego).	kierowania motocyklem przez kursanta.
	Przejazd przez tory tramwajowe ułożone w jezdni. Tory tramwajowe ułożone w jezdni stwarzają niebezpieczną sytuację dla motocyklisty. Niewielka różnica poziomu szyny w stosunku do jezdni a nawet sama różnica przyczepności opony motocykla do jezdni i do szyny powodują, że podczas przejeżdżania przez szyny pod małym kątem (stycznie do szyny), narażeni jesteśmy na uślizg koła, zachwianie równowagi i upadek. W takiej sytuacji należy przede wszystkim dostosować prędkość do sytuacji. Starać się najeżdżać na szyny pod kątem zbliżonym do kąta prostego. Doświadczeni, wprawni motocykliści pomagają sobie w takich sytuacjach odpowiednim balansowaniem ciała, co w dużym stopniu zmniejsza ryzyko uślizgu ale wymaga dużej wprawy. Na szczęście takie umieszczanie torów tramwajowych należy dziś do rzadkości. Rada ogólna – tego typu przeszkody należy pokonywać, najeżdżając pod kątem zbliżonym do kąta prostego.	

TEMAT V
zmierzchu.

Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem w dzień i po

Czas realizacji: 3 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.

Nabieranie doświadczeń związanych z jazdą z dozwoloną prędkością po za obszarem zabudowanym. Uświadomienie wyjątkowego zagrożenia wynikającego z nieprawidłowego wyprzedzania i beztroskiego przejeżdżania przez przejazdy kolejowe i tramwajowe. Nabieranie doświadczeń wynikających z współuczestnictwa w ruchu drogowym. Uświadomienie bezpośredniego związku pomiędzy współuczestnictwem i kulturą ruchu drogowego. Oswojenie się z jazdą motocyklem po zmierzchu. Nabranie umiejętności	Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem. Jazda w mieście, ulicami z kilkoma pasami ruchu. Przestrzeganie zasady ruchu prawostronnego! Przejazd przez skrzyżowania o ruchu kierowanym i nie kierowanym. Przejazd przez skrzyżowanie o ruchu okrężnym. Zajęcie przed skrzyżowaniem pasa ruchu, właściwego dla zamierzonego kierunku jazdy. Wyprzedzanie w warunkach ruchu miejskiego. Jazda poza obszarem zabudowanym (90 km/godz.). Omijanie i wyprzedzanie poza obszarem zabudowanym. Wyprzedzanie motocyklem rozpoczynamy od oceny sytuacji – spoglądamy w lusterko, czy ktoś szybszy od nas nie rozpoczął już wyprzedzania. Jeżeli nie – sygnalizujemy ręką zamiar zmiany pasa ruchu i przejeżdżamy o jeden pas w lewo. Jednocześnie przyspieszamy. Nierzadko schodzimy o jeden bieg w dół, aby mieć lepsze przyspieszenie i osiągnąć jak największą różnicę prędkości w stosunku do pojazdu wyprzedzanego. Znajdując się na lewym pasie, jeszcze raz upewnimy się co do sytuacji, szczególnie przed pojazdem wyprzedzanym, bo mamy teraz lepszą widoczność drogi przed wyprzedzanym pojazdem. Wyprzedzanie możemy zasygnalizować używając sygnalizacji świetlnej lub dźwiękowej. Wyprzedzanie powinno trwać jak najkrócej. Lewym pasem jedziemy tak długo aż osiągniemy dostatecznie duży dystans od pojazdu wyprzedzanego, abyśmy mogli zjechać na prawy pas bez ryzyka zajeżdżenia drogi. Teraz dopiero możemy zasygnalizować ręką zamiar zmiany pasa ruchu i łagodnie zjechać na prawy pas. Przejeżdżanie przez przejazdy kolejowe. Skrzyżowanie z torami, szczególnie kolejowymi, to zdecydowanie najniebezpieczniejsze skrzyżowanie. Zderzenie z pociągami to najczęściej śmierć kierowcy i pasażera. Nie wierzymy w	Prowadzenie nauki w normalnym ruchu drogowym. Jazda śladem instruktora. Jazda w ruchu miejskim i po za miastem z zastosowaniem wiedzy, o zasadach i przepisach ruchu drogowego oraz znakach i sygnałach drogowych, zdobytej podczas zajęć teoretycznych. Podczas jazdy po zmierzchu zwracać uwagę na stosowanie świateł mijania i świateł drogowych.

operowania światłami. Uświadomienia zagrożenia wynikającego z chwilowego olśnienia prze światła pojazdu, z którym się mijamy. Zdobyć umiejętności unikania olśnienia, poprzez nie patrzenie w światła pojazdu, z którym się mijamy a obserwację prawego pobocza, jako miejsca, gdzie może znajdować się nieoświetlony użytkownik drogi.	sygnalizację, automatyczne zapory, w rzetelność dróżnika i itd. Są to wszystko elementy, które mogą zawieść a pociąg się nie zatrzyma! Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem po zmierzchu. Przejazd trasą jw. z użyciem świateł mijania i świateł drogowych motocykla oraz zwrócenie uwagi na warunki, w jakich światła tych można używać. Zagadnieniem na które warto zwrócić uwagę podczas jazdy z użyciem świateł mijania, jest umiejętność nie patrzenia w światła nadjeżdżającego pojazdu. Wzrok skierować należy na prawe pobocze. Jest to strefa najslabiej oświetlona a tam właśnie może znajdować się pieszy lub rowerzysta. Pobocze w strefie mijania, powinno się wcześniej bacznie obserwować, wykorzystując poświatę świateł mijania pojazdu, z którym za chwilę będziemy się mijali. W trakcie mijania następuje bardzo silne ograniczenie widoczności i pewien odcinek drogi jedziemy „na pamięć”, mając w pamięci sytuację z przed kilku sekund.	

TEMAT VI Jazda w terenie. Jazda drogą z koleinami. Jazda w kopnym piachu. Jazda przez muldy. Jazda w terenie błotnistym.

Czas realizacji: 2 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie edukacyjnej roli jaką spełnia jazda w terenie.	Jazda w terenie. Przez jazdę w terenie rozumieć będziemy jazdę po drogach gruntowych, leśnych duktach i bezdrożach. Jazda w terenie jest najlepszym testem umiejętności technicznych prowadzenia motocykla. Natura jest bezwzględna i nie wybacza błędów. Zmagania z przeciwnościami losu, stwarzanymi przez naturę są znakomitym wyzwaniem dla wszystkich, którzy tą drogą chcą kultywować technikę jazdy motocyklem. Kontynuowanie nauki jazdy w terenie wszystkim chętnym polecamy w ośrodkach doskonalenia techniki jazdy samochodem i motocyklem.	Pogadanka przygotowująca do praktycznej nauki jazdy.
Zdobyć umiejętności prowadzenia motocykla	Jazda drogą z koleinami. Zarówno na drogach gruntowych jak i	Proponuje się realizację zajęć w

w pozycji stojącej. Zdobyć umiejętności utrzymywania równowagi poprzez balans ciałem, bez zmiany toru jazdy.	leśnych duktach najczęściej napotykamy na wyjeżdżone koleiny przez furmanki, traktory, maszyny rolnicze itp. Jazda motocyklem takimi drogami posiada niezaprzeczalne uroki, jest znacznie bezpieczniejszą niż jazda w ruchu drogowym ale wymaga od kierowcy specyficznych umiejętności. Zacznijmy od kolein. Jazda w koleinie wymaga od kierowcy umiejętności utrzymania równowagi w sytuacji kiedy tor jazdy narzucony jest przez koleinę. Kierowca unosi się, stając na podnóżkach i balansując ciałem utrzymuje równowagę. Balansowanie ciałem polega na przesuwaniu środka ciężkości bez zmiany toru jazdy. Jest to odwrotna sytuacja niż podczas normalnej jazdy kiedy równowagę utrzymujemy kierownicą, poprzez zmianę toru jazdy. Jazda w koleinie jest trudna i nieprzyjemna toteż starajmy się znaleźć odpowiednie miejsce, gdzie koleina jest płytka, aby z niej wyjechać. Lepszą metodą jest jazda obok koleiny, lub między koleinami. Tu jednak musimy się liczyć z możliwością natrafienia na wystające kamienie, korzenie drzew, lub inne nierówności. Generalnie - wszystkie sytuacje grożące zachwianiem równowagi należy pokonywać stojąc na podnóżkach.	naturalnych warunkach terenowych. W zależności od warunków, instruktor po wstępnym instruktażu może jechać drugim motocyklem, obserwując jazdę kursanta lub obserwować jazdę stojąc z boku drogi.
Zdobyć umiejętności stosowania pulsacji w płaszczyźnie pionowej, przez „huśtanie się” na motocyklu. Zdobyć umiejętności stosowania pulsacji „gazem”.	Przejeżdżanie przez kopny piach. To również sytuacja z jaką musimy liczyć się w jeździe terenowej. Odcinki piaszczystej drogi pokonujemy na dość wysokich obrotach, niskiego biegu (np. II). Oczywiście stajemy na podnóżkach ściskając kolanami zbiornik paliwa, staramy się jechać prosto bez niepotrzebnych skrętów. Dodatkowo, uginając nogi w kolanach, huśtamy się powodując chwilowe odciążenie motocykla, który w tym czasie wyjedzie z na powierzchnię piaszczystej drogi. Jest to rodzaj pulsacji w płaszczyźnie pionowej. Drugą czynnością wspomagającą przejazd przez kopny piach jest operacja gazem. Tu również stosujemy pulsację polegającą na naprzemiennym otwieraniem na maksimum i przemykaniem przepustnicy. Otwarcie przepustnicy powoduje odciążenie przedniego koła ale za to zakopywanie się koła na pędowego. Przymknięcie przepustnicy spowoduje dociążenie koła przedniego ale odciąży koło tylne. Stosując obie pulsacje (ciałem i gazem)	Proponuje się realizację zajęć w naturalnych warunkach terenowych. Po wstępnym instruktażu, instruktor obserwuje jazdę kursanta na wybranym odcinku drogi.

	znacznie podnosimy szanse przejechania, bez zakopania się w piachu.	
Zdobycie umiejętności takiego dobrania przełożenia skrzyni biegów, aby przy określonej prędkości można było wykorzystać długi okres przyspieszania przy małym wzroście prędkości jazdy. Zdobycie umiejętności odciążania motocykla przez zmniejszenie siły bezwładności naszego ciała, w wyniku ugiętych w kolanach nogach.	Przejazd przez muldy. Poprzeczne pofałdowania drogi to często spotykana sytuacja podczas jazdy w terenie. Jeżeli „fałdy” są łagodne, w odstępach dwu – trzy metrowych, przejeżdżamy je normalnie, tyle że wolno. Jeżeli natomiast są to na tyle gęsto układające się nierówności, że nie przejedziemy przez nie bez przeskakiwania, to sposób jest inny. Włączamy dość wysoki bieg, w stosunku do prędkości z jaką jedziemy (np. III lub IV), „odkręcamy” przepustnicę na pełen gaz i stojąc na podnóżkach pokonujemy muldy. Wysoki bieg (za wysoki jak na szybkość z jaką pokonujemy muldy), potrzebny jest po to, aby motocykl mógł przyspieszać, odciążając przednie koło ale jednocześnie, z powodu małej mocy jaką w tej sytuacji dysponuje, nie mógł zbyt szybko nabrać prędkości (Silnik pracuje w zakresie niskich obrotów). Na podnóżkach stoimy aby ulżyć pracy amortyzatorom zmniejszając masę bezwładności naszego ciała, zamortyzowaną przez ugięte w kolanach nogi.	Proponuje się realizację zajęć w naturalnych warunkach terenowych. Po wstępnym instruktażu, instruktor obserwuje jazdę kursanta na wybranym odcinku drogi.
Uświadomienie roli jaką odgrywa balansowanie ciałem dla utrzymania równowagi w sytuacji ślizgającego się motocykla. Nabranie respektu i pokory wobec pozornie prostych ćwiczeń.	Jazda w terenie błotnistym. Błoto jest największą złą dla motocyklisty w terenie. Trudno mówić o jeździe przez błota. Prze błota się raczej brnie. Jazda czy też brnięcie przez błoto jest bardzo trudną sztuką, graniczącą z ekwilibrystyką. Niemniej próbować można. O szybkości musimy zapomnieć. Jedziemy na niskim biegu, stojąc oczywiście na podnóżkach i balansując ciałem i kierownicą usiłujemy przemieszczać się do przodu, uślizgującym się bez przerwy motocyklem.	Proponuje się realizację zajęć w naturalnych warunkach terenowych. Po wstępnym instruktażu, instruktor obserwuje jazdę kursanta na wybranym odcinku drogi.

TEMAT VII **Zwiększenie przyczepności przedniego koła. Pokonywanie łuków i zakrętów.**

Czas realizacji: 2 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie możliwości dociążenia przedniego koła motocykla w momencie rozpoczynania skrętu. Zdobycie umiejętności	Zwiększenie przyczepności przedniego koła. Dojeżdżając do zakrętu, na moment przed pierwszym ruchem kierownicą należy zamknąć gaz. Przyczyni się to do dociążenia przedniego koła motocykla, które tym lepiej	Przypomnienie o sposobie zwiększenia przyczepności przedniego koła motocykla w momencie

dociążania przodu motocykla w momencie rozpoczynania skrętu, co znacznie poprawia bezpieczeństwo jazdy.	rozpocznie wprowadzenie motocykla w zakręt. „Dodać gazu”, bez obaw popełnienia błędu, możemy w momencie kiedy zaczniemy „prostować” (ustawiać do jazdy na wprost) kierownicę motocykla.	rozpoczynania skrętu. Dobrą metodą byłby demonstracyjny przejazd przez zakręt instruktora z kursantem w roli pasażera..
Zdobycie umiejętności wyboru optymalnego toru jazdy przy pokonywaniu łuków i zakrętów. Uświadomienie związku pomiędzy prawidłowo wybranym torem jazdy a poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uświadomienie zagrożenia wynikającego z przejechania w zakręcie na lewą stronę jezdni ! Uświadomienie faktu, że prędkość (nadmierna) jest najczęstszą przyczyną wypadku w zakręcie. Zdobycie umiejętności oceny prędkości z uwzględnieniem czynników limitujących bezpieczną prędkość do pokonania danego zakrętu.	Pokonywanie łuków i zakrętów. <u>Tory przejazdu przez zakręty.</u> Poprawny tor jazdy jest podstawowym gwarantem bezpiecznej jazdy. - <u>Zakręt w lewo</u> – rozpoczynamy od prawej krawędzi jezdni, tak jak byśmy chcieli się „wychylić”, żeby wcześniej zobaczyć koniec zakrętu. W połowie zakrętu (tzw. „szczycie”) zbliżamy się do osi jezdni a na wyjściu z zakrętu –wracamy do prawej krawędzi jezdni (zmniejszamy siły boczne). - <u>Zakręt w prawo</u> – rozpoczyna się od osi jezdni, w szczycie zakrętu zbliżamy się do prawej krawędzi a wychodząc z zakrętu – wracamy do osi jezdni. Należy przy tym pamiętać o kategorycznym zakazie przekraczania osi jezdni. Zmiany toru jazdy możemy dokonywać na swojej (prawej) połowie jezdni lub w ramach namalowanego pasa ruchu. <u>Zakręty następujące bezpośrednio po sobie.</u> Jeżeli np. po prawym zakręcie następuje zakręt lewy, to wychodząc z prawego zakrętu nie możemy wrócić do osi jezdni, bo nie odpowiada to prawidłowemu wejściu w zakręt lewy. Tak więc wychodząc z prawego zakrętu, musimy pozostać przy prawej krawędzi, bo z tej pozycji będziemy rozpoczynać skręt w lewo. <u>„Patelnia”.</u> Nieco innego toru jazdy wymaga zakręt, stanowiący zwrot o 180° (tzw. „patelnia”). Zakręt taki rozpoczynamy jak w przykładach powyżej. Zbliżenie się do osi - przy zakręcie lewym lub do prawej strony jezdni - przy zakręcie prawym, wykonujemy jakby z opóźnieniem – po przejechaniu 2/3 łuku. Gdy widzimy koniec zakrętu rozluźniamy skręt. <u>Zakręt zacieśniający.</u> Podobnym torem jazdy będziemy pokonywali zakręt „zacieśniający”. Pierwszą, łagodną część zakrętu traktujemy jakby przedłużony odcinek prostej, na której „ustawiamy” motocykl do drugiej, ostrzejszej części zakrętu. Podobnie jak przy pokonywaniu „patelni”: - opóźniamy zbliżenie się do osi - przy	Naukę pokonywania zakrętów, proponuje się prowadzić na wybranych odcinkach krętych dróg. Nie muszą to być górskie serpentyny. Wystarczy kilka zakrętów „lewych”, kilka „prawych” i oczywiście umiarkowana szybkość. Prawidłowo wybrany tor jazdy ma służyć poprawie bezpieczeństwa i komfortu jazdy a nie prowokować do jazdy szybkiej i ryzykownej. Proponuje się metodę jazdy śladem instruktora w pierwszej fazie nauki a następnie instruktor jedzie za kursantem obserwując technikę jazdy kursanta.

	zakręcie lewym lub do prawej strony jezdni - przy zakręcie prawym, - kończymy zakręt – rozluźnieniem skrętu. <u>Zakręt „rozluźniający”</u> następcza mniej kłopotów. W zakręcie rozluźniającym, po przejechaniu ostrzejszej części zakrętu, opóźniamy rozluźnienie. <u>Dobór prędkości przed wejściem w zakręt.</u> Prędkość jadącego motocykla dobieramy zależnie od wielu czynników, limitujących dopuszczalną, bezpieczną prędkość. Oto kilka z nich: <u>Kierowca</u> – jego wiedza, umiejętności, doświadczenie, zdolności psychofizyczne. <u>Stan techniczny motocykla</u> – amortyzatory, układ hamulcowy, ogumienie!!! <u>Warunki naturalne – droga</u> (nawierzchnia – rodzaj i stan), rodzaj zakrętu (ostry lub łagodny), warunki atmosferyczne (sucho, mokro, śnieg, lód), widoczność, nasilenie ruchu. Czasem wystarczy „zamknąć gaz”, innym razem trzeba będzie przycisnąć hamulce, w jeszcze innej sytuacji dojdzie redukcja biegów. Kalkulacja prędkości na zakręcie powinna być taka, aby motocykl na wyjściu z zakrętu mógł zwiększać prędkość.	

TEMAT VIII Zachowanie się na drogach ekspresowych. Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy).

Wyprzedzanie. Opuszczanie drogi ekspresowej.

Czas realizacji: 2 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania	Treść nauczania	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie konieczności pobudzania i ćwiczenia wyobraźni oraz zdolności przewidywania, jako czynników wspomagających bezpieczeństwo jazdy – w szczególności płynność jazdy i bezkolizyjność.	Zachowanie się na drogach ekspresowych. Drogami ekspresowymi nazywamy drogi przeznaczone wyłącznie dla pojazdów samochodowych. Drogi te posiadają dwie jednokierunkowe jezdnie, o co najmniej dwóch pasach ruchu. Jezdnie bywają często przedzielone pasem zieleni lub energochłonnymi barierami. Szeroka, jednokierunkowa jezdnia, dobra nawierzchnia, łagodne łuki – sprzyjają szybkiej jeździe. Poruszając się taką drogą musimy sobie zdawać sprawę, że prędkość zobowiązuje nas do bardzo skoncentrowanej uwagi, do baczного obserwowania drogi przed i za pojazdem. Patrzyć trzeba znacznie dalej, niż na zwykłej drodze i znacznie wcześniej	Zajęcia należy prowadzić na wybranym odcinku drogi ekspresowej. Proponuje się metodę jazdy śladem instruktora w pierwszej fazie nauki a następnie instruktor jedzie za kursantem obserwując technikę jazdy kursanta.

	umieć sobie uzmysłowić sytuację jaka nastąpi za chwilę. Zdolność przewidywania jest jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa w ruchu drogowym! Monotonia jazdy powoduje zanik kontroli nad prędkością. Dlatego trzeba kontrolować prędkość na prędkościomierzu.	
Zdobycie umiejętności włączania się do ruchu z wykorzystaniem pasa rozbiegowego. Uświadomienie czynnika dynamiki jazdy jako współdecydującego o płynności ruchu i bezpieczeństwie.	Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy). Pojazdy włączające się do ruchu mają obowiązek ustąpić pierwszeństwa pojazdom znajdującym się w ruchu. Pojęcie pierwszeństwa należy tu rozumieć jako niezakłócanie płynności jazdy. Zatrzymanie się na pasie rozbiegowym kończy się zazwyczaj długim oczekiwaniem na przerwę w potoku dość prędko poruszających się pojazdów. Dopasowanie prędkości jazdy na pasie rozbiegowym do prędkości jazdy pojazdów poruszających się po drodze ekspresowej, pozwoli na wykorzystanie niezbyt dużej luki (obserwacja drogi w lusterkach) pomiędzy jadącymi pojazdami i płynne włączenie się do ruchu.	Proponuje się metodę jazdy śladem instruktora w pierwszej fazie nauki a następnie instruktor jedzie za kursantem obserwując technikę jazdy kursanta.
Uświadomienie nadrzędnej roli zdolności przewidywania podczas manewru wyprzedzania, szczególnie przy dużych szybkościach. Ćwiczenie oceny prędkości poruszających się pojazdów. Ćwiczenie perfekcyjnego operowania zmianą biegów, w szczególności przy redukcji. Ćwiczenie obserwacji i przewidywania. Ćwiczenie kultury jazdy poprzez jazdę „wyraźną” i nie stwarzanie sytuacji prowadzącej do zachwiania płynności ruchu.	Wyprzedzanie jest jednym z najniebezpieczniejszych manewrów z jakimi się spotykamy w ruchu drogowym. Decydujące znaczenie ma znów zdolność przewidywania. Należy przewidzieć jaki będzie układ pojazdów na drodze za 2, 5, czy 12 sekund? Trzeba ocenić prędkość poruszających się pojazdów. Na drodze ekspresowej, pojazdy z przeciwka jadą inną jezdnią. Jedziemy natomiast z większą szybkością, do której musimy dostosować nasze przewidywania. Musimy patrzeć dalej do przodu i dalej do tyłu. <u>Wyprzedzanie</u> rozpoczynamy od oceny sytuacji – spoglądamy w lusterka, czy ktoś szybszy od nas nie rozpoczął już wyprzedzania. Jeżeli nie – sygnalizujemy lewą ręką zamiar zmiany pasa ruchu i przejeżdżamy o jeden pas w lewo. Jednocześnie przyspieszamy. Nierzadko schodzimy o jeden bieg w dół, aby mieć lepsze przyspieszenie i osiągnąć jak największą różnicę prędkości w stosunku do pojazdu wyprzedzanego. Znajdując się na lewym pasie, jeszcze raz upewnimy się co do sytuacji, szczególnie przed pojazdem wyprzedzanym, bo mamy teraz lepszą widoczność. Wyprzedzanie	Proponuje się metodę jazdy śladem instruktora w pierwszej fazie nauki a następnie instruktor jedzie za kursantem obserwując technikę jazdy kursanta.

	powinno trwać jak najkrócej. Lewym pasem jedziemy tak długo aż osiągniemy dostatecznie duży dystans od pojazdu wyprzedzanego, abyśmy mogli zjechać na prawy pas bez ryzyka zajechania drogi. Teraz dopiero możemy zasygnalizować ręką zamiar zmiany pasa ruchu i łagodnie zjechać na prawy pas.	
Uświadomienie zagrożenia wywołanego zbyt wczesnym, nie sygnalizowanym, hamowaniem na pasie przeznaczonym do jazdy na wprost. Przyswojenie zasady, że najpierw sygnalizujemy zamiar opuszczenia drogi przygotowując innych użytkowników drogi do ewentualnego zwolnienia tempa jazdy a dopiero potem hamujemy - najlepiej na pasie przeznaczonym do zjazdu, po opuszczeniu pasów przeznaczonych do jazdy na wprost.	Opuszczanie drogi ekspresowej (pas do zjazdu). Manewr opuszczenia drogi, dzięki pasom specjalnie do tego przeznaczonym, jest manewrem stosunkowo prostym. Pojawia się natomiast problem wyboru odpowiedniego zjazdu. Szczególnie na autostradach trudno się zorientować dokąd nas dany zjazd „wywiezie”. Pomocą są tablice informacyjne. Trzeba je uważnie obserwować. Zbliżając się do miejsca, w którym zamierzamy opuścić drogę ekspresową, prawą ręką sygnalizujemy nasz zamiar. O ile motocykl wyposażony jest w kierunkowskazy, powinniśmy także włączyć prawy kierunkowskaz i zjeżdżamy na przeznaczony do zjazdu pas. Starajmy się opuścić drogę bez zmiany prędkości (bez hamowania). Dopiero gdy znajdziemy się na pasie przeznaczonym do zjazdu – rozpoczynamy hamowanie, redukcję biegów itp. Długotrwała jazda po drodze ekspresowej czy autostradzie, działa nużąco na kierowcę i prowadzi do obniżenia reakcji. Stąd wyhamowanie na pasie przeznaczonym do jazdy – kończy się często zderzeniem, poprzez najechanie z tyłu przez kierowcę, który – po pierwsze – nie zauważył w porę hamującego pojazdu, a po drugie – zapomniał, że droga hamowania przy dużej prędkości wydłuża się nieproporcjonalnie do prędkości. Rozpoczynając naukę zachowania się na drodze, wyobraźmy sobie, że drogą porusza się cała kawalkada pojazdów, a my jedziemy między nimi. Niech nigdy nie uśpi naszej czujności fakt, że w danej chwili, jesteśmy sami na drodze.	Proponuje się metodę jazdy śladem instruktora w pierwszej fazie nauki a następnie instruktor jedzie za kursantem obserwując technikę jazdy kursanta.

TEMAT IX

Powtórzenia wybranych tematów.

Czas realizacji: 2 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Nabywanie umiejętności i doświadczenia.	Powtórzenia. wg wybranych tematów.	Wyboru tematu do powtórzenia może dokonać kursant lub instruktor, wybierając najsłabiej opanowane tematy.

3.5. Zachowanie na miejscu wypadku i pomoc przedlekarska

3.5.1. Podział materiału.

L.p.	Tematy nauczania	Teoria	Ćwiczenia	Razem
1.	Wypadkowość i ratownictwo drogowe. Zasady postępowania na miejscu wypadku.	1	1	2
2.	Stany zagrożenia życia w wypadkach drogowych. Zranienia, oparzenia, krwotoki, złamania.	1	1	2
	Razem	2	2	4

3.5.2 Materiał nauczania.

TEMAT I Wypadkowość i ratownictwo drogowe. Zasady postępowania na miejscu wypadku.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienia przyczyn jakie mogą spowodować wypadek drogowy. Uświadomienie obowiązku niesienia pomocy poszkodowanym w wypadku. Uświadomienie roli organizatora akcji ratowniczej w wypadku drogowym. Zdobycie umiejętności wynoszenia ofiary wypadku z samochodu. Zdobycie umiejętności posłużenia się gaśnicą.	Wypadkowość i ratownictwo drogowe. Idea, cele i zakres ratownictwa drogowego. Wypadkowość drogowa. Przepisy prawne. Czynniki zagrożenia wypadkowego. Kierowca a leki. Kierowca a używki. Zasady postępowania na miejscu wypadku. Zabezpieczenie miejsca wypadku. Organizacja współdziałania innych osób. Zawiadomienie o wypadku odpowiednich służb (straż pożarna, pogotowie ratunkowe, policja). Ratowniczy sposób wynoszenia ofiary wypadku z samochodu. Użycie gaśnicy – gaszenie ognia.	Proponuje się metodę wykładu, z wykorzystaniem środków audiowizualnych. Proponuje się ćwiczenia z instruktorem.

TEMAT II Stany zagrożenia w wypadkach drogowych. Zranienia, oparzenia, krwotoki, złamania.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Poznanie sposobów ratujących życie ofiarom wypadku. Poznanie sposobów przeciwdziałania w przypadku bezdechu, zatrzymaniu akcji serca i wstrząsu. Poznanie sposobów postępowania w przypadku zranień, oparzeń, krwotoków i złamań. Zdobycie umiejętności udrożnienia dróg oddechowych, wykonania sztucznego oddychania, zewnętrznego masażu serca, opatrunku uciskowego i unieruchomienia złamania.	Stany zagrożenia życia w wypadkach drogowych. <u>Bezdech</u> – przyczyny, objawy, przeciwdziałanie. Sztuczne oddychanie. Postępowanie z nieprzytomnym – pozycja boczna ustalona. <u>Zatrzymanie akcji serca</u> – objawy, rozpoznanie. Masaż zewnętrzny serca. <u>Wstrząs</u> – rodzaje: krwotoczny, urazowy, oparzeniowy. Sposób rozpoznawania. Postępowanie przeciwwstrząsowe.. Zranienia, oparzenia, krwotoki, złamania. Rodzaje zranień – stosowanie opatrunków. Oparzenia i sposoby postępowania. Rodzaje krwotoków – sposoby postępowania (opatrunek uciskowy). Złamania – rodzaje. Unieruchamianie złamań. Udrażnianie dróg oddechowych – odchylenie głowy. Pozycja boczna ustalona. Sztuczne oddychanie. Masaż zewnętrzny serca. Opatrunek uciskowy. Unieruchamianie złamań.	Proponuje się metodę wykładu, z wykorzystaniem środków audiowizualnych. Proponuje się ćwiczenia z instruktażem.

Egzamin wewnętrzny.

Cel egzaminu	Zadania egzaminacyjne:
Sprawdzenie nabytych w czasie procesu dydaktycznego wiadomości i umiejętności oraz wskazanie ewentualnych braków i niedociągnięć. Sprawdzenie umiejętności jazdy i zachowania się w ruchu miejskim. Sprawdzenie umiejętności jazdy i zachowania na drogach poza obszarem zabudowanym. W przypadku stwierdzenia braków, wskazanie tematów do powtórzenia - zalecenie wykupienia lekcji	1. Ruszenie, włączenie II biegu, osiągnięcie prędkości jazdy 40 km/godz. i zatrzymanie motocykla w określonym miejscu. Całe ćwiczenie ma być wykonane na odcinku drogi o długości 50m. 2. Przejazd slalomem z nawrotem. Slalom składa się z 7 słupków rozstawionych w linii prostej. Odległość między słupkami dopasowana do gabarytów motocykla, na którym odbywa się egzamin. 3. Jazda w ruchu miejskim. Zwrócenie uwagi na dopasowanie prędkości do warunków i przepisów ruchu. Szczególnie należy zwrócić uwagę na: - prawidłowe zachowanie na wszelkiego rodzaju skrzyżowaniach, - pewne i bezpieczne zmiany pasów ruchu, - pewne i bezpieczne włączanie się do ruchu, - właściwą interpretację sytuacji drogowej wymuszającej działania wyprzedzające.

dodatkowych.	4. Jazda poza miastem Szczególnie należy zwrócić uwagę na: - prawidłowe reakcje kierowcy na sytuacje jaka zachodzi na drodze przed i za motocyklem. - opanowanie toru jazdy przy prędkościach zbliżonych do maksymalnych dopuszczalnych na drodze poza obszarem zabudowanym, - poprawne (jak na szkoleniu) wykonanie manewru wyprzedzania przy prędkości zbliżonej do maksymalnej dopuszczalnej, - poprawne zachowanie, w czasie wyprzedzania przez inne pojazdy, - zachowanie właściwej odległości od pojazdu poprzedzającego, gdy nie ma możliwości, bądź potrzeby wyprzedzania, - umiejętność przewidywania zagrożeń, w tym podczas przejazdu przez małe miejscowości lub wsie położone przy drogach lokalnych, - ogólną kulturę jazdy z zaznaczeniem przyjaznego nastawienia do innych użytkowników drogi.

Kryteria oceny kandydata na kierowcę w czasie egzaminu wewnętrznego praktycznej nauki jazdy.

Egzaminem wewnętrznym objęte są wszystkie elementy wymienione w programie egzaminu. Pierwszą część egzaminu wykonuje się na placu manewrowym, odpowiednio przygotowanym do wymagań egzaminacyjnych.

Ćwiczenie 1. – jest sprawdzianem opanowania dynamicznego ruszenia, osiągnięcia prędkości 40 km/godz. i zatrzymania motocykla. Ćwiczenie odbywa się na odcinku drogi o długości 50m, co wymusza dynamikę jego wykonania. Ćwiczenie to jest nawiązaniem do ruszania i hamowania na skrzyżowaniach.

W ćwiczeniu oceniane będą:

- dynamiczne ruszanie
- utrafienie odpowiedniego momentu do rozpoczęcia hamowania
- zatrzymanie.

Ćwiczenie 2. – jest sprawdzianem opanowania sprawności podczas zmian kierunku jazdy, opanowania umiejętności prawidłowego wyboru strefy skrętu i wykonania nawrotu.

Ocenie podlega:

- sposób wykonywania skrętów,
- wybór strefy skrętu,
- tor jazdy w nawrocie.

Prawidłowe wykonanie obu ćwiczeń jest warunkiem zaliczenia tej części egzaminu.

Druga część egzaminu odbywa się w ruchu drogowym w mieście.

Trasa jazdy egzaminacyjnej powinna być tak dobrana aby zawierała wszystkie elementy wymienione w programie egzaminu.

Ocenie podlegać będzie:

- dostosowanie prędkości do warunków jazdy – płynność jazdy,
- zachowanie na skrzyżowaniach,
- sygnalizowanie zamiaru wykonywanych manewrów – jazda wyraźna,
- umiejętność oceny i interpretacji sytuacji drogowej.

Trzecia część egzaminu dotyczy jazdy poza obszarem zabudowanym.

W tej części egzaminu zadania stwarzać będą konkretne sytuacje drogowe.

Ocenie podlegać będzie:

- prawidłowa reakcja kierowcy na napotkane sytuacje,
- poprawność wyboru pasa ruchu,
- prawidłowość wykonywania manewrów wyprzedzania, omijania,
- prawidłowe zachowanie przy mijaniu i wyprzedzaniu przez inny pojazd,
- ogólna kultura jazdy – płynność i wyrazistość.

Oceny poszczególnych elementów egzaminu wewnętrznego dokonuje instruktor prowadzący szkolenie.

Warunkiem zaliczenia drugiej i trzeciej część egzaminu jest poprawne wykonanie wszystkich elementów.

Dopuszcza się drobne uchybienia wynikające z braku doświadczenia, takie jak mało precyzyjne wybranie toru jazdy w zakręcie, czy ustawienie się na najwłaściwszym pasie przy skręcie w lewo na rondzie itp.

Niedopuszczalne jest zaliczenie egzaminu w przypadku naruszanie przepisów, spowodowanie zagrożenia w ruchu lub zachowanie aroganckie wobec innych uczestników ruchu ze szczególnym uwzględnieniem pieszych i rowerzystów.

W przypadku nie zaliczenia egzaminu wewnętrznego instruktor, celem uzupełnienia umiejętności ,wyznaczy jazdy dodatkowe.

B. Szczegółowy program szkolenia kat. B

Program nauczania na kursie dla kandydatów na kierowców kat. B.

Uwarunkowania wstępne

Założeniem podstawowym jest kursowy system szkolenia. W kursie uczestniczyć może co najwyżej 20 słuchaczy – kursantów.

W programie szkolenia zawartych jest pięć przedmiotów, w ramach których przewidziane są zajęcia teoretyczne, zajęcia praktyczne i ćwiczenia.

Zajęcia teoretyczne i ćwiczenia powinny być prowadzone przez instruktora, wspólnie dla wszystkich uczestników kursu, natomiast zajęcia praktyczne mogą odbywać się w mniejszych grupach lub indywidualnie (nauka jazdy). Instruktor – nauczyciel jazdy powinien być przygotowany do prowadzenia wszystkich przedmiotów i zajęć przewidzianych w programie szkolenia z wyjątkiem zajęć dotyczących zasad udzielania pomocy przed lekarskiej, których przeprowadzenie powinno być zlecane służbom medycznym.

Instruktor – nauczyciel jazdy zobowiązany jest do realizacji całości programu nauczania z zachowaniem odpowiedniej korelacji zajęć. Inwencji instruktora pozostawia się metodykę prowadzenia zajęć, dopasowaną do warunków i możliwości dydaktycznych a w odniesieniu do praktycznej nauki jazdy, do warunków terenowych,

W początkowych lekcjach nauki jazdy (na placu manewrowym lub mało ruchliwych ulicach), w samochodzie może znajdować się dwóch uczestników szkolenia, co bez elementu ryzyka, zwiększa liczbę środków dotarcia do świadomości ucznia. Instruktor omawia i jeżeli trzeba, demonstruje ćwiczenie, po czym każdy z uczestników ćwiczenia, wykonuje ćwiczenie osobiście i dodatkowo uczy się obserwując wykonanie ćwiczenia przez drugiego ucznia. To odstępstwo od zasady, że w samochodzie szkoleniowym może znajdować się jedynie kursant i instruktor dotyczy lekcji od 1 do 4.

Jednostka lekcyjna zajęć teoretycznych i ćwiczeń wynosi 45 min.

Jednostka lekcyjna zajęć praktycznych wynosi 60 min.

Budowa programu.

1. Charakterystyka absolwenta kursu.

Określa szczegółowo, jaki zasób wiadomości, umiejętności i nawyków powinien opanować kandydat na kierowcę w wyniku ukończenia kursu.

2. Plan nauczania.

Zawiera przedmioty nauczania, tworzące całość programu z uwzględnieniem wymiaru godzin nauczania każdego przedmiotu.

3. Programy nauczania poszczególnych przedmiotów .

Zawierają cele nauczania.

Ustalają w ramach poszczególnych przedmiotów tematy nauczania ilość godzin, cele nauczania, oraz kolejność w jakiej powinny być realizowane.

Zawierają wskazówki metodyczne dla poszczególnych przedmiotów, sugerujące jak prowadzić pracę dydaktyczną.

1. Charakterystyka absolwenta.

Wiadomości:

Absolwent, w trakcie szkolenia powinien zdobyć następujące wiadomości:

- poznać ogólne zasady i przepisy o ruchu drogowym, w zakresie niezbędnym dla kierowcy kat. B;
- znać zasady przygotowania samochodu do jazdy;
- znać pozycję zasadniczą kierowcy oraz technikę prowadzenia samochodu osobowego w różnych warunkach drogowych i atmosferycznych;
- znać zasady obsługi urządzeń sterujących jazdą samochodem, w zakresie niezbędnym ze względu na bezpieczeństwo i prawidłową pracę mechanizmów samochodu;
- ogólną znajomość budowy samochodu osobowego, w szczególności elementów mających znaczący wpływ na bezpieczeństwo jazdy;
- znać zasady udzielania pomocy przed lekarskiej ofiarom wypadku drogowego i zasady postępowania w razie pożaru samochodu.

Umiejętności:

Absolwent, w trakcie szkolenia powinien zdobyć następujące umiejętności:

- stosowania przepisów o ruchu drogowym w praktycznym uczestniczeniu w ruchu drogowym;
- samodzielnego kierowania samochodem w różnych warunkach drogowych i atmosferycznych, w dzień i w nocy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa.
- samodzielnego wykonania podstawowych czynności obsługowych jak:
sprawdzenie poziomu oleju, sprawdzenie poziomu płynu chłodzącego, sprawdzenie stanu płynu do spryskiwania szyb, sprawdzenie ciśnienia w ogumieniu, zmiany koła (zapas), wymiany żarówek;
- zabezpieczenia miejsca wypadku aby nie doszło do kolejnych kolizji lub wypadków;
- wykonania działań ratujących życie (sztuczne oddychanie, zewnętrzny masaż serca, terapia przeciw wstrząsowa);
- posługiwania się sprzętem gaśniczym.

Nawyki:

Absolwent, w trakcie szkolenia powinien zdobyć następujące nawyki:

- zajmowanie prawidłowej - ustalonej pozycji za kierownicą;
- zapinania pasów bezpieczeństwa przed uruchomieniem silnika i ruszeniem z miejsca;
- prawidłowej obsługi kierownicy, hamulca, sprzęgła, zmiany biegów, kierunkowskazów, świateł, sygnału;
- jazdy prawą stroną jezdni;
- obserwacji drogi przed i za kierowanym pojazdem;
- każdorazowej oceny sytuacji przed włączeniem kierunkowskazu i zmianą pasa ruchu lub kierunku jazdy;
- ustępowania pierwszeństwa przejazdu pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony;
- ustępowania pierwszeństwa przejazdu autobusom włączającym się do ruchu z przystanków;
- ustępowania drogi pojazdom uprzywilejowanym w ruchu.

3. Plan nauczania.

L. p.	Przedmiot nauczania	Teoria	Ćwiczenia	Zajęcia Praktyczne	Razem
1.	Przepisy ruchu drogowego	16	4		20
2.	Technika kierowania samochodem	8	6		14
3.	Zarys budowy samochodu i zasady obsługi technicznej	6	2		8
4.	Nauka jazdy			30	30
5.	Zachowanie na miejscu wypadku i pomoc przedlekarska.	2	2		4
	Razem	32	14	30	76

3. Programy nauczania.

3.2. Przepisy ruchu drogowego.

3.1.1. Podział materiału nauczania.

L. p.	Tematy nauczania	Teoria	Ćwiczenia	Razem
1.	Wiadomości ogólne.	1		1
2.	Podstawowe pojęcia.	1		1
3.	Przepisy ogólne o ruchu pojazdów.	3		3
4.	Przepisy szczegółowe o ruchu pojazdów.	4	2	6
5.	Znaki i sygnały na drogach.	2	2	4
6.	Ogólne warunki używania pojazdu samochodowego.	2		2
7.	Kierowca pojazdu samochodowego.	2		2
8.	Obowiązki i odpowiedzialność kierowcy i posiadacza pojazdu samochodowego.	1		1
	Razem	16	4	20

3.1.2. Materiał nauczania.

TEMAT I Wiadomości ogólne.

Czas realizacji 1 godzina zajęć teoretycznych

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Poznanie podstawowych pojęć dotyczących ruchu drogowego. Uświadomienie konieczności istnienia zasad i przepisów ruchu drogowego. Uświadomienie przyczyn wypadków i roli człowieka w ich powstawaniu.	Podstawowe elementy ruchu: droga, pojazd, człowiek. Ruch drogowy porządkowany jest poprzez znaki drogowe, przepisy i zasady ruchu drogowego. Błędy człowieka jako najczęstsza przyczyna wypadków drogowych.	Wykład lub opowiadanie, ilustrowane planszami, przeźrocami i tp.

TEMAT II Podstawowe pojęcia.

Czas realizacji 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Poznanie pojęcia „droga” i jej elementy. Poznanie elementów drogi. Poznanie pojęcia obszaru zabudowanego. Uświadomienie pojęcia kierujący i kierowca.	Droga publiczna. Części składowe drogi i ich przeznaczenie. Pas ruchu. Oś jezdni. Chodnik. Pobocze. Określenie obszaru zabudowanego i jego oznakowanie. Kierujący i kierowca. Kierowca, a inni uczestnicy ruchu – rozwaga, kultura zachowania, uступliwość, wyrozumiałość. Pojęcia – szczególna ostrożność, ograniczone zaufanie, niedostateczna widoczność.	Wykład lub opowiadanie, ilustrowane planszami, przeźrocami i tp.

TEMAT III Przepisy ogólne o ruchu pojazdów.

Czas realizacji 3 godz. teorii + 1 godz. ćwiczeń.

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Poznanie zasad ruchu drogowego w nawiązaniu do ruchu prawostronnego Poznanie pojęcia skrzyżowania dróg. Poznanie różnych rodzajów pojazdów.	Ruch prawostronny, jedno i dwukierunkowy. Ruch okrężny. Ruch na autostradach. Prawne i geometryczne pojęcie skrzyżowania dróg. Podstawowe rodzaje skrzyżowań. Skrzyżowanie o ruchu kierowanym. Skrzyżowanie drogi z torami pojazdów szynowych – kolei. Pojazd. Pojazd silnikowy. Pojazd samochodowy. Pojazd uprzywilejowany. Motocykl. Przyczepa lekka. Pojazd szynowy. Ciężar własny. Dopuszczalny ciężar całkowity.	Pogadanka lub opowiadanie, ilustrowane planszami, przeźrocami, rysunkami na tablicy i itp. Wykład ilustrowany planszami, przeźrocami, rysunkami na tablicy i itp.

TEMAT IV Przepisy szczegółowe o ruchu pojazdów.

Czas realizacji 4 godz. teorii + 2 godz. ćwiczeń

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Uświadomienie okoliczności związanych z wykonywaniem różnych manewrów na drodze. Kształtowanie nawyku obserwacji drogi i otoczenia przed włączeniem kierunkowskazu i rozpoczęciem manewru. Uświadomienie zagrożenia wynikającego z przecinania się kierunków jazdy. Kształtowanie nawyku ustępowania pierwszeństwa przejazdu pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, pojazdowi szynowemu i uprzywilejowanym w ruchu. Kształtowanie nawyku ustępowania pierwszeństwa przejazdu autobusom włączającym się do ruchu z	Podstawowe manewry na drodze: włączanie się do ruchu, zmiana pasa ruchu, mijanie, omijanie, wyprzedzanie, skręcanie, zawracanie, cofanie, zatrzymanie i postój. Miejsca i okoliczności ograniczenia lub zakazu wykonywania poszczególnych manewrów. Zachowanie ostrożności i właściwe uprzedzanie innych uczestników ruchu przy wykonywaniu manewrów. Manewry związane z przejeżdżaniem przez skrzyżowanie dróg. Zasada ustępowania pierwszeństwa przejazdu pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, przy przecinaniu się kierunków ruchu pojazdów. Odstępstwa od tej zasady. Pierwszeństwo przejazdu pojazdów szynowych, uprzywilejowanych w ruchu oraz pojazdów poruszających się po drodze z pierwszeństwem przejazdu. Ustępowanie pierwszeństwa autobusom włączającym się do ruchu z przystanków. Przejeżdżanie przez skrzyżowanie na wprost, skręcanie w prawo i w lewo. Zajmowanie odpowiedniego pasa ruchu. Przejazdy kolejowe – jedno i wiele torowe. Urządzenia ostrzegawcze – zabezpieczające.	Realizację tematu proponuje się metodą opowiadania, pogadanki ewentualnie wykładu z użyciem możliwie dużej ilości środków audio wizualnych.

przystanków. Uświadomienie konieczności zajęcia odpowiedniego pasa ruchu przy przejeżdżaniu przez skrzyżowanie. Uzmysłowienie wyjątkowego zagrożenia podczas przecinania drogi pojazdom szynowym. Uświadomienie konieczności szczególnego zachowania się wobec pojazdów uprzywilejowanych (ułatwienie przejazdu), jadących w kolumnie, wykonujących roboty na drodze. Uświadomienie konieczności szczególnego zachowania się wobec pieszych, rowerzystów, pojazdów zaprzęgowych i pieszych idących w kolumnie. Uświadomienie czynników limitujących bezpieczną prędkość w określonych warunkach ruchu drogowego. Uświadomienie pojęcia „Prędkość bezpieczna”. Uświadomienie pojęcia „Droga hamowania”. Uzmysłowienie w jakich warunkach możemy zatrzymać pojazd i jakie skutki może spowodować bezzasadne zatrzymanie pojazdu. Uświadomienie warunków w jakich pojazd może być holowany i kiedy może holować przyczepę. Zdobycie wiadomości o kolumnie pojazdów oraz o warunkach jakie muszą spełniać pojazdy jadące w kolumnie. Zdobycie wiadomości o światłach zewnętrznych samochodu i o warunkach	Zachowanie szczególnych środków ostrożności przy przejeżdżaniu przez przejazdu kolejowe. Zachowanie się wobec pojazdów: - uprzywilejowanych w ruchu, - jadących w kolumnie, - wykonujących czynności na drodze. Przejeżdżanie przez wyznaczone przejścia dla pieszych, obok przystanków komunikacji publicznej. Zachowanie ostrożności wobec pieszych idących wzdłuż jezdni. Zachowanie szczególnej ostrożności przy przejeżdżaniu przez osiedla, przy szkołach, przedszkolach i itp. Przejeżdżanie obok rowerzystów, motorowerzystów, pojazdów zaprzęgowych, kolumn osób pieszych idących drogą. Prędkość jazdy. Pojęcie prędkości bezpiecznej. Czynniki mające bezpośredni wpływ na dobór prędkości bezpiecznej – natężenie ruchu, warunki drogowe i atmosferyczne, jazda w dzień i w nocy. Dopuszczalna prędkość jazdy różnych pojazdów. Hamowanie. Pojęcie drogi hamowania. Czynniki wpływające na drogę hamowania (człowiek, pojazd, droga). Zatrzymanie. Miejsca, w których zatrzymywanie jest zabronione. Holowanie. Warunki konieczne jakie musi spełniać pojazd holowany (sprawny układ kierowniczy i hamulcowy a jeżeli są to układy ze wspomaganiem – także sprawny silnik, który w trakcie holowania musi być uruchomiony), oznakowanie. Okoliczności, w których holowanie jest zabronione. Holowanie przyczepy i warunki holowania. Pojęcie kolumny pojazdów. Dopuszczalna liczba pojazdów jadących w kolumnie. Światła zewnętrzne – używanie świateł w różnych warunkach drogowych i atmosferycznych, na obszarach zabudowanych i po za obszarami zabudowanymi, w dzień i w nocy. Sygnal dźwiękowy – okoliczności, w których używanie jest zabronione.	

w jakich światłach można i należy używać. Uświadomienia znaczenia sygnału dźwiękowego.		

TEMAT V Znaki i sygnały na drogach.

Czas realizacji 2 godz. teorii + 2 godz. ćwiczeń.

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Uświadomienie celu stosowania znaków i sygnałów na drogach. Zdobycie wiadomości o różnych rodzajach znaków i sygnałów oraz sposobie ich umieszczania. Zdobycie wiadomości o sygnalizatorach świetlnych oraz o sygnałach dawanych przez osoby kierujące ruchem, sygnałach na przejazdach kolejowych i dawanych przez pojazdy uprzywilejowane w ruchu.	Cel stosowania znaków i sygnałów na drogach. Znaki pionowe i poziome. Znaki ostrzegawcze – kształt, barwy, ustawienia, strefy obowiązywania. Znaki zakazu i nakazu - kształt, barwy, ustawienia, strefy obowiązywania, treść znaków i stosowanie się do poszczególnych zakazów lub nakazów. Znaki informacyjne – kształt, barwy, ustawienia, treść poszczególnych znaków. Znaki poziome – barwy, treść i sposób zachowania się wobec poszczególnych znaków. Inne znaki i sygnały na drogach. Sygnały świetlne, służące do kierowania ruchem, sygnały dawane przez osoby kierujące ruchem, sygnały świetlne i dźwiękowe na przejazdach kolejowych oraz dawane przez pojazdy uprzywilejowane w ruchu.	Realizację tematu proponuje się metodą opowiadania, pogadanki ewentualnie wykładu z użyciem możliwie dużej ilości środków audio wizualnych.

TEMAT VI Ogólne warunki używania pojazdu samochodowego.

Czas realizacji 2 godz. zajęć teoretycznych

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Zdobycie wiadomości o warunkach technicznych jakie musi spełniać pojazd aby mógł być dopuszczony do ruchu na drogach. Uświadomienie związku pomiędzy czystością szyb i kloszy światłach samochodu a brd. Uświadomienia wpływu rozmieszczenia pasażerów w samochodzie na jego	Warunki techniczne dopuszczenia samochodów do ruchu na drogach z punktu widzenia bezpieczeństwa: układ kierowniczy, układ hamulcowy, zawieszenie i amortyzatory, ogumienie, światła, sygnał dźwiękowy, prędkościomierz, lusterka, wycieraczki szyb, pasy bezpieczeństwa. Apteczka, gaśnica i trójkąt odblaskowy. Utrzymanie samochodu w czystości, zwłaszcza szyb i kloszy światłach zewnętrznych. Przewóz osób samochodem osobowym.	Z uwagi na zwięzłość treści omawianego tematu sugeruje się metodę wykładu. Równie dobrą może być metoda pogadanki preradzająca się w dyskusję.

równomierne obciążenie (brd). Kształtowanie nawyku zapinania pasów bezpieczeństwa. Uświadczenie moralnego obowiązku dopilnowania zapięcia pasów przez pasażerów. Uświadczenie zagrożenia spowodowanego przewożonymi przedmiotami w przedziale pasażerskim. Zdobycie wiedzy o ewidencji, rejestracji i badaniach okresowych samochodu oraz o warunkach używania przyczepy.	Rozmieszczenie, zwłaszcza dzieci w fotelikach, wsiadanie i wysiadanie, zabezpieczenia drzwi przed otwarciem, stosowania pasów bezpieczeństwa. Rozmieszczanie przedmiotów przewożonych samochodem. Ewidencja i rejestracja samochodu, dokumenty i tablice rejestracyjne. Obowiązkowe okresowe badania techniczne. Warunki używania przyczepy – dopuszczenie do ruchu, OC.	

TEMAT VII Kierowca pojazdu samochodowego.

Czas realizacji 2 godz. zajęć teoretycznych.

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Uświadczenie odpowiedzialności za skutki ewentualnych wypadków lub kolizji, do których mogłoby dojść w wyniku naruszenia przepisów lub zasad ruchu drogowego. Uświadczenie wpływu alkoholu oraz niektórych leków na obniżenie sprawności kierowcy. Zrozumienie bezpośredniego związku pomiędzy kulturą jazdy, przestrzeganiem zasad i przepisów ruchu drogowego a poprawą bezpieczeństwa na drodze.	Świadomość odpowiedzialności za naruszenie zasad ruchu drogowego. Wpływ alkoholu oraz niektórych leków na obniżenie sprawności kierowcy. Przestrzeganie przepisów ruchu drogowego. Stosowanie zasad: - płynności jazdy, - jazdy wyraźnej, - wykonywania czynności z wyprzedzeniem „działanie zawczasu”, - ograniczonego zaufania. Przestrzeganie ogólnie przyjętych zasad kultury – wyrozumiałość, ustepliwość, powstrzymanie agresji.	Proponuje się metodę wykładu.

TEMAT VIII Obowiązki i odpowiedzialność kierowcy i posiadacza pojazdu samochodowego.

Czas realizacji 1 godz. zajęć teoretycznych

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Uświadomienie uprawnień wynikających z uzyskania prawa jazdy ale także uświadomienie potencjalnego zagrożenia wynikającego z faktu jadącego samochodu. Poznanie warunków w jakich może dojść do zatrzymania lub cofnięcia prawa jazdy. Uświadomienie konieczności ubezpieczenia samochodu i płynących z ubezpieczenia korzyści. Zdobyć informacji o zasadach zachowania się w przypadku uczestniczenia w wypadku drogowym.	Prawo jazdy i wynikające z prawa jazdy uprawnienia. Zatrzymanie i cofnięcie prawa jazdy. Ubezpieczenie pojazdów OC, NW i AC, korzyści i obowiązki wynikające z ubezpieczeń. Zachowanie się w razie uczestniczenia w wypadku drogowym.	Proponuje się realizację tematu metodą pogadanki. Opowiadanie. Wykład. Opowiadanie (szersze omówienie w przedmiocie pomocy przed lekarskiej).

3.2. Technika kierowania samochodem.

3.2.1. Podział materiału nauczania.

L.p	Tematy nauczania	Teoria	Ćwiczenia	Razem godzin.
1.	Przygotowanie do jazdy. Uruchamianie silnika. Ruszanie i zatrzymanie. Skrećanie w lewo i w prawo.	1		1
2.	Zmiana biegów w górę i w dół. Jazda do tyłu. Ósemka przodem i tyłem. Slalom.	1		1
3.	Jazda w ruchu miejskim. Hamowanie. Hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Ruszanie na wzniesieniu.	1	1	2
4.	Zmiana biegów w górę i w dół z wyrównaniem obrotów silnika. Zawracanie. Parkowanie. Cofanie.	1	1	2
5.	Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem w dzień i po zmierzchu. Jazda w górach.	1	1	2
6.	Pokonywanie łuków i zakrętów. Charakterystyki samochodów. Zwiększanie przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skrętu. Dociążanie przodu.	1	1	2
7.	Warunki holowania przyczepy. Jazda z przyczepą. Cofanie z przyczepą. Jazda drogą ekspresową i autostradą. Włączanie się do ruchu. Zachowanie się w czasie wyprzedzania. Opuszczenie drogi ekspresowej.	1	1	2
8.	Jazda w trudnych warunkach atmosferycznych (ulewa,			

śnieżyca, mgła).	Poślizg – przyczyny – sposoby zapobiegania.	1	1	2
	Podsumowanie materiału.			
	Razem godzin	8	6	14

3.2.2. Materiał nauczania:

TEMAT I Przygotowanie do jazdy. Uruchamianie silnika. Ruszanie i zatrzymanie. Kręcenie kierownicą – skręty manewrowe.

Czas realizacji: 1 godzina

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie reguł prawidłowej pozycji kierowcy, zapewniającej możliwość obsługi urządzeń w samochodzie. Poznanie sposobów ergonomicznej i pewnej obsługi urządzeń, co prowadzi do działań szybkich, skutecznych i nie rozpraszaających uwagi.	Przygotowanie do jazdy. Ubiór kierowcy. Zajęcie miejsca za kierownicą. Regulacje: Fotel – siedzenie – jak najdalej do tyłu, tak jednak, aby lewą nogą można było swobodnie wcisnąć pedał sprzęgła, - oparcie – tak, aby ręką można było sięgnąć do umownej godz.12 na kole kierownicy, bez odrywania pleców od oparcia.. - kierownica, w zależności od potrzeby. Do jazdy w ruchu miejskim powinna być usytuowana wyżej. Przy jeździe szosowej, można lekko obniżyć. - lusterka – w lewym lusterku kierowca powinien widzieć fragment lewego boku samochodu i lewy obszar przestrzeni za samochodem, w lusterku prawym – fragment prawego boku samochodu i obszar przestrzeni po prawej stronie za samochodem, w lusterku wewnętrznym kierowca widzi przestrzeń za samochodem w osi jazdy. Wszystkie lusterka powinny mieć ten sam profil powierzchni odbłaskowej. Najpewniej gdy wszystkie są płaskie. - zagłówki – powinny być ustawione blisko - za głową. Zapięcie pasów. Pozycja zasadnicza. Lewa noga na podłodze, obok sprzęgła lub na specjalnym wsporniku, prawa noga na pedale gazu, ręce na kierownicy w pozycji 9. – 3. ewentualnie 10. - 2. Obsługa urządzeń w zasięgu dłoni wspartych na kierownicy. Skręty manewrowe: Przygotowanie do rozpoczęcia skrętu, przy skręcie w lewo, lewa ręka na godz. 12. Przy skręcie w prawo, prawa ręka na godz. 12. Wykonywanie skrętów w lewo i w prawo z przekładaniem rąk ($12 \div 4$ w prawo, $12 \div 8$ w lewo). Skręty szosowe: Przy skręcie w prawo, prawą rękę przekładamy w okolice godz. 12, na taką wysokość aby po wykonaniu skrętu prawa ręka znalazła się na wysokości godz. 3. Ręka lewa, w czasie ciągnięcia	Zajęcia prowadzone w sali wykładowej, metodą wykładu lub opowiadania, uzupełnionego filmem, slajdami, lub inną formą audio wizualną.

	kierownicy prawą ręką, przesuwa się pozostając na godz. 9. Tor jazdy korygujemy, trzymając ręce na poziomej średnicy, Skręt kończymy ściągając lewą ręką kierownicę do pozycji wyjściowej. Według tej samej zasady wykonujemy skręt szosowy w lewo. Obsługa pedałów: gazu, hamulca, sprzęgła. Obsługa lewarka zmiany biegów. Obsługa hamulca ręcznego (blokada).	
Poznanie sposobu płynnego ruszania i zatrzymania pojazdu.	Ruszanie: sprzęgło, I bieg, zwolnienie hamulca pomocniczego, spojrzenie w lusterko, kierunkowskaz, zwiększenie obrotów silnika, łagodne puszczenie sprzęgła. Pięta lewej nogi oparta na podłodze! Po puszczeniu sprzęgła, lewa noga na wsporniku lub na podłodze obok sprzęgła. Utrzymanie kierunku jazdy na wprost (prawa strona jezdni). Zatrzymanie pojazdu: lusterko, kierunkowskaz, zjechać jak najbliżej prawej krawędzi jezdni, sprzęgło, hamulec, wyłączyć bieg, puścić sprzęgło. Sprawdzić czy samochód się zatrzymał (czy się nie toczy). W przypadku dłuższego postoju - zaciągnąć hamulec pomocniczy (nie stosować w czasie mrozu).	Proponuje się metodę opowiadania z użyciem środków audio wizualnych.
Poznanie sposobu uruchamiania silnika (silnik benzynowy lub diesel). Poznanie możliwości oceny funkcjonowania lub stanów niektórych urządzeń pojazdu, poprzez obserwację urządzeń kontrolnych lub pomiarowych.	Uruchomienie silnika (wciśnięte sprzęgło). Różnice w uruchamianiu silnika o zapłonie iskrowym i silnika wysoko prężnego. Sprawdzenie przyrządów kontrolno-pomiarowych na desce rozdzielczej.	Proponuje się np. metodę. Opowiadania, uzupełnioną slajdami, filmem video itp.
Poznanie zasad posługiwania się kierownicą w odniesieniu do skrętów manewrowych oraz pracy rąk na kierownicy podczas skrętów drogowych. Uświadczenie przewagi „ciągnącego” ruchu ręki nad ruchem pchającym.	Kręcenie kierownicą – skręty manewrowe. Przypomnienie o układzie rąk na kierownicy, przygotowanie do skrętu, praca rąk. Przygotowanie do rozpoczęcia skrętu (lewa lub prawa ręka na godz. 12). Wykonywanie skrętów w lewo i w prawo z przekładaniem rąk (12÷4 w prawo, 12÷8 w lewo) Koło kierownicy obraca się bez przerwy a ręce ciągną kierownicę	Jako metodę proponuje się opowiadanie z użyciem kierownicy jako elementu do zademonstrowania sposobu posługiwania się kierownicą.

Ogólne zasady jazdy do tyłu. Jazda do tyłu na wprost. Skręty podczas jazdy do tyłu. „Ósemka” przodem i tyłem. Jazda slalomem.

Czas realizacji: 1 godzina.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie sposobu zmiany biegów. Uświadomienie potrzeby współdziałania pracy rąk i nóg podczas zmiany biegów.	Zmiana biegu z I na II. Zwiększenie obrotów silnika (prędkości jazdy pojazdu) na I biegu. Puszczenie „gazu” z jednoczesnym wciśnięciem pedału sprzęgła. Przełożenie dźwigi zmiany biegów z I na II (otwarta dłoń prawej ręki prowadzi dźwignię przy lewej krawędzi w linii prostej – z zaakcentowaniem przejścia przez „luz”). Puszczenie sprzęgła z jednoczesnym zwiększeniem obrotów.	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania. Dla lepszego zrozumienia omawianych zagadnień, proponuje się użycie lewarka jako elementu do zademonstrowania sposobu zmiany biegu.
Ćwiczenie wyobraźni na bazie wiadomości zdobytych przy nauce zmiany biegu z I na II oraz rozszerzenie poznanej metody przy zmianie na wyższe biegi.	Zmiana biegu w górę. Przygotowanie do zmiany biegu: lewa noga nad sprzęgłem, prawa ręka na dźwigni zmiany biegów. Puszczenie pedału „gazu” i jednoczesne wciśnięcie pedału sprzęgła. Przełożenie dźwigni biegów z zachowaniem prawidłowego ułożenia dłoni na gałce dźwigni, prostoliniowego prowadzenia dźwigni lub zachowania kątów prostych i odpowiedniego rytmu. Puszczenie „sprzęgła” z jednoczesnym dodaniem „gazu”. Pozycja zasadnicza.	Jako metodę proponuje się opowiadanie z użyciem lewarka jako elementu do zademonstrowania sposobu zmiany biegu.
Uświadomienie warunków, które wymuszają zmianę biegu z wyższego na niższy (np. konieczność znacznego zmniejszenia prędkości jazdy). Umiejętność wybrania odpowiedniego momentu redukcji. Poznanie manualnych czynności związanych z redukcją biegów, w szczególności płynnego puszczenia sprzęgła po włączeniu niższego biegu.	Zmiana biegu w dół. Doprowadzenie do zmniejszenia prędkości (zdjęcie nogi z „gazu” lub hamowanie). Przygotowanie do zmiany biegu jw. Zmiana biegu w dół. Wciśnięcie pedału sprzęgła. Przełożenie dźwigni na odpowiedni bieg (niższy). Płynne puszczenie „sprzęgła” – dohamowanie silnikiem. Opisany sposób zmiany biegów w dół, dotyczy sytuacji, w której chodzi o wytracenie prędkości np. przed skrzyżowaniem lub skrętem.	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania.
Uświadomienie oczywistej prawdy, że samochód ma tylko jedną stronę prawą i tylko jedną lewą.	Jazda do tyłu. Ogólne zasady jazdy do tyłu. Ustalenie prawej i lewej strony samochodu. Obojętnie czy jedziemy do przodu czy do tyłu – kręcąc kierownicą w prawo pojedziemy w prawo a kręcąc w lewo pojedziemy w lewo.	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania. Niezbędną pomocą dydaktyczną będzie tablica.

Poznanie sposobu regulacji prędkości jazdy za pomocą sprzęgła – jazda na pół sprzęgle.	Należy pamiętać o zasadzie: Patrzeć w kierunku jazdy. Podczas jazdy do tyłu stosujemy zasadę jazdy na „pół sprzęgle”. Ustalamy obroty silnika i wykorzystując poślizg sprzęgła - regulujemy prędkość jazdy.	Wskazaniem byłyby slajdy lub film.
Poznanie zasad stosowanych podczas jazdy do tyłu na wprost.	Jazda do tyłu na wprost. Pozycja zasadnicza: lewa ręka trzyma kierownicę na „godz. 12”, odwracamy się przez prawe ramię, prawą rękę trzymamy na oparciu fotela pasażera. Drogę za samochodem obserwuje przez tylną szybę. Lewą ręką możemy prowadzić samochód po linii prostej lub wykonywać niewielkie skręty korygując tor jazdy od „8” w lewo do „4” w prawo. Gdy ręka powróci na „12” – mamy pewność, że koła ustawione są do jazdy na wprost.	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania. Niezbędną pomocą dydaktyczną będzie tablica. Wskazaniem byłyby slajdy lub film.
Poznanie zasad stosowanych podczas wykonywania skrętów w czasie jazdy do tyłu.	Skręty podczas jazdy do tyłu. Skręt w lewo wykonujemy odwracając głowę i patrzymy przez lewe ramię. Przestrzeń za samochodem obserwujemy przez lewe tylne okna samochodu. Przy skręcie w prawo, odwracamy głowę przez prawe ramię, obserwując drogę przez okna prawe. Przy zmianie kierunku jazdy z lewego na prawy czy odwrotnie – zwrotowi głowy powinien towarzyszyć jednoczesny zwrot koła kierownicy. W czasie skrętów kierownicę kręcimy obiema rękami, przekładając ręce jak przy skrętach manewrowych. Rozpoczynając jazdę do tyłu, najpierw odwracamy się w odpowiednim kierunku a potem ruszamy z miejsca. Przy zatrzymaniu – odwracamy głowę do przodu dopiero po zatrzymaniu samochodu.	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania. Niezbędną pomocą dydaktyczną będzie tablica. Wskazaniem byłyby slajdy lub film.
Uzmysłowienie technicznych możliwości skrętu samochodu w prawo i w lewo. Przygotowanie do zdobycia umiejętności oceny przestrzeni niezbędnej do wykonania manewru zawracania przy maksymalnym skręcie kół. Poznanie zasady wykonywania czynności „zawczasu”.	„Ósemka” przodem i tyłem. Jazda torem w kształcie ósemki. Wariant A: przejazd symetryczny – jazda przodem i tyłem. Tor jazdy powinien być taki, żeby samochód przejeżdżając koło słupka ustawiony był prostopadle do prostej łączącej dwa słupki. Wariant B: przejazd niesymetryczny – jazda przodem i tyłem. Tor jazdy powinien być taki, aby samochód po nawrocie znalazł się obok słupka i był ustawiony równolegle do prostej łączącej oba słupki.	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania. Niezbędną pomocą dydaktyczną będzie tablica. Wskazaniem byłyby slajdy lub film.

Uświadomienie konieczności szybkiego kręcenia kierownicą. Uświadomienie konieczności nabrania umiejętności wyczuwania gabarytów samochodu.. Pobudzenie wyobraźni, rozwijanie zdolności przewidywania. Stosowanie zasady „zawczasu”.	Jazda slalomem. Przejazd slalomu z nawrotem, z wykorzystaniem uprzednio zdobytych wiadomości i umiejętności a w szczególności szybkiego i prawidłowego kręcenia kierownicą. <u>Elementy przejazdu slalomu:</u> A/ Właściwe ustawienie samochodu. B/ Właściwy wybór strefy skrętu (rozpoczęcie skrętu powinno nastąpić „zawczasu” przed mijanym słupkiem). Zachowanie właściwej odległości od słupka związanej z gabarytami samochodu, co przekłada się bezpośrednio na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. C/ Wykonanie nawrotu w taki sposób, aby po wykonaniu nawrotu samochód znalazł się obok słupka, w takiej pozycji jak gdyby był to kolejny słupek slalomu (nabieranie umiejętności oceny możliwości skrętu samochodu, co również przekłada się na brd.	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania. Niezbędną pomocą dydaktyczną będzie tablica. Wskazany byłyby slajdy lub film.

TEMAT III Jazda w ruchu miejskim. Hamowanie. Zmniejszenie prędkości jazdy. Zatrzymanie samochodu. Hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca pomocniczego. Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca zasadniczego.

Czas realizacji: 1 godzina.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Wpojenie płynności jazdy jako jednej z podstawowych zasad bezpieczeństwa! Uzmysłowienie konieczności automatyzacji obsługi urządzeń w samochodzie w sytuacji skupienia uwagi na innych ważniejszych w danej chwili zagadnieniach. Uświadomienie konieczności uczenie się patrzenia daleko (nie tuż przed koła samochodu), co ułatwia prowadzenie samochodu po linii prostej i poszerza kąt widzenia. Wpajanie elastyczności w podejmowaniu niektórych decyzji np. podczas ruszania na skrzyżowaniu.	Jazda w ruchu miejskim. Jazda w ruchu miejskim wymaga od kierowcy: - stosowania zasad i przepisów ruchu drogowego. - znacznego napięcia uwagi - szybkich zmian decyzji, - szerokiego kąta obserwacji drogi, - zdolności przewidywania poczynąń innych użytkowników drogi, - w przypadku konieczności zatrzymania pojazdu należy tyle samo uwagi poświęcić na obserwację sytuacji przed pojazdem co i za pojazdem, - po zatrzymaniu pojazdu wynikającym z warunków ruchu – włączyć w porę I bieg aby być gotowym do kontynuowania jazdy. <u>Przejazd przez skrzyżowanie.</u> Podczas oczekiwania na wjazd na skrzyżowanie należy bacznie obserwować ruch na skrzyżowaniu, uwzględniać szybkość poruszających się pojazdów i w porę ustalić moment dogodny do wjechania na skrzyżowanie, aby wjazd był bezpieczny i nie powodował zachwiania płynności ruchu	Proponuje się wykład jako metodę nauczania.

	innych pojazdów. Opuszczenie skrzyżowania powinno być możliwie szybkie. Gdy ruch na skrzyżowaniu jest kierowany – na wjazd oczekuje wiele pojazdów. Należy być przygotowanym, że w momencie ruszenia, kiedy nastawieni jesteśmy na jak najszybsze przejechanie przez skrzyżowanie – nagle będziemy musieli zmienić decyzję i zatrzymać pojazd, bo będą tego wymagały warunki ruchu (np. wtargnięcie pieszego).	
Uświadomienie faktu, że najlepszym zagwarantowaniem bezpieczeństwa jest przestrzeń (bez ograniczeń). W ruchu drogowym, zagrożenie najczęściej związane jest z brakiem wolnej przestrzeni – bo na drodze stoi inny samochód, bo na przejściu dla pieszych znajdują się piesi, bo z zatoki wyjeżdża autobus itp. Te sytuacje zazwyczaj zmuszają nas do hamowania.	Hamowanie. Układ hamulcowy i jego obsługa stanowią drugi w hierarchii ważności element bezpieczeństwa jazdy (pierwszoplanowym jest układ kierowniczy). Dwa cele hamowania: A/ Zmniejszenie prędkości jazdy. W czasie hamowanie nie należy naciskać pedału sprzęgła. Samochód poruszający się na „luzie” lub wciśniętym sprzęgle posiada gorszą sterowność. Wymyka się jeden z elementów sterujących szybkością jazdy (hamownie silnikiem i dociążenie kół przedniej osi). B/ Zatrzymanie pojazdu. Mówiąc o zatrzymaniu samochodu, musimy rozróżnić dwa przypadki: - samochód jadący szybko – zatrzymujemy naciskając najpierw hamulec, zmniejszając szybkość jadącego samochodu a w końcowej fazie hamowania naciskamy „sprzęgło”, w celu odłączenia silnika od kół napędowych, - samochód jadący wolno zatrzymujemy naciskając najpierw „sprzęgło” a potem hamulec.	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania.
Uświadomienie działających na samochód składowych sił grawitacji, w czasie hamowania na wzniesieniu i spadku drogi.	Hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Podczas hamowania na spadku drogi, siła hamowania przeciwdziała składowa siły ciężkości, która skierowana jest w kierunku jazdy. Podczas hamowanie na wzniesieniu, ta sama składowa siły ciężkości skierowana jest w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy i wspomaga siłę hamowania.	Zajęcia prowadzone w sali wykładowej. Proponuje się wykład jako metodę nauczania. Niezbędną pomocą dydaktyczną będzie tablica.
Uzmysłowienie działania składowej siły ciężkości powodującej stacanie się samochodu, po zwolnieniu hamulca. Przygotowanie do opanowania stresu, wywołanego koniecznością precyzyjnego zrównoważenia składowej	Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca pomocniczego. Ruszanie na wzniesieniu kryje w sobie trudny do opanowania moment cofania się samochodu po zwolnieniu hamulca. <u>Ruszanie z użyciem hamulca pomocniczego:</u> - samochód unieruchomiony za pomocą hamulca zasadniczego, - włączamy I bieg, - zaciągamy hamulec pomocniczy, trzymając przycisk, aby nie zadziałała blokada i	Najwłaściwszą metodą wydaje się opowiadanie, uzupełnione rysunkami na tablicy, przeżroczami i tp.

siły ciężkości z siłą napędową samochodu. a następnie ruszenie pod górkę.	zwalniamy hamulec zasadniczy, - lekko zwiększamy obroty silnika i rozpoczynamy zwalnianie pedału sprzęgła do momentu kiedy silnik zaczyna „ciągnąć”, - w tym momencie jednocześnie zwiększamy nieco obroty silnika - zwalniamy hamulec pomocniczy i płynnie puszczamy sprzęgło. Im bardziej strome jest wzniesienie tym wyższe obroty silnika potrzebne są do ruszenia.	
Uzmysłowienie konieczności szybkiego przełożenia prawej nogi z pedału hamulca na pedał gazu i precyzyjnego nim operowania.	Ruszenie na wzniesieniu z pomocą hamulca zasadniczego. Na niewielkiej pochyłości możemy ruszyć bez użycia hamulca pomocniczego: - należy lekko wyluzować sprzęgło (skasować jałowy ruch sprzęgła do momenty kiedy zaczyna ciągnąć) - szybko przełożyć nogę z hamulca na gaz i po zwiększeniu obrotów - dalej puszczać sprzęgło.	Najwłaściwszą metodą wydaje się opowiadanie, uzupełnione rysunkami na tablicy, przezroczami i itp

TEMAT IV Technika zmiany biegów podczas jazdy z różnymi prędkościami. Zmiana biegów w górę z prawidłowym dopasowaniem obrotów. Zmiana biegów w dół z wyrównaniem obrotów silnika przed włączeniem niższego biegu i puszczeniem sprzęgła Cofanie. Zawracanie. Parkowanie.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Przypomnienie roli skrzyni biegów jako elementu służącego do wykorzystania mocy silnika i osiągania odpowiedniej prędkości lub mocy samochodu. Przypomnienie wiedzy o mocy silnika w funkcji obrotów i wielkościach charakterystycznych (obroty max. momentu i max. mocy) dla tej zależności.	Technika zmiany biegów podczas jazdy z różnymi prędkościami. Skrzynia biegów w samochodzie służy do pełnego wykorzystania mocy silnika przy ograniczonych jego obrotach. Moc silnika rośnie wraz z obrotami ale tylko do pewnego momentu. Dla obrotów silnika wyróżnia się kilka wielkości charakterystycznych: - „wolne obroty” lub ”obroty biegu jałowego”- - „obroty maksymalnego momentu - samochód ma najlepsze przyspieszenie. - „obroty maksymalnej mocy” to obroty, przy których silnik osiąga największą moc. Przełożenia skrzyni przekładniowej (biegi) dopasowują możliwości silnika do obciążenia. Samochód posiada największą moc i przyspieszenia na biegu pierwszym – za to prędkość jego jest niewielka. Im wyższy bieg tym moc i przyspieszenia mniejsze za to prędkość większa. Stąd, często przy wyprzedzaniu, schodzimy na niższy bieg aby mieć lepsze przyspieszenie, bo skróci to czas wyprzedzania i przebywania na lewej połowie	Sugeruje się metodę wykładu, uzupełnioną planszami charakterystyki mocy silnika i charakterystyki prędkości jazdy w funkcji obrotów silnika na poszczególnych biegach (charakterystyka piłowa).

	jezdni, przeznaczonej dla pojazdów jadących z przeciwnika.	
Przygotowanie do zdobycie umiejętności skoordynowanej pracy rąk i nóg podczas zmiany biegów, wyczucia i tempa zmiany biegów w zależności od warunków w jakich zmieniamy bieg.	Zmiana biegów w górę z prawidłowym dopasowaniem obrotów. Przygotowanie – polega na przełożeniu lewej nogi nad pedał sprzęgła z jednoczesnym przełożeniem prawej ręki z kierownicy na lewarek zmiany biegów. <u>Zmiana biegu:</u> - Lewa noga wciska pedał sprzęgła a jednocześnie prawa noga zwalnia pedał „gazu” (ruchy obu nóg są zdecydowane). - Prawa ręka (odpowiednio ułożona na lewarku) przesuwając lewarek na „luz” a następnie na zamierzony bieg. - Puszczamy sprzęgło ruchem płynnym z jednoczesnym „dodaniem gazu”, zwiększając obroty silnika.. Do prawidłowego wykonania zmiany biegów, niezbędne jest wyczucie, umiejętność wybrania odpowiedniego momentu zmiany biegu a także dopasowanie tempa zmiany biegów do szybkości jazdy samochodu i warunków w jakich zmieniamy bieg.	Sugeruje się metodę pogadanki, uzupełnioną planszami charakterystyki mocy silnika i charakterystyki prędkości jazdy w funkcji obrotów silnika na poszczególnych biegach (charakterystyka piłowa).
Uświadomienie warunków w jakich możemy przejść z biegu wyższego na niższy. Uzmysłowienie konieczności dopasowania (zwiększenia) obrotów silnika do obrotów wymaganych na niższym biegu, bez straty prędkości jazdy. Uzmysłowienie czynności manualnych. Uchwycenia najważniejszego momentu i tempa zmiany biegów w dół. Uświadomienie konsekwencji niedopasowania obrotów silnika podczas redukcji biegów. Zagrożenie poślizgu kół napędzających w wyniku zbyt mocnego dohamowania silnikiem.	Zmiana biegów w dół z wyrównaniem obrotów silnika przed włączeniem niższego biegu i puszczeniem sprzęgła. Podstawowym warunkiem przejścia z wyższego biegu na niższy jest zmniejszenie prędkości jazdy co najmniej do maksymalnej prędkości na niższym biegu. Zmiana biegu – redukcja. - Przygotowanie – jw. - Wciskamy sprzęgło, puszczamy gaz, przesuwamy lewarek na luz (czynności te wykonujemy prawie równocześnie). - Zwiększamy obroty, przez krótkotrwałe naciśnięcie pedału gazu, tak aby obroty silnika przekroczyły obroty wymagane przy danej prędkości na niższym biegu. - Włączamy niższy bieg i natychmiast puszczamy sprzęgło z jednoczesnym dodaniem gazu. Czas jaki upłynie od momentu krótkotrwałego zwiększenia obrotów (tzw. przegazówki) do momentu puszczenia sprzęgła musi być na tyle krótki aby obroty silnika nie spadły poniżej wartości, wymaganej dla określonej prędkości na niższym biegu.	Sugeruje się metodę pogadanki, uzupełnioną planszami charakterystyki mocy silnika i charakterystyki prędkości jazdy w funkcji obrotów silnika na poszczególnych biegach (charakterystyka piłowa).
Przypomnienie wcześniej poznanych zasad jazdy do tyłu.	Cofanie. Stosujemy zasady poznane przy jeździe do tyłu.	Proponuje się metodę pogadanki z ilustracjami wideo,

	Cofanie po prostej_wzdłuż krawężnika. Cofanie po łuku przy krawężniku (w prawo) Cofanie po łuku bez krawężnika (w lewo).	slajdami lub rysunkami na tablicy.
Poznanie trzech sposobów zawracania. Uświadomienie konieczności oceny przestrzeni niezbędnej do wykonania skrętu (zawrócenia), obserwacji drogi i użycia kierunkowskazów.	Zawracanie. Zawrócić na drodze możemy na trzy sposoby. <u>Sposób pierwszy – bez cofania – stosujemy</u> gdy mamy odpowiednio dużo miejsca i gdy zezwalają na to przepisy. Jeżeli decydujemy się na zawracanie w obrębie skrzyżowania, to poza względami bezpieczeństwa i porządku na drodze, musimy zwrócić uwagę na wybranie najszerszego miejsca na tym skrzyżowaniu w celu zapewnienia sobie jak największej swobody skrętu. <u>Sposób drugi – z cofaniem i wykorzystaniem np. wjazdu do bramy.</u> Zaleca się wjazd do bramy tyłem, bo ułatwi nam to wyjazd i włączenie się do ruchu. Samochód zatrzymujemy ok. 2 m za wjazdem, który chcemy wykorzystać do zawrócenia. Zachowując warunki bezpieczeństwa, wycofujemy się do bramy. Pozostaje nam wyjazd z bramy w lewo i włączenie się do ruchu. <u>Sposób trzeci – z cofaniem na wąskiej drodze.</u> Po upewnieniu, że droga jest wolna – sygnalizujemy zamiar skrętu w lewo i od prawego krawężnika rozpoczynamy skręt w lewo. Staramy się jak najwolniej prowadzić samochód (jazda na pół sprzęgle), natomiast jak najszybciej kręcimy kierownicą do oporu w lewo. Dojeżdżając do lewego krawężnika „odbijamy kierownicę w prawo” i zatrzymujemy samochód. Włączamy wsteczny bieg i kręcąc dalej w prawo, wycofujemy się w prawo. Przed dojechaniem tylnymi kołami do krawężnika, znów „odbijamy” kierownicę w lewo i zatrzymujemy samochód. Włączmy I bieg i dojeżdżamy w lewo, dojeżdżając do prawego krawężnika, wzdłuż którego kontynuujemy jazdę.	Proponuje się metodę pogadanki z ilustracjami wideo, slajdami lub rysunkami na tablicy.
Uzmysłowienie problemu wyboru miejsca do parkowania z uwzględnieniem możliwości wyjazdu z miejsca zaparkowania. Właściwy wybór rodzaju parkowania (parkowanie prostopadłe, skośne, boczne, przodem, tyłem) w zależności od	Parkowanie. Parkując powinniśmy ustawić samochód przodem do wyjazdu, aby mieć jak najmniej kłopotów z wyjechaniem. <u>Parkowanie skośne i prostopadłe:</u> Wjechanie przodem lub tyłem (zalecane) w miejsce przeznaczone do parkowania, prostopadle do krawężnika lub skośnie, w zależności od sytuacji. <u>Parkowanie boczne.</u> Częstym sposobem parkowania jest ustawienie	Proponuje się metodę pogadanki z ilustracjami wideo, slajdami lub rysunkami na tablicy.

warunków terenowych i aktualnej sytuacji.	samochodu wzdłuż krawężnika), pomiędzy stojącymi samochodami. <u>Kolejność czynności:</u> - Ustawiamy samochód równolegle do stojącego samochodu, za którym chcemy zaparkować, zachowując odległość ok. 1 m. od tego samochodu. O taką samą odległość wyprzedzamy ten samochód. - Włączamy wsteczny bieg, prawy kierunkowskaz i powoli cofając skręcamy kierownicę w prawo. Gdy samochód ustawi się pod kątem ok. 45 ° do osi jezdni – szybkimi ruchami „odwracamy” kierownicę, wykonując skręt w lewo. Prędkość jazdy samochodu regulujemy jadąc „na pół sprzęgle”. Staramy się jechać równomiernie i jak najwolniej, obserwując drogę za samochodem. I tu uwaga: Musimy na moment odwrócić głowę i sprawdzić, czy przód naszego samochodu zataczając łuk w lewo nie zaczepi o tył samochodu, za którym parkujemy. W ten sposób doprowadzamy samochód do pozycji równoległej do krawężnika.	

TEMAT V Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem w dzień i po zmierzchu. Jazda w górach.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Cele dydaktyczne.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie konieczności zastosowania wiedzy teoretycznej o przepisach i zasadach ruchu drogowego oraz znakach i sygnałach drogowych, zdobytej podczas zajęć z przepisów ruchu drogowego do jazdy w ruchu miejskim i po za miastem. Uświadomienie możliwości jazdy z dozwoloną prędkością po za obszarem zabudowanym i wynikającymi z tego zagrożeniami. . Uświadomienie wyjątkowego zagrożenia wynikającego z nieprawidłowego wyprzedzania i beztróskiego	Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem w dzień i po zmierzchu. Jazda w mieście, ulicami z kilkoma pasami ruchu. Przestrzeganie zasady ruchu prawostronnego! Przejazd przez skrzyżowania o ruchu kierowanym i nie kierowanym. Przejazd przez skrzyżowanie o ruchu okrężnym. Zajęcie przed skrzyżowaniem pasa ruchu właściwego dla zamierzonego kierunku jazdy. Wyprzedzanie w warunkach ruchu miejskiego. Jazda poza obszarem zabudowanym (90 km/godz.). Omijanie i wyprzedzanie poza obszarem zabudowanym. Wyprzedzanie jest jednym z najniebezpieczniejszych manewrów z jakimi się spotykamy w ruchu drogowym. Największe niebezpieczeństwo tkwi w złej ocenie sytuacji. Decydujące znaczenie ma zdolność przewidywania. Należy przewidzieć jaki będzie układ pojazdów na drodze za 2, 5, czy 12 sekund? Trzeba ocenić prędkość poruszających się pojazdów – tych które jadą w tym samym kierunku co my i tych z	Proponuje się omówienie tematu w formie pogadanki. Niezbędne będą plansze, slajdy lub filmy obrazujące różne sytuacje ruchu drogowego w mieście i poza miastem.

przejeżdżania przez przejazdy kolejowe i tramwajowe. Uświadomienie współuczestnictwa w ruchu drogowym. Uświadomienie bezpośredniego związku pomiędzy współuczestnictwem i kulturą ruchu drogowego. Oswojenie się z problematyką prowadzeniem samochodu w warunkach po zmierzchu. Poznanie zasad operowania światłami.	przeciwka. Im większa prędkość tym krótszy czas w którym zmienia się sytuacja na jezdni – to też musimy patrzeć dalej. Dalej do przodu i dalej do tyłu. <u>Wyprzedzanie</u> rozpoczynamy od oceny sytuacji – spoglądamy w lusterka, czy ktoś szybszy od nas nie rozpoczął już wyprzedzania. Jeżeli nie – sygnalizujemy zamiar zmiany pasa ruchu i przejeżdżamy o jeden pas w lewo. Jednocześnie przyspieszamy. Nierzadko schodzimy o jeden bieg w dół, aby mieć lepsze przyspieszenie i osiągnąć jak największą różnicę prędkości w stosunku do pojazdu wyprzedzanego. Znajdując się na lewym pasie, jeszcze raz upewnimy się co do sytuacji, szczególnie przed pojazdem wyprzedzanym, bo mamy teraz lepszą widoczność drogi przed wyprzedzanym pojazdem. Wyprzedzanie możemy zasygnalizować używając sygnalizacji świetlnej lub dźwiękowej. Wyprzedzanie powinno trwać jak najkrócej. Lewym pasem jedziemy tak długo aż w wewnętrznym lusterku zobaczymy przód wyprzedzanego pojazdu. Teraz dopiero możemy włączyć prawy kierunkowskaz i łagodnie zjechać na prawy pas ruchu. Przejeżdżanie przez przejazdy kolejowe. Przejazdy z rogatkami i pół rogatkami. Krzyż św. Andrzeja. Jazda po zmierzchu. Używanie świateł drogowych i świateł mijania oraz warunki w jakich tych świateł można używać.	
Uświadomienie zwiększonego zagrożenia spowodowanego brakiem widoczności z powodu dużej ilości zakrętów, szczytów i innych przeszkód terenowych.	Jazda w górach. Jazda w górach jest dobrym testem umiejętności kierowcy. Górskie drogi wymagają szczególnej umiejętności oceny i dopasowania prędkości do warunków jazdy. Warunki te stwarzają zakręty, wzniesienia i spadki, zężenia drogi, mostki i itp. Kierowca musi wykazać się doskonałą operatywnością zarówno w sferze właściwego toru jazdy jak i efektywności jazdy poprzez właściwy dobór przełożenia skrzyni biegów i bezbłędną operację zmiany biegów. Warto przypomnieć, o warunkach hamowania na wzniesieniu i na spadku drogi.	Proponuje się opowiadanie jako metodę realizacji tematu, uzupełnionym pokazem filmu obrazującym różne sytuacje z jakimi spotykamy się podczas jazdy w terenie górzystym.

TEMAT VI Charakterystyki samochodów. Zwiększenie przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skrętu - dociążanie przodu. Pokonywanie łuków i zakrętów. Tory przejazdu przez zakręty. Dobór prędkości przed wejściem w zakręt - hamowanie, zmiana biegu w dół.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie charakterystyki pod sterownej i nadsterownej samochodu jako oceny jego zdolności do pokonywania zakrętów.	Charakterystyki samochodów. Charakterystykę samochodu odzwierciedla jego zdolność do pokonywania zakrętów. Samochód o charakterystyce nadsterownej – zachowuje się w zakręcie tak, jakby chciał pokonać zakręt, mimo niewielkiego skręcenia kół przedniej osi. Tył samochodu jest „wyrzucany” z zakrętu, powodując skręcanie samochodu w kierunku zakrętu. Samochód z charakterystyką pod sterowną niechętnie pokonuje zakręty. W tym przypadku przód samochodu nie chce zmienić toru jazdy zmuszając kierowcę do wykonania głębszego skrętu niż wynikałoby to z krzywizny zakrętu. Czynnikiem decydującym o charakterystyce pojazdu jest usytuowanie środka ciężkości. W przypadku samochodu, umieszczenie silnika w znaczący sposób wpływa na charakterystykę. Samochód z silnikiem z przodu powinien być podsterowny a z silnikiem z tyłu powinien być nadsterowny. W samochodzie niebagatelny wpływ na charakterystykę ma umieszczenie osi napędowej. Napęd przedni kojarzony jest z podsterownością, napęd tylny skłania do nadsterowności. Nie są to jednak warunki jednoznaczne. PF 126p ma silnik z tyłu i napęd na tylną oś a jest samochodem podsterownym. Należy dodać, że wprawni kierowcy np. kierowcy rajdowi, potrafią wymuszać odpowiednie zachowania samochodu niezależnie od charakterystyki jaką dany samochód posiada.	Proponuje się realizację tematu w formie opowiadania.
Uświadomienie możliwości dociążenia przodu samochodu w momencie rozpoczynania skrętu.	Zwiększenie przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skrętu dociążanie przodu. Dojeżdżając do zakrętu, na moment przed pierwszym ruchem kierownicą należy puścić gaz. Przyczyni się to do dociążenia przednich kół samochodu, które lepiej rozpoczną wprowadzenie pojazdu w zakręt. „Dodać gazu”, bez obaw popełnienia błędu, możemy w momencie kiedy zaczniemy „prostować” (ustawiać do jazdy na wprost) koła samochodu.	Proponuje się realizację tematu w formie opowiadania.
Poznanie zasad wyboru optymalnego toru jazdy przy pokonywaniu łuków i zakrętów	Pokonywanie łuków i zakrętów. Tory przejazdu przez zakręty. Poprawny tor jazdy i dostosowanie prędkości są podstawowymi gwarantami bezpiecznej	Proponuje się wykład jako metodę realizacji tematu.

Uświadomienie związku pomiędzy prawidłowo wybranym torem jazdy a poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego.	jazdy. - <u>Zakręt w lewo</u> – rozpoczynamy od prawej krawędzi jezdni, tak jak byśmy chcieli się „wychylić”, żeby wcześniej zobaczyć koniec zakrętu. W połowie zakrętu (tzw. „szczycie”) zbliżamy się do osi jezdni a na wyjściu z zakrętu – wracamy do prawej krawędzi jezdni (zmniejszamy działanie sił bocznych). - <u>Zakręt w prawo</u> – rozpoczyna się od osi jezdni, w szczycie zakrętu zbliżamy się do prawej krawędzi a wychodząc z zakrętu – wracamy znowu do osi jezdni. Uzyskany w ten sposób tor jazdy złagodził zakręt, zmniejszając działanie sił bocznych (reakcji odśrodkowej). Mniejsze siły boczne to: - mniejsza szansa poślizgu, - większy margines bezpieczeństwa, - większy komfort, - mniejsze zużycie opon, - mniejsza strata prędkości, - oszczędność paliwa. Należy przy tym pamiętać o kategorycznym zakazie przekraczania osi jezdni. Zmiany toru jazdy możemy dokonywać na swojej (prawej) połowie jezdni lub w ramach namalowanego pasa ruchu. Zakręty następujące bezpośrednio po sobie. Jeżeli np. po prawym zakręcie następuje zakręt lewy, to wychodząc z prawego zakrętu – nie możemy wrócić do osi jezdni, bo nie odpowiada to prawidłowemu wejściu w zakręt lewy. Tak więc wychodząc z prawego zakrętu, musimy pozostać przy prawej krawędzi, bo z tej pozycji będziemy rozpoczynać skręt w lewo. „Patelnia”. Nieco innego toru jazdy wymaga zakręt, stanowiący zwrot o 180° (tzw. „patelnia”). Zakręt taki rozpoczynamy jak w przykładach powyżej. Zbliżenie się do osi - przy zakręcie lewym lub do prawej strony jezdni - przy zakręcie prawym, wykonujemy jakby z opóźnieniem – po przejechaniu 2/3 łuku. Gdy widzimy koniec zakrętu - rozluźniamy skręt. Zakręt zacieśniający. Podobnym torem jazdy będziemy pokonywali zakręt „zacieśniający”. Pierwszą, łagodną część zakrętu traktujemy jakby przedłużony odcinek prostej, na której „ustawiamy” samochód do drugiej, ostrzejszej części zakrętu.	Niezbędną będzie tablica lub inne środki wizualne dla zobrazowania torów jazdy w zakręcie.
Uświadomienie zagrożenia wynikającego z przejechania w zakręcie na lewą stronę jezdni !		
Uświadomienie faktu, że		

prędkość (nadmierna) jest najczęstszą przyczyną wypadku w zakręcie. Uświadomienie konieczności oceny prędkości z uwzględnieniem czynników limitujących bezpieczną prędkość do pokonania danego zakrętu	Podobnie jak przy pokonywaniu „patelni”: - opóźniamy zbliżenie się do osi - przy zakręcie lewym lub do prawej strony jezdni - przy zakręcie prawym, - kończymy zakręt – rozluźnieniem skrętu. Zakręt „rozluźniający” następcza mniej kłopotów. W zakręcie rozluźniającym, po przejechaniu ostrzejszej części zakrętu, opóźniamy rozluźnienie. Dobór prędkości przed wejściem w zakręt - hamowanie, zmiana biegu w dół. Prędkość jadącego samochodu dobieramy zależnie od wielu czynników, limitujących dopuszczalną, bezpieczną prędkość. Oto kilka z nich: <u>Kierowca</u> – jego wiedza, umiejętności, doświadczenie, zdolności psychofizyczne. <u>Charakterystyka i stan techniczny pojazdu</u> – zawieszenie, układ hamulcowy, ogumienie!!! <u>Warunki naturalne – droga</u> (nawierzchnia – rodzaj i stan), rodzaj zakrętu (ostry lub łagodny), warunki atmosferyczne (sucho, mokro, śnieg, lód), widoczność, nasilenie ruchu. Czasem wystarczy „zdyć nogę z gazu”, innym razem trzeba będzie przycisnąć hamulec, w jeszcze innej sytuacji dojdzie redukcja biegów. Kalkulacja prędkości na zakręcie powinna być taka, aby pojazd na wyjściu z zakrętu mógł zwiększać prędkość.	

**TEMAT VII Holowanie przyczepy. Jazda z przyczepą. Cofanie z przyczepą.
Zachowanie się na drogach ekspresowych. Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy).
Zachowanie się w czasie wyprzedzania. Opuszczanie drogi ekspresowej (pas do zjazdu).**

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie warunków jakie musi spełniać samochód aby mógł ciągnąć przyczepę. Poznanie warunków prawidłowego połączenia przyczepy z samochodem. Poznanie sposobu rozmieszczenia i kolorów świateł oraz świateł odblaskowych.	Holowanie przyczepy. Przystosowanie samochodu do ciągnięcia przyczepy polega na zamontowaniu atestowanego haka holowniczego z gniazdem do instalacji elektrycznej. Samochód powinien być wyposażony w dwa lusterka zewnętrzne. a jeżeli gabaryty przyczepy tego wymagają, lusterka powinny być zamontowane na wysięgnikach. Przyczepę z samochodem łączy się za pomocą zaczepu nakładanego na hak holowniczy. Regulację (kasowanie luzu) dokonuje się za pomocą śruby regulacyjnej, która po zamknięciu dźwigni zaczepu, dociska zaczep	Proponuje się realizację tematu w formie wykładu.

	do kuli haka holowniczego. Kulę haka należy smarować i chronić przed zabrudzeniem. Połączenie przyczepy z samochodem, na wypadek rozpięcia się, zabezpieczone jest dodatkowo stalową linką, która w przypadku rozpięcia, nie dopuści do odłączenia się przyczepy od samochodu. Do gniazda instalacji elektrycznej wkładamy wtyczkę instalacji przyczepy i zabezpieczamy przed rozłączeniem za pomocą klapki, służącej jednocześnie jako zabezpieczenia gniazda przed zabrudzeniem. Przyczepa musi być wyposażona w światła pozycyjne z przodu, koloru białego i z tyłu koloru czerwonego. Światła STOP i światła kierunkowskazów. Ponadto, musi być wyposażona w okrągłe światła odbłaskowe - z przodu białe, z boku żółte i z tyłu czerwone w kształcie trójkąta. Ładując przyczepę musimy tak rozplanować rozkład ładunku aby nacisk na hak nie przekraczał 50 Kg. Nie zapomnijmy o kole zapasowym dla przyczepy.	
Uświadomienie faktu zwiększonej masy zespołu samochód – przyczepa co wpływa na wydłużenie drogi hamowania i utrudnia przyspieszanie. Uświadomienie konsekwencji wynikających z długości zespołu samochód – przyczepa, szczególnie przy wyprzedzaniu i omijaniu. Uświadomienie innego toru jazdy kół przyczepy niż tylnych kół samochodu.	Jazda z przyczepą. Jazda z przyczepą wymaga od kierowcy zwrócenia dodatkowej uwagi przy wykonywaniu różnych manewrów. <u>W pierwszy rzędzie hamowanie.</u> Należy brać pod uwagę wydłużenie drogi hamowania spowodowane zwiększoną masą zespołu samochód – przyczepa. <u>Również utrudnione będzie przyspieszanie.</u> Zmieniają się warunki przy omijaniu i wyprzedzaniu. Trzeba pamiętać o zwiększonej długości zespołu samochód – przyczepa w konsekwencji czego potrzeba będzie więcej miejsca do wykonania zaplanowanego manewru. Szczególnie ważne jest to przy wyprzedzaniu. Pokonując zakręty, szczególnie ciasne, musimy pamiętać, że ślad kół przyczepy zatacza łuk o mniejszym promieniu niż ślad tylnych kół samochodu.	Proponuje się pogadankę z możliwością przerodzenia się w dyskusję
Uzmysłowienie faktu, że tor jazdy przyczepy wyznacza zaczep na dyszlu, sprzężony z hakiem holowniczym samochodu. Nabranie umiejętności patrzenia z lotu ptaka, na usytuowanie samochodu i przyczepy, jako elementu ułatwiającego podjęcie	Cofanie z przyczepą. Elementem wyznaczającym tor jazdy przyczepy jest dyszel a ściślej mówiąc zaczep przyczepy. Wykonując zatem manewry z przyczepą, musimy stale pamiętać, że za tor jazdy przyczepy odpowiedzialny jest, sprzężony z zaczepem przyczepy, hak naszego samochodu. Jadąc do przodu nie musimy sobie dokładnie zdawać sprawy z tego faktu ponieważ przyczepa „wlecze” się za samochodem. Ale podczas cofania sytuacja się	Proponuje się realizację tematu za pomocą pogadanki. Pomocą dydaktyczną może być model samochodu z kierownicą i przyczepą.

właściwego manewru samochodem w celu wykonanie zamierzonego zadania.	odwraca. Teraz samochód pchając przyczepę musi nadać jej zaplanowany kierunek. Pomoże nam w tym świadomość, że przyczepą kieruje hak naszego samochodu. Nie usiłujmy zapamiętać ruchów kierownicą. Starajmy się uczyć patrzenia na sytuację z lotu ptaka – to ułatwia wykonanie prawidłowego ruchu kierownicą. Jeżeli zabrnijemy w sytuację, w której nie umiemy sobie poradzić, prawie zawsze możemy pojechać kawałek do przodu i rozpocząć manewr od nowa.	
Uświadomienie konieczności pobudzenia i ćwiczenia wyobraźni oraz zdolności przewidywania jako czynników wspomagających bezpieczeństwo jazdy – w szczególności - płynność jazdy i jazdę bezkolizyjną.	Zachowanie się na drogach ekspresowych. Drogami ekspresowymi nazywamy drogi przeznaczone wyłącznie dla pojazdów samochodowych. Budową przypominają autostrady. Zasadniczą różnicą są skrzyżowania, które na autostradach budowane są jako bezkolizyjne – wielopoziomowe. Drogi te posiadają dwie jednokierunkowe jezdnie, o co najmniej dwóch pasach ruchu. Jezdnie bywają często przedzielone pasem zieleni lub energochłonnymi barierami. Jazda taką drogą wydaje się być bardzo prosta. Szeroka, jednokierunkowa jezdnia, dobra nawierzchnia, łagodne łuki – sprzyjają szybkiej jeździe. Poruszając się taką drogą musimy sobie zdawać sprawę, że prędkość zobowiązuje nas do bardzo skoncentrowanej uwagi, do baczego obserwowania drogi przed i za pojazdem. Patrzeć trzeba znacznie dalej, niż na zwykłej drodze i znacznie wcześniej umieć sobie uzmysłowić sytuację jaka nastąpi za chwilę. Zdolność przewidywania jest jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa w ruchu drogowym! Monotonia jazdy powoduje zanik kontroli nad prędkością. Dlatego trzeba kontrolować prędkość na prędkościomierzu.	Opowiadanie uzupełnione pokazem filmu lub slajdów.
Poznanie specyficznej zasady włączania się do ruchu z wykorzystaniem pasa rozbiegowego. Uświadomienie czynnika dynamiki jazdy jako współdecydującego o płynności ruchu i bezpieczeństwie.	Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy). Drogi ekspresowe, podobnie jak autostrady, posiadają w okolicy skrzyżowań tzw. pasy rozbiegowe. Jest to pas jezdni, biegnący wzdłuż właściwej jezdni. Pojazdy włączające się do ruchu mają obowiązek ustąpić pierwszeństwa pojazdom znajdującym się w ruchu. Pojęcie pierwszeństwa należy tu rozumieć jako niezakłócanie płynności jazdy. Zatrzymanie się na pasie rozbiegowym kończy się zazwyczaj długim oczekiwaniem na przerwę w potoku dość prędko poruszających się pojazdów. Dopasowanie prędkości jazdy na pasie	Opowiadanie uzupełnione pokazem filmu lub slajdów.

	rozbiegowym do prędkości jazdy pojazdów poruszających się po drodze ekspresowej, pozwoli na wykorzystanie niezbyt dużej luki (obserwacja drogi w lusterkach) pomiędzy jadącymi samochodami i płynne włączenie się.	
Uświadomienie nadrzędnej roli zdolności przewidywania podczas manewru wyprzedzania, szczególnie przy dużych szybkościach. Uświadomienie konieczności zdobycia umiejętności oceny prędkości poruszających się pojazdów. Uświadomienie perfekcyjnego operowania zmianą biegów, w szczególności przy redukcji. Uświadomienie konieczności obserwacji i przewidywania. Kształtowanie kultury jazdy poprzez jazdę „wyraźną” i nie stwarzanie sytuacji prowadzącej do zachwiania płynności ruchu.	Zachowanie się w czasie wyprzedzania. Wyprzedzanie jest jednym z najniebezpieczniejszych manewrów z jakimi się spotykamy w ruchu drogowym. Decydujące znaczenie ma znów zdolność przewidywania. Należy przewidzieć jaki będzie układ pojazdów na drodze za 2, 5, czy 12 sekund? Trzeba ocenić prędkość poruszających się pojazdów. Na drodze ekspresowej, samochody z przeciwka jadą inną jezdnią. Jedziemy natomiast z większą szybkością, do której musimy dostosować nasze przewidywania. Musimy patrzeć dalej do przodu i dalej do tyłu. <u>Wyprzedzanie.</u> Rozpoczynamy od oceny sytuacji – spoglądamy w lusterka, czy ktoś szybszy od nas nie rozpoczął już wyprzedzania. Jeżeli nie – sygnalizujemy zamiar zmiany pasa ruchu i przejeżdżamy o jeden pas w lewo. Jednocześnie przyspieszamy. Nierzadko schodzimy o jeden bieg w dół, aby mieć lepsze przyspieszenie i osiągnąć jak największą różnicę prędkości w stosunku do pojazdu wyprzedzanego. Znajdując się na lewym pasie, jeszcze raz upewnimy się co do sytuacji, szczególnie przed pojazdem wyprzedzanym, bo mamy teraz lepszą widoczność. Wyprzedzanie powinno trwać jak najkrócej. Lewym pasem jedziemy tak długo aż w wewnętrznym lusterku zobaczymy przód wyprzedzanego pojazdu. Teraz dopiero możemy włączyć prawy kierunkowskaz i łagodnie zjechać na prawy pas ruchu.	Opowiadanie uzupełnione pokazem filmu lub slajdów.
Uświadomienie zagrożenia wywołanego zbyt wczesnym, nie sygnalizowanym, hamowaniem na pasie przeznaczony do jazdy. Przyswojenie zasady, że hamowanie należy poprzedzić włączeniem kierunkowskazu, który zawczasu, poinformuje o naszym zamiarze i przygotuje innych użytkowników drogi do ewentualnego zwolnienia	Opuszczanie drogi ekspresowej (pas do zjazdu). Manewr opuszczenia drogi, dzięki pasom specjalnie do tego przeznaczonym, jest manewrem stosunkowo prostym. Szczególnie na autostradach pojawia się problem wyboru odpowiedniego zjazdu. Często trudno zorientować się dokąd nas dany zjazd „wywiezie”. Z pomocą przychodzą znaki kierunku i miejscowości. Trzeba je uważnie obserwować. Pomylenie zjazdu to nadłożenie nieraz wielu kilometrów - pamiętajmy o zakazie cofania! Zbliżając się do miejsca, w którym zamierzamy opuścić drogę ekspresową, wykorzystujemy przeznaczony do tego pas.	Opowiadanie uzupełnione pokazem filmu lub slajdów.

tempa jazdy. Hamowanie najlepiej byłoby jednak rozpocząć na pasie przeznaczonym do zjazdu, po opuszczeniu pasów przeznaczonych do jazdy na wprost.	Włączmy prawy kierunkowskaz, uprzedzając o naszym zamiarze i zjeżdżamy na przeznaczony do zjazdu pas. Starajmy się opuścić drogę bez zmiany prędkości (bez hamowania). Dopiero gdy znajdziemy się na pasie przeznaczonym do zjazdu - rozpoczynamy hamowanie, redukcję biegów i itp. Długotrwała jazda po drodze ekspresowej czy autostradzie, pozbawionej ostrych zakrętów, z dużą prędkością, działa nużąco na kierowcę i prowadzi do obniżenia reakcji. Stąd wyhamowanie na pasie przeznaczonym do jazdy – kończy się często zderzeniem, poprzez najechanie z tyłu przez kierowcę, który – po pierwsze – nie zauważył w porę hamującego pojazdu, a po drugie – zapomniał, że droga hamowania przy dużej prędkości wydłuża się nieproporcjonalnie do prędkości. Rozpoczynając naukę zachowania się na drodze, wyobraźmy sobie, że drogą porusza się cała kawalkada pojazdów, a my jedziemy między nimi. Niech nigdy nie uśpi naszej czujności fakt, że w danej chwili, jesteśmy sami na drodze.	

TEMAT VIII

Jazda w trudnych warunkach atmosferycznych. Poślizg – przyczyny – sposób zapobiegania.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie zagrożeń w czasie jazdy, wynikających z niesprzyjających warunków atmosferycznych. Uświadomienie faktu, że skutecznym sposobem przeciwdziałania jest ograniczenie prędkości jazdy.	Jazda w trudnych warunkach atmosferycznych. <u>Deszcz.</u> W początkowej fazie, zmieszany z tłustym brudem, tworzy na jezdni cienką niewidoczną warstwę śliskiej mazi. W połączeniu z często występującymi koleinami, stwarza to niebezpieczeństwo wytrącenia samochodu z prostolinijnego toru jazdy. Podczas obfitych opadów, powstaje zjawisko filmu wodnego, powodującego utratę sterowności. Po przejechaniu przez głęboką kałużę, należy pamiętać o wysuszeniu elementów hamujących, przez delikatne przytrzymanie przez pewien czas hamulca zasadniczego. <u>Mgła.</u> Jest jedną z najniebezpieczniejszych sytuacji jaka może nas spotkać na drodze. Ratunkiem jest po prostu bardzo wolna jazda a pomocą są białe linie wyznaczające pasy ruchu. Jeżeli decydujemy się na wyprzedzanie, pamiętajmy o obowiązku użycia sygnału	Proponuje się metodę opowiadania.

	dźwiękowego. <u>Śnieg.</u> Jazda po śniegu, na dobrych, zimowych oponach nie nastęrcza specjalnych trudności a co najważniejsze, nie stanowi elementu zaskoczenia. Wiadomo, że jest ślisko i trzeba uważać. Gorzej jest gdy śnieg posypyany solą zaczyna się topić. Wówczas nawierzchnia staje się niejednolita. Są miejsca gdzie jedziemy po mokrym podłożu a już za chwilę jedziemy po lodzie. Najtragiczniejszą jest sytuacja marznącego deszczu lub mżawki.	
Uświadomienie czym jest poślizg i jakie czynniki go wywołują.	Poślizg – przyczyny – sposób zapobiegania. Poślizgiem określa się sytuację, w której koła przemieszczającego się samochodu ślizgają się po podłożu. Poślizg jest skutkiem pewnych przyczyn, które poślizg wywołały. Mnogość przyczyn mogących wywołać poślizg jest nie przeliczalna. Jedną z typowych przyczyn jest nadmierna prędkość w zakręcie. Jeżeli siła reakcji odśrodkowej przekroczy siłę przyczepności kół, następuje poślizg. Jeżeli poślizgnęły się tylne koła samochodu, należy ratunku szukać w kierownicy, ustawiając przednie koła w kierunku przemieszczanie się samochodu. Tak ustawione koła spowodują zniwelowanie siły, która spowodowała poślizg. Znacznie trudniejszą jest sytuacja, w której poślizgowi w zakręcie ulegną przednia koła. Wówczas możemy próbować odzyskać przyczepność przednich kół, kierując je w stronę przeciwną do krzywizny zakrętu. Jest to manewr trudny i niebezpieczny z uwagi na brak wolnej przestrzeni. W zakręcie lewym, możemy ratować się poboczem a w zakręcie prawym – lewą stroną jezdni. Grozi to czołowym zderzeniem z pojazdem nadjeżdżającym z przeciwka. Częstą przyczyną poślizgu jest zbyt gwałtowne hamowanie, powodujące zablokowanie kół. Ratunek – puścić hamulec i ponowić hamowanie delikatniej. Naukę trudnej sztuki opanowania poślizgu poleca się na „autodromach” doskonalenia techniki jazdy.	Proponuje się metodę opowiadania.

3.3. **Zarys budowy samochodu i zasady obsługi technicznej.**

3.3.1. **Podział materiału nauczania.**

L. p.	Tematy nauczania.	Teoria	Ćwiczenia	Praktyka	Razem
1.	Budowa samochodu – wiadomości ogólne.	1.			1.
2.	Silnik i układ napędowy.	2.	1.		3.

3.	Układ kierowniczy i hamulcowy.	1.			1.
4.	Ogumienie i amortyzatory (brd).	1.			1.
5.	Wyposażenie elektryczne.	1.			1.
6.	Czynności obsługowe.			1.	1.
	Razem	6	1.	1.	8.

3.3.2. Materiał nauczania.

TEMAT I Budowa samochodu - wiadomości ogólne.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie ogólnych zasad budowy samochodu	Samochód osobowy – podwozie i układ jezdny. Zawieszenie – sztywne, niezależne. Resory, amortyzatory, stabilizatory. Obręcze kół. Ogumienie bez dętkowe. Nadwozie, nadwozie samonośne. Podstawowe rodzaje nadwozia: limuzyna, kabriolet, kombi.	Proponuje się metodę wykładu z pokazem plansz, slajdów, filmu.

TEMAT II Silnik i układ napędowy.

Czas realizacji: 2 godziny zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Zdobycie wiedzy o silniku i układzie napędowym. Poznanie zasad smarowania i chłodzenia silnika. Poznanie charakterystyki mocy i momentu obrotowego silnika. Zdobycie podstawowych wiadomości o skrzyni przekładniowej i przeniesieniu mocy silnika na koła jezdne. Poznanie zasady działania sprzęgła,	Umieszczenie silnika i układ napędowy. Rodzaje silników. Układ korbowo-tłokowy, wał korbowy. Smarowanie i układ chłodzenia. Charakterystyka mocy i momentu obrotowego. Skrzynia przekładniowa. Zasada działania. Przeniesienie mocy silnika na koła jezdne. Uzyskanie mocy lub prędkości. Charakterystyka prędkości jazdy w funkcji obrotów silnika dla poszczególnych biegów – charakterystyka „piłowa”. Sprzęgło – zasada działania. Przekładnia główna i mechanizm różnicowy – zasada działania.	Proponuje się metodę wykładu z pokazem plansz, slajdów, filmu.

przekładni głównej i mechanizmu różnicowego.		

TEMAT III Układ kierowniczy. Układ hamulcowy.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie zasady działania i mechanizmów układu kierowniczego.	Układ kierowniczy. Ogólna zasada działania układu kierowniczego. Przekładnia ślimakowa i zębatkowa. Zwrotnice i ustawienie kół (zbieżność).	Proponuje się metodę wykładu z pokazem plansz, slajdów, filmu.
Zdobycie wiedzy o działaniu układu hamulcowego i urządzeniach wspomagających. Poznanie działania systemu ABS.	Układ hamulcowy. Ogólna zasada działania układu hamulcowego. System jedno i dwu obwodowy. Podciśnieniowe urządzenia wspomagające. Hamulec awaryjny. Działanie systemu ABS.	

TEMAT IV Ogumienie. Amortyzatory i stabilizatory.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Zdobycie informacji o ogumieniu i właściwej eksploatacji oraz o wpływie ogumienia na bezpieczeństwo jazdy. Uświadomienie wpływu działania amortyzatorów i stabilizatorów na bezpieczeństwo jazdy.	Ogumienie. Ogumienie radialne. Rodzaje bieżnika. Ogumienie letnie i zimowe. Wpływ ciśnienia powietrza na zużycie bieżnika i właściwości trakcyjne ogumienia. Amortyzatory i stabilizatory. Rola amortyzatorów w układzie jezdnym. Amortyzatory jedno i dwustronnego działania. Rola drążków stabilizacyjnych i reakcyjnych i wpływ ich działania na bezpieczeństwo jazdy.	Opowiadanie uzupełnione pokazem opony. Slajdy z różnymi rodzajami opon.

TEMAT V Wyposażenie elektryczne.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Zdobycie informacji o urządzeniach prądotwórczych w samochodzie.	Akumulator. Prądnica lub alternator (prądnica prądu zmiennego trójfazowego – wyprostowanego). Światła zewnętrzne i wewnętrzne samochodu.	Proponuje się metodę wykładu, lub opowiadania. Główny nacisk należy

Przyswojenie wiadomości o światłach w samochodzie i sposobach wymiany żarówek.	Cechy charakterystyczne żarówek poszczególnych światel (żarówki dwuwłóknowe, żarówki halogenowe). Sygnał dźwiękowy. Wycieraczki szyb. Ogrzewanie tylnej szyby. Bezpieczniki instalacji elektrycznej.	położyć na cechy użytkowe urządzeń (ustawienie światel, sposób montowania żarówki i tp).

TEMAT VI Czynności obsługowe.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć praktycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie sposobów oszacowania stanu technicznego niektórych układów i urządzeń. Stosowanie zasad BHP przy pracach obsługowych przy samochodzie (np. przy wymianie koła lub sprawdzaniu układu chłodzenia). Zdobycie wiedzy i umiejętności wykonania czynności związanych z codzienną obsługą samochodu oraz wymianą żarówek światel drogowych i światel „stop”.	Układ kierowniczy – nadmierny, sumaryczny luz koła kierownicy, objawem niesprawności. Układ hamulcowy – objawy zapowietrzenia (miękki pedał hamulca – „rosnący” przy kolejnych wciskania pedału hamulca), Sprawdzenie działania układu wspomagania (nacisnąć pedał hamulca i uruchomić silnik. Pedał powinien się lekko obniżyć). Ogumienie – stan, ciśnienie powietrza. Zmiana koła – zapas (BHP). Dokręcanie śrub w kołach (brd). Oświetlenie pojazdu – sprawdzenie poprawności działania (szczególnie światel STOP i KIERUNKOWSKAZÓW). Sprawdzenie poziomu oleju, płynu chłodzącego (BHP) płynu hamulcowego (brd), płynu do spryskiwacza szyb (brd), Wymiana żarówek (szczególnie światel drogowych i mijania oraz światel stop i pozycyjnych).	Sugeruje się prowadzenie zajęć przy samochodzie (np. szkoleniowym). Jako metodę proponuje się instruktaz bieżący.

3.4. Nauka jazdy.

3.4.3. Podział materiału.

L.p.	Temat nauczania	Liczba godz.
1.1.	Przygotowanie do jazdy.	1
1.2.	Ruszanie i zatrzymanie.	
1.3.	Kręcenie kierownicą – skrety manewrowe.	

2.1.	Zmiana biegu z I na II.	1
2.2.	Zmiana biegu w górę. .	
2.3.	Zmiana biegu w dół.	
3.1.	Ogólne zasady jazdy do tyłu.	1
3.2.	Jazda do tyłu na wprost.	
3.3.	Skręty podczas jazdy do tyłu.	
4.1.	Ósemka przodem i tyłem.	7
4.2.	Jazda w ruchu miejskim.	
4.3.	Jazda slalomem.	
5.1.	Hamowanie.	6
5.2.	Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca pomocniczego.	
5.3.	Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca zasadniczego.	
5.4.	Technika zmiany biegów w górę i w dół, podczas jazdy w ruchu drogowym z różnymi prędkościami.	
6.1.	Cofanie.	2
6.2.	Zawracanie.	
6.3.	Parkowanie.	
7.1.	Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem.	2
7.2.	Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem po zmierzchu	
8.1.	Charakterystyki samochodów.	4
8.2.	Zwiększenie przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skrętu. Dociążenie przodu.	
8.3.	Pokonywanie łuków i zakrętów.	
9.1.	Jazda z przyczepą (lekka) – manewry, slalom, ósemka.	2
9.2.	Jazda z przyczepą w ruchu drogowym.	
10.1.	Zachowanie się na drogach ekspresowych.	2
10.2.	Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy).	
10.3.	Zachowanie się w czasie wyprzedzania.	
10.4.	Opuszczenie drogi ekspresowej.	
11.	Powtórzenia wybranych tematów.	2
	Razem godzin	30

3.4.4. Materiał nauczania.

TEMAT I Przygotowanie do jazdy. Ruszanie i zatrzymanie pojazdu. Kręcenie kierownicą - skręty manewrowe.

Czas realizacji: 1 godzina praktycznej nauki jazdy.

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Przypomnienie reguł prawidłowej pozycji kierowcy, zapewniającej możliwość obsługi niezbędnych urządzeń w samochodzie. Przypomnienie sposobów ergonomicznej i pewnej	Przygotowanie do jazdy. Zajęcie miejsca za kierownicą. Regulacje: Fotel – siedzenie – jak najdalej do tyłu, tak jednak, aby lewą nogą można było swobodnie wcisnąć pedał sprzęgła. Oparcie – tak, aby ręką można było sięgnąć do umownej godz.12 na kole kierownicy. Kierownica, lusterka, zagłówki. Zapięcie pasów. Pozycja zasadnicza.	W zajęciach może brać udział dwóch kursantów. Zajęcia mogą być prowadzone na placu manewrowym, w samochodzie szkoleniowym. Instruktor demonstruje zajęcie pozycji, regulacje, obsługę

obsługi urządzeń, co prowadzi do działań szybkich, skutecznych i nie rozpraszających uwagi.	Lewa noga na podłodze, prawa noga na pedale gazu, ręce na kierownicy w pozycji 9 –3. Obsługa urządzeń w zasięgu dłoni wspartych na kierownicy. Skręty manewrowe i szosowe. Obsługa pedałów: gazu, hamulca, sprzęgła. Obsługa lewarka zmiany biegów. Obsługa hamulca ręcznego (blokada).	urządzeń – po czym wszystkie czynności powtarzają kursanci.
Poznanie sposobu uruchamiania silnika (silnik benzynowy lub diesel). Poznanie możliwości oceny funkcjonowania lub stanów niektórych urządzeń pojazdu, poprzez obserwację urządzeń kontrolnych lub pomiarowych. Poznanie sposobu płynnego ruszania i zatrzymania pojazdu.	Ruszanie i zatrzymanie pojazdu. <u>Uruchomienie silnika</u> (wciśnięte sprzęgło). Sprawdzenie przyrządów kontrolno - pomiarowych na desce rozdzielczej. <u>Ruszanie</u> : sprzęgło, I bieg, zwolnienie hamulca pomocniczego, spojrzenie w lusterko, kierunkowskaz, zwiększenie obrotów silnika, łagodne puszczenie sprzęgła. Pięta lewej nogi oparta na podłodze! Po puszczeniu sprzęgła, lewa noga na podłodze lub wsporniku obok pedału sprzęgła. Utrzymanie kierunku jazdy na wprost <u>Zatrzymanie pojazdu</u> : lusterko, kierunkowskaz, zjechać jak najbliżej prawej krawędzi jezdni, sprzęgło, hamulec, wyłączyć bieg, puścić sprzęgło. Sprawdzić czy samochód się zatrzymał (czy się nie toczy). W przypadku dłuższego postoju - zaciągnąć hamulec pomocniczy (nie stosować w czasie mrozu).	Zajęcia prowadzone w pierwszej fazie na placu manewrowym. Jako sprawdzian opanowania umiejętność ruszenia i zatrzymania samochodu, proponuje się poniższe ćwiczenie. Włączenie I biegu, ruszenie, osiągnięcie prędkości jazdy 40 km/godz. i zatrzymanie w określonym miejscu. Całe ćwiczenie ma być wykonane na odcinku drogi o długości ~ 50m.
Utrwalenie wiadomości o pozycji za kierownicą jako czynnika gwarantujące- go możliwość swobodnej pracy rąk na kierownicy. Utrwalenie zasad posługiwania się kierownicą w odniesieniu do skrętów manewrowych oraz zasygnalizowanie pracy rąk na kierownicy podczas skrętów drogowych. Uświadczenie przewagi „ciągnącego” ruchu ręki nad ruchem pchającym.	Kręcenie kierownicą – skręty manewrowe. Przypomnienie o układzie rąk na kierownicy, przygotowanie do skrętu, praca rąk. Ruszenie – ustalenie stałej prędkości na I biegu (ok.1000 obr/min). Lewa noga obok sprzęgła! Przygotowanie do rozpoczęcia skrętu (lewa lub prawa ręka na godz. 12). Wykonywanie na placu manewrowym, skrętów w lewo i wprawo z przekładaniem rąk (12÷4 w prawo, 12÷8 w lewo) z wykorzystaniem pełnej możliwości skrętu pojazdu. Koło kierownicy obraca się bez przerwy a ręce ciągną kierownicę! Zmiana kierunku jazdy (plac manewrowy) wg poleceń instruktora.	Zajęcia na placu manewrowym. Sprawdzeniem opanowania sprawności kręcenia kierownicą jest ćwiczenie nazywane „jazda wzdłuż linii między kołami”. Samochód jedzie na I biegu, bez gazu, okrakiem po linii. Kursant wykonuje skręty w lewo i w prawo (do oporu kierownicy), w takim tempie, żeby żadnym kołem nie najechać na linię.

TEMAT II Zmiana biegu z I na II. Zmiana biegów w górę. Zmiana biegów w dół.

Czas realizacji: 1 godzina praktycznej nauki jazdy.

Cel nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie sposobu zmiany biegów. Opanowanie współdziałania pracy rąk i nóg podczas zmiany biegów.	Zmiana biegu z I na II. Ruszenie. Zwiększenie obrotów silnika (prędkości jazdy pojazdu) na I biegu. Puszczenie „gazu” z jednoczesnym wciśnięciem pedału sprzęgła. Przełożenie dźwigi zmiany biegów z I na II (otwarta dłoń prawej ręki prowadzi dźwignię przy lewej krawędzi w linii prostej – z zaakcentowaniem przejścia przez „luz”). Puszczenie sprzęgła z jednoczesnym zwiększeniem obrotów. Zatrzymanie.	Zajęcia prowadzone na placu manewrowym oraz mało ruchliwych ulicach. Przestrzegania przepisów i zasad ruchu pilnuje instruktor.
Nabieranie umiejętności jazdy na wprost oraz nauka oceny skrętu kół dla pokonania różnych zakrętów. Utrwalenie wiadomości i umiejętności zdobytych przy nauce zmiany biegu z I na II oraz ćwiczenie zmiany na wyższe biegi.	Zmiana biegu w górę. Przygotowanie do zmiany biegu: lewa noga nad sprzęgłem, prawa ręka na dźwigni zmiany biegów. Puszczenie pedału „gazu” i jednocześnie wciśnięcie pedału sprzęgła. Przełożenie dźwigni biegów z zachowaniem prawidłowego ułożenia dłoni na gałce dźwigni, prostoliniowego prowadzenia dźwigni lub zachowania kątów prostych i odpowiedniego rytmu. Puszczenie „sprzęgła” z jednoczesnym dodaniem „gazu”.	Zajęcia prowadzone na mało ruchliwych ulicach Przestrzegania przepisów i zasad ruchu pilnuje instruktor.
Uświadomienie warunków, które wymuszają zmianę biegu z wyższego na niższy (np. konieczność znacznego zmniejszenia prędkości jazdy). Nabieranie umiejętności wybrania odpowiedniego momentu redukcji. Ćwiczenie manualnych czynności związanych z redukcją biegów, w szczególności płynnego puszczenia sprzęgła po włączeniu niższego biegu.	Zmiana biegu w dół. Doprowadzenie do zmniejszenia prędkości (zdjęcie nogi z „gazu” lub hamowanie). Przygotowanie do zmiany biegu jw. <u>Zmiana biegu w dół.</u> Wciśnięcie pedału sprzęgła. Przełożenie dźwigni na odpowiedni bieg (niższy). Płynne puszczenie „sprzęgła” – dohamowanie silnikiem. Opisany sposób zmiany biegów w dół, dotyczy sytuacji, w której chodzi o wytracenie prędkości np. przed skrzyżowaniem lub skrętem..	Zajęcia prowadzone na placu manewrowym oraz mało ruchliwych ulicach. Przestrzegania przepisów i zasad ruchu pilnuje instruktor.

TEMAT III Ogólne zasady jazdy do tyłu. Jazda do tyłu na wprost. Skręty podczas jazdy do tyłu.

Czas realizacji: 1 godzina praktycznej nauki jazdy.

Cel nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie oczywistej prawdy, że samochód ma tylko jedną stronę prawą i tylko jedną lewą. Poznanie sposobu regulacji prędkości jazdy za pomocą sprzęgła – jazda na pół sprzęgle.	Ogólne zasady jazdy do tyłu. Obojętnie czy jedziemy do przodu czy do tyłu – kręcąc kierownicą w prawo pojedziemy w prawo a kręcąc w lewo pojedziemy w lewo. Należy pamiętać o zasadzie: Patrzyć w kierunku jazdy. Podczas jazdy do tyłu stosujemy zasadę jazdy na „pół sprzęgle”. Polega ona na tym, że ustalamy obroty silnika a wykorzystując poślizg sprzęgła regulujemy prędkość jazdy.	Zajęcia na placu manewrowym. Przypomnienie zasad jazdy do tyłu. – jazda na wprost, – skrety podczas jazdy do tyłu.
Zdobycie umiejętności jazdy do tyłu wg poznanych zasad.	Jazda do tyłu na wprost. <u>Pozycja zasadnicza:</u> lewa ręka trzyma kierownicę na „godz. 12”, odwracamy się przez prawe ramię, prawą rękę trzymamy na oparciu fotela pasażera. Drogę za samochodem obserwujemy przez tylną szybę. Lewą ręką możemy prowadzić samochód po linii prostej lub wykonywać niewielkie skrety korygując tor jazdy od „8” w lewo do „4” w prawo. Gdy ręka powróci na „12” – mamy pewność, że koła ustawione są do jazdy na wprost.	Zajęcia na placu manewrowym.
Zdobycie umiejętności jazdy do tyłu wg poznanych zasad.	Skrety podczas jazdy do tyłu. Skręt w lewo wykonujemy odwracając głowę i patrzymy przez lewe ramię. Przestrzeń za samochodem obserwujemy przez lewe tylne okna samochodu. Przy skreście w prawo, odwracamy głowę przez prawe ramię, obserwując drogę przez okna prawe. Przy zmianie kierunku jazdy z lewego na prawy czy odwrotnie – zwrotowi głowy powinien towarzyszyć jednoczesny zwrot koła kierownicy. W czasie skrętów kierownicy kręcimy obiema rękami, przekładając ręce jak przy skrętach manewrowych. Rozpoczynając jazdę do tyłu, najpierw odwracamy się w odpowiednim kierunku a potem ruszamy z miejsca. Przy zatrzymaniu – odwracamy głowę do przodu dopiero po zatrzymaniu samochodu.	Zajęcia na placu manewrowym.

TEMAT IV Ósemka przodem i tyłem. Jazda w ruchu miejskim. Jazda slalomem.

Czas realizacji: 7 godzin praktycznej nauki jazdy.

Cel nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie możliwości skrętu samochodu w prawo i w lewo. Zdobycie umiejętności oceny przestrzeni niezbędnej do wykonania manewru zawracania przy maksymalnym skrócie kół. Wyrobienie nawyku wykonywania czynności „zawczasu”. Ćwiczenie wykonywania skrętów manewrowych.	„Ósemka” przodem i tyłem. Jazda torem w kształcie ósemki. A: przejazd symetryczny – jazda przodem i tyłem. Tor jazdy powinien być taki, żeby samochód przejeżdżając koło słupka ustawiony był prostopadłe do prostej łączącej dwa słupki. B: przejazd niesymetryczny – jazda przodem i tyłem. Tor jazdy powinien być taki, aby samochód po nawrocie znalazł się obok słupka i był ustawiony równolegle do prostej łączącej oba słupki.	Zajęcia na placu manewrowym.
Obycie się z ruchem miejskim i przetransponowanie posiadanej wiedzy teoretycznej w warunkach ruchu drogowego. Wpojenie płynności jazdy jako jednej z podstawowych zasad bezpieczeństwa! Nabieranie automatyzacji obsługi urządzeń w samochodzie, koniecznej w sytuacji skupienia uwagi na innych ważniejszych w danej chwili zagadnieniach. Zdobywanie umiejętności patrzenia daleko, co ułatwia prowadzenie samochodu po linii prostej i poszerza kąt widzenia. Wyrobienie nawyku elastyczności w podejmowaniu niektórych decyzji np. podczas ruszania na skrzyżowaniu.	Jazda w ruchu miejskim. Jazda trasą o możliwie małym nasileniu ruchu. Jazda w ruchu miejskim wymaga od kierowcy: - stosowania zasad i przepisów ruchu. - znacznego napięcia uwagi - szybkich zmian decyzji, - szerokiego kąta obserwacji drogi, - zdolności przewidywania poczynąń innych użytkowników drogi, - w przypadku konieczności zatrzymania pojazdu należy tyle samo uwagi poświęcić na obserwację sytuacji przed pojazdem co i za pojazdem, - po zatrzymaniu pojazdu wynikającym z warunków ruchu – włączyć w porę I bieg aby być gotowym do kontynuowania jazdy. <u>Przejazd przez skrzyżowanie.</u> Podczas oczekiwania na wjazd na skrzyżowanie należy bacznie obserwować ruch na skrzyżowaniu, uwzględniać szybkość poruszających się pojazdów i w porę ustalić moment dogodny do wjechania na skrzyżowanie, aby wjazd był bezpieczny i nie powodował zachwiania płynności ruchu innych pojazdów. Opuszczenie skrzyżowania powinno być możliwie szybkie. Gdy ruch na skrzyżowaniu jest kierowany – na wjazd oczekuje wiele pojazdów. Należy być przygotowanym, że w momencie ruszenia, kiedy nastawieni jesteśmy na jak najszybsze przejechanie przez skrzyżowanie – nagle będziemy musieli zmienić decyzję i	W tym ćwiczeniu instruktor kładzie nacisk na technikę jazdy kursanta (jazda na wprost, wykonywanie skrętów, ruszanie, zatrzymanie). Jazda ulicami o małym natężeniu ruchu. Przestrzegania przepisów kontroluje instruktor.

	zatrzymać pojazd, bo będą tego wymagały warunki ruchu (np. wtargnięcie pieszego).	
Nabywanie umiejętności prawidłowego i szybkiego kręcenia kierownicą. Zdobycie umiejętności wyczuwania gabarytów samochodu.. Pobudzenie wyobraźni i rozwijanie zdolności przewidywania. Stosowanie zasady „zawczasu”. Nabieranie umiejętności oceny możliwości skrętu samochodu, co również przekłada się na brd.	Jazda slalomem. <u>Przejazd slalomu z nawrotem</u> , z wykorzystaniem uprzednio zdobytych wiadomości i umiejętności a w szczególności szybkiego i prawidłowego kręcenia kierownicą. <u>Elementy przejazdu slalomu:</u> A/ Właściwe ustawienie samochodu. B/ Właściwy wybór strefy skrętu (rozpoczęcie skrętu powinno nastąpić „zawczasu” przed mijanym słupkiem). Zachowanie właściwej odległości od słupka związanej z gabarytami samochodu, co przekłada się bezpośrednio na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. C/ Wykonanie nawrotu w taki sposób, aby po wykonaniu nawrotu samochód znalazł się obok słupka, w takiej pozycji jak gdyby był to kolejny słupek slalomu.	Zajęcia na placu manewrowym

TEMAT V Hamowanie. Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca pomocniczego. Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca zasadniczego. Technika zmiany biegów w górę i w dół podczas jazdy z różnymi prędkościami.

Czas realizacji: 6 godzin praktycznej nauki jazdy.

Cel nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie faktu, że najlepszym zagwarantowaniem bezpieczeństwa jest przestrzeń (bez ograniczeń). Uświadomienie hamowania jako działania zmierzającego do zmniejszenia prędkości jazdy bądź zatrzymania pojazdu. Poznanie zasad zatrzymywania samochodu jadącego szybko i jadącego wolno.	Hamowanie. W ruchu drogowym, zagrożenie najczęściej związane jest z brakiem wolnej przestrzeni – bo na drodze stoi inny samochód, bo na przejściu dla pieszych znajdują się piesi, bo z zatoki wyjeżdża autobus itp. Te sytuacje zmuszają nas do hamowania. Układ hamulcowy i jego obsługa stanowią drugi w hierarchii ważności element bezpieczeństwa jazdy (pierwszoplanowym jest układ kierowniczy). Dwa cele hamowania: A/ Zmniejszenie prędkości jazdy. W czasie hamowania nie należy naciskać pedału sprzęgła. Samochód poruszający się na „luzie” lub wciśniętym sprzęgle posiada gorszą sterowność. Wymyka się jeden z elementów sterujących szybkością jazdy (hamownie silnikiem i dociążenie kół przedniej osi).	Zajęcia realizować z wykorzystaniem mało ruchliwych ulic.

	B/ Zatrzymanie pojazdu. Mówiąc o zatrzymaniu samochodu, musimy rozróżnić dwa przypadki: - samochód jadący szybko – zatrzymujemy naciskając najpierw hamulec, zmniejszając szybkość jadącego samochodu a w końcowej fazie hamowania naciskamy „sprzęgło”, w celu odłączenia silnika od kół napędowych. - samochód jadący wolno zatrzymujemy naciskając najpierw „sprzęgło” a potem hamulec.	
Uzmysłowienie działania składowej siły ciężkości powodującej staczanie się samochodu, po zwolnieniu hamulca. Opanowanie stresu, wywołanego koniecznością precyzyjnego zrównoważenia składowej siły ciężkości z siłą napędową samochodu a następnie ruszenie pod górkę.	Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca pomocniczego. Ruszanie na wzniesieniu kryje w sobie trudny moment cofania się samochodu po zwolnieniu hamulca. <u>Ruszanie z użyciem hamulca pomocniczego:</u> Samochód unieruchomiony za pomocą hamulca zasadniczego. Włączamy I bieg, zaciągamy hamulec pomocniczy, trzymając przycisk, aby nie zadziałała blokada. Zwalniamy hamulec zasadniczy. Lekko zwiększamy obroty silnika i rozpoczynamy zwalnianie pedału sprzęgła do momentu kiedy silnik zaczyna „ciągnąć”. W tym momencie zwiększamy nieco obroty silnika - zwalniamy hamulec pomocniczy i płynnie puszczaemy sprzęgło. Im bardziej strome jest wzniesienie tym wyższe obroty silnika potrzebne są do ruszenia.	Naukę ruszania na wzniesieniu realizować można na specjalnie zbudowanym podjeździe lub w normalnych warunkach terenowych nie konieczne na drodze publicznej.
Wyrobienie umiejętności szybkiego przełożenia prawej nogi z pedału hamulca na pedał gazu i precyzyjnego nim operowania.	Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca zasadniczego. Na niewielkiej pochyłości możemy ruszyć bez użycia hamulca pomocniczego: - należy lekko wyluzować sprzęgło (skasować jałowy ruch sprzęgła do momenty kiedy zaczyna ciągnąć) - szybko przełożyć nogę z hamulca na gaz i po zwiększeniu obrotów - dalej puszczać sprzęgło.	Naukę ruszania na wzniesieniu realizować można na specjalnie zbudowanym podjeździe lub w normalnych warunkach terenowych nie konieczne na drodze publicznej.
Uświadomienie roli skrzyni biegów jako elementu służącego do wykorzystania mocy silnika i osiągnięcia odpowiedniej prędkości.	Technika zmiany biegów podczas jazdy z różnymi prędkościami. - Skrzynia biegów służy do pełnego wykorzystania mocy silnika przy ograniczonych jego obrotach. Moc silnika rośnie wraz z obrotami ale tylko do pewnego momentu. - „wolne obroty” lub ”obroty biegu jałowego”, - „obroty maksymalnego momentu, - „obroty maksymalnej mocy” to obroty, - „dopuszczalne obroty silnika”	Krótkie przypomnienie roli skrzyni biegów w samochodzie.

Zdobycie umiejętności skoordynowanej pracy rąk i nóg podczas zmiany biegów. Nabieranie wyczucia i tempa zmiany biegów w zależności od warunków w jakich zmieniamy bieg. Nabywanie umiejętności trafnego określenia warunków w jakich możemy przejść z biegu wyższego na niższy. Uzmysłowanie konieczności dopasowania (zwiększenia) obrotów silnika do obrotów wymaganych na niższym biegu, bez straty prędkości jazdy. Opanowanie czynności manualnych. Uchwycenie najwłaściwszego momentu i tempa zmiany biegów w dół. Uświadomienie konsekwencji niedopasowania	Przełożenia skrzyni przekładniowej (biegi) dopasowują możliwości silnika do obciążenia. Samochód posiada największą moc i przyspieszenia na biegu pierwszym – za to prędkość jego jest niewielka. Im wyższy bieg tym moc i przyspieszenia mniejsze za to prędkość większa. Stąd, często przy wyprzedzaniu, schodzimy na niższy bieg aby mieć lepsze przyspieszenie. Zmiana biegów w górę z prawidłowym dopasowaniem obrotów. Przygotowanie – polega na przełożeniu lewej nogi nad pedał sprzęgła z jednoczesnym przełożeniem prawej ręki z kierownicy na lewarek zmiany biegów. <u>Zmiana biegu:</u> - Lewa noga wciska pedał sprzęgła a jednocześnie prawa noga zwalnia pedał „gazu” (ruchy obu nóg są zdecydowane). - Prawa ręka (odpowiednio ułożona na lewarku) przesuwając lewarek na „luz” a następnie na zamierzony bieg. - Puszczamy sprzęgło ruchem płynnym z jednoczesnym „dodaniem gazu”, zwiększając obroty silnika. Do prawidłowego wykonania zmiany biegów, niezbędne jest wyczucie, umiejętność wybrania odpowiedniego momentu zmiany biegu a także dopasowanie tempa zmiany biegów do szybkości jazdy samochodu i warunków w jakich zmieniamy bieg. Zmiana biegów w dół z wyrównaniem obrotów silnika przed włączeniem niższego biegu i puszczeniem sprzęgła. Podstawowym warunkiem przejścia z wyższego biegu na niższy jest zmniejszenie prędkości jazdy co najmniej do maksymalnej prędkości na niższym biegu. <u>Zmiana biegu – redukcja.</u> - Przygotowanie – jw. - Wciskamy sprzęgło, puszczamy gaz, przesuwamy lewarek na luz (czynności te wykonujemy prawie równocześnie). - Zwiększamy obroty, przez krótkotrwałe naciśnięcie pedału gazu, tak aby obroty silnika przekroczyły obroty wymagane przy danej prędkości na niższym biegu. - Włączamy niższy bieg i natychmiast puszczamy sprzęgło z jednoczesnym dodaniem gazu. Czas jaki upłynie od momentu krótkotrwałego zwiększenia obrotów (tzw.	Proponuje się prowadzenie nauki na drodze o małym nasileniu ruchu. Sprawdzeniem umiejętności zmiany biegów w dół byłaby jazda po drodze ze wzniesieniem.

obrotów silnika podczas redukcji biegów jakim jest możliwość przyblokowania (poślizgu) kół napędzających.	przegazówki) do momentu puszczenia sprzęgła musi być na tyle krótki aby obroty silnika nie spadły poniżej wartości wymaganej dla określonej prędkości na niższym biegu.	

TEMAT VI Cofanie. Zawracanie. Parkowanie.

Czas realizacji: 2 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Ćwiczenie wcześniej poznanych zasad jazdy do tyłu, w warunkach narzuconych przez sytuację.	Cofanie. Stosujemy zasady poznane w p 3.1., 3.2., 3.3. Cofanie po prostej wzdłuż krawężnika. Cofanie po łuku przy krawężniku (w prawo) Cofanie po łuku bez krawężnika (w lewo).	Proponuje się realizować naukę na mało ruchliwych ulicach
Poznanie trzech sposobów zawracania. Ćwiczenie nabytych umiejętności kręcenia kierownicą, oceny przestrzeni niezbędnej do wykonania skrętu (zawrócenia), obserwacji drogi i użycia kierunkowskazów.	Zawracanie (trzy sposoby). Sposób pierwszy – bez cofania – stosujemy gdy mamy odpowiednio dużo miejsca i gdy zezwalają na to przepisy. Jeżeli decydujemy się na zawracanie w obrębie skrzyżowania, to poza względami bezpieczeństwa i porządku na drodze, musimy zwrócić uwagę na wybranie najszerszego miejsca na tym skrzyżowaniu w celu zapewnienia sobie jak największej swobody skrętu. Sposób drugi – z cofaniem i wykorzystaniem np. wjazdu do bramy. Zaleca się wjazd do bramy tyłem, bo ułatwi nam to wyjazd i włączenie się do ruchu. Samochód zatrzymujemy ok. 2 m za wjazdem, który chcemy wykorzystać do zawrócenia. Zachowując warunki bezpieczeństwa, wycofujemy się do bramy. Pozostaje nam wyjazd z bramy w lewo i włączenie się do ruchu. Sposób trzeci – z cofaniem na wąskiej drodze. Po upewnieniu, że droga jest wolna – sygnalizujemy zamiar skrętu w lewo i od prawego krawężnika rozpoczynamy skręt w lewo. Staramy się jak najwolniej prowadzić samo- chód (pół sprzęgło), natomiast jak najszybciej kręcimy kierownicą do oporu w lewo. Dojeżdżając do lewego krawężnika „odbijamy kierownicę w prawo” i	Proponuje się realizować naukę na mało ruchliwych ulicach

	zatrzymujemy samochód. Włączamy wsteczny bieg i kręcąc dalej w prawo, wycofujemy się w prawo. Przed dojechaniem tylnymi kołami do krawężnika, znów „odbijamy kierownicę w lewo i zatrzymujemy samochód. Włączmy I bieg i odjeżdżamy w lewo, dojeżdżając do prawego krawężnika, wzdłuż którego kontynuujemy jazdę.	
Uzmysłowienie problemu wyboru miejsca do parkowania z uwzględnieniem możliwości wyjazdu z miejsca zaparkowania. Nabieranie umiejętności wyboru rodzaju parkowania (parkowanie prostopadłe, skośne, boczne, przodem, tyłem) w zależności od warunków terenowych i aktualnej sytuacji. Ćwiczenie nabytych umiejętności jazdy do tyłu oraz sprawnego operowania urządzeniami do sterowania jazdą i sygnalizowania kierunków jazdy.	Parkowanie. Parkując powinniśmy ustawić samochód przodem do wyjazdu, aby mieć jak najmniej kłopotów z wyjechaniem. Parkowanie skośne i prostopadłe: Wjechanie przodem lub tyłem (zalecane) w miejsce przeznaczone do parkowania. Parkowanie boczne. Kolejność czynności: - Ustawiamy samochód równoległe do stojącego samochodu, za którym chcemy zaparkować, zachowując odległość ok. 1 m. od tego samochodu. O taką samą odległość wyprzedzamy ten samochód. - Włączamy wsteczny bieg, prawy kierunkowskaz i powoli cofając skręcamy kierownicę w prawo. Gdy samochód ustawi się pod kątem ok. 45° do osi jezdni – szybkimi ruchami „odwracamy” kierownicę, wykonując skręt w lewo. Prędkość jazdy samochodu regulujemy jadąc „na pół sprzęgle”. Staramy się jechać równomiernie i jak najwolniej, obserwując drogę za samochodem. I tu uwaga: Musimy na moment odwrócić głowę i sprawdzić, czy przód naszego samochodu zataczając łuk w lewo nie zaczepi o tył samochodu, za którym parkujemy. W ten sposób doprowadzamy samochód do pozycji równoległej do krawężnika.	Proponuje się realizować naukę na mało ruchliwych ulicach lub na placu manewrowym.

TEMAT VII Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem w dzień i po zmierzchu.

Czas realizacji: 4 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Nabieranie doświadczeń związanych z jazdą z dozwoloną prędkością po za obszarem zabudowanym.	Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem. Jazda w ruchu miejskim i po za miastem z zastosowaniem wiedzy, o zasadach i przepisach ruchu drogowego oraz znakach i sygnałach drogowych, zdobytej podczas	Sugeruje się prowadzenie nauki w normalnym ruchu drogowym, bez taryfy ulgowej w stosunku do przestrzegania znaków

Uświadomienie wyjątkowego zagrożenia wynikającego z nieprawidłowego wyprzedzania i beztroskiego przejeżdżania przez przejazdy kolejowe i tramwajowe. Nabieranie doświadczeń wynikających z współuczestnictwa w ruchu drogowym. Uświadomienie bezpośredniego związku pomiędzy współuczestnictwem i kulturą ruchu drogowego. Oswojenie się z prowadzeniem samochodu w warunkach po zmierzchu. Nabranie umiejętności	zająć teoretycznych. Jazda w mieście, ulicami z kilkoma pasami ruchu. Przestrzeganie zasady ruchu prawostronnego! Przejazd przez skrzyżowania o ruchu kierowanym i nie kierowanym. Przejazd przez skrzyżowanie o ruchu okrężnym. Zajęcie przed skrzyżowaniem pasa ruchu, właściwego dla zamierzonego kierunku jazdy. Wyprzedzanie w warunkach ruchu miejskiego. Jazda poza obszarem zabudowanym (90 km/godz.). Omijanie i wyprzedzanie poza obszarem zabudowanym. Wyprzedzanie jest jednym z najniebezpieczniejszych manewrów z jakimi się spotykamy w ruchu drogowym. Decydujące znaczenie ma zdolność przewidywania. Należy przewidzieć jaki będzie układ pojazdów na drodze za 2, 5, czy 12 sekund? Trzeba ocenić prędkość poruszających się pojazdów – tych które jadą w tym samym kierunku co my i tych z przeciwnika. Im większa prędkość tym krótszy czas w którym zmienia się sytuacja na jezdni – to też musimy patrzeć dalej. Dalej do przodu i dalej do tyłu. Wyprzedzanie rozpoczynamy od oceny sytuacji – spoglądamy w lusterka, czy ktoś szybszy od nas nie rozpoczął już wyprzedzania. Jeżeli nie – sygnalizujemy zamiar zmiany pasa ruchu i przejeżdżamy o jeden pas w lewo. Jednocześnie przyspieszamy. Nierzadko schodzimy o jeden bieg w dół, aby mieć lepsze przyspieszenie i osiągnąć jak największą różnicę prędkości w stosunku do pojazdu wyprzedzanego. Znajdując się na lewym pasie, jeszcze raz upewnimy się co do sytuacji, szczególnie przed pojazdem wyprzedzanym, bo mamy teraz lepszą widoczność drogi przed wyprzedzanym pojazdem. Wyprzedzanie możemy zasygnalizować używając sygnalizacji świetlnej lub dźwiękowej. Wyprzedzanie powinno trwać jak najkrócej. Lewym pasem jedziemy tak długo aż w wewnętrznym lusterku zobaczymy przód wyprzedzanego pojazdu. Teraz dopiero	drogowych przepisów i zasad ruchu drogowego. Podczas jazdy po zmierzchu zwracać uwagę na stosowanie świateł mijania i świateł drogowych. Zagadnieniem na które warto zwrócić uwagę jest umiejętność nie patrzenia w światła nadjeżdżającego pojazdu. Wzrok skierowany jest na prawe pobocze. Jest to strefa najslabiej oświetlona a tam właśnie może znajdować się pieszy lub rowerzysta.

operowania światłami.	możemy włączyć prawy kierunkowskaz i łagodnie zjechać na prawy pas ruchu. Przejeżdżanie przez przejazdy kolejowe. Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem po zmierzchu. Używanie światel mijania i światel drogowych oraz warunki w jakich tych światel można używać.	

TEMAT VIII Charakterystyki samochodów. Zwiększenie przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skrętu - dociążanie przodu. Pokonywanie łuków i zakrętów.

Czas realizacji: 2 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uzmysłowienie charakterystyki pod sterownej i nadsterownej samochodu jako oceny jego zdolności do pokonywania zakrętów.	Charakterystyki samochodów. Przypomnienie wiadomości charakterystykach samochodów. Charakterystykę samochodu odzwierciedla jego zdolność do pokonywania zakrętów. Samochód o charakterystyce nadsterownej – zachowuje się w zakręcie tak, jakby chciał pokonać zakręt, mimo niewielkiego skrócenia kół przedniej osi. Tył samochodu jest „wyrzucany” z zakrętu, powodując skręcanie samochodu w kierunku zakrętu. Samochód z charakterystyką pod sterowną niechętnie pokonuje zakręty. W tym przypadku przód samochodu nie chce zmienić toru jazdy zmuszając kierowcę do wykonania głębszego skrętu niż wynikałoby to z krzywizny zakrętu.	Naukę pokonywania zakrętów, wskazanym jest poprzedzić krótkim wstępem, przypominającym wiadomości o charakterystykach samochodów.
Uświadomienie możliwości dociążenia przodu samochodu w momencie rozpoczynania skrętu.	Zwiększenie przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skrętu - dociążanie przodu. Dojeżdżając do zakrętu, na moment przed pierwszym ruchem kierownicą należy puścić gaz. Przyczyni się to do dociążenia przednich kół samochodu, które lepiej rozpoczną wprowadzenie pojazdu w zakręt. „Dodać gazu”, bez obaw popełnienia błędu, możemy w momencie kiedy zaczniemy „prostować” (ustawiać do jazdy na wprost) koła samochodu.	Wskazanym jest także przypomnieć o sposobie zwiększenia przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skrętu. Umiejętność dociążania przodu samochodu w momencie rozpoczynania skrętu, Znacznie poprawia bezpieczeństwo jazdy.
Zdobycie umiejętności wyboru optymalnego toru jazdy przy pokonywaniu łuków i zakrętów. Uświadomienie związku pomiędzy	Pokonywanie łuków i zakrętów. <u>Tory przejazdu przez zakręty.</u> Poprawny tor jazdy jest podstawowym gwarantem bezpiecznej jazdy. - <u>Zakręt w lewo</u> – rozpoczynamy od prawej krawędzi jezdni, tak jak byśmy chcieli się „wychylić”, żeby wcześniej zobaczyć	Przypomnienie zasad wykonywania skrętów szosowych Naukę pokonywania zakrętów, proponuje się prowadzić na wybranych odcinkach

prawidłowo wybranym torem jazdy a po- prawą bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uświadomienie zagrożenia wynikającego z przejechania w zakręcie na lewą stronę jezdni ! Uświadomienie faktu, że prędkość (nadmierna) jest najczęstszą przyczyną wypadku w zakręcie. Zdobycie umiejętności oceny prędkości z uwzględnieniem czynników limitujących bezpieczną prędkość do pokonania danego zakrętu.	koniec zakrętu. W połowie zakrętu (tzw. „szczycie”) zblizamy się do osi jezdni a na wyjściu z zakrętu –wracamy do prawej krawędzi jezdni (zmniejszamy siły boczne). - <u>Zakręt w prawo</u> – rozpoczyna się od osi jezdni, w szczycie zakrętu zblizamy się do prawej krawędzi a wychodząc z zakrętu – wracamy do osi jezdni. Należy przy tym pamiętać o kategorycznym zakazie przekraczania osi jezdni. Zmiany toru jazdy możemy dokonywać na swojej (prawej) połowie jezdni lub w ramach namalowanego pasa ruchu. <u>Zakręty następujące bezpośrednio po sobie.</u> Jeżeli np. po prawym zakręcie następuje zakręt lewy, to wychodząc z prawego zakrętu nie możemy wrócić do osi jezdni, bo nie odpowiada to prawidłowemu wejściu w zakręt lewy. Tak więc wychodząc z prawego zakrętu, musimy pozostać przy prawej krawędzi, bo z tej pozycji będziemy rozpoczynać skręt w lewo. <u>„Patelnia”</u>. Nieco innego toru jazdy wymaga zakręt, stanowiący zwrot o 180° (tzw. „patelnia”). Zakręt taki rozpoczynamy jak w przykładach powyżej. Zbliżenie się do osi - przy zakręcie lewym lub do prawej strony jezdni - przy zakręcie prawym, wykonujemy jakby z opóźnieniem – po przejechaniu 2/3 łuku. Gdy widzimy koniec zakrętu rozluźniamy skręt. <u>Zakręt zacieśniający.</u> Podobnym torem jazdy będziemy pokonywali zakręt „zacieśniający”. Pierwszą, łagodną część zakrętu traktujemy jakby przedłużony odcinek prostej, na której „ustawiamy” samochód do drugiej, ostrzejszej części zakrętu. Podobnie jak przy pokonywaniu „patelni”: - opóźniamy zbliżenie się do osi - przy zakręcie lewym lub do prawej strony jezdni - przy zakręcie prawym, - kończymy zakręt – rozluźnieniem skrętu. <u>Zakręt „rozluźniający”</u> następcza mniej kłopotów. W zakręcie rozluźniającym, po przejechaniu ostrzejszej części zakrętu, opóźniamy rozluźnienie. <u>Dobór prędkości przed wejściem w zakręt.</u> Prędkość jadącego samochodu dobieramy zależnie od wielu czynników, limitujących	krętych dróg. Nie muszą to być górskie serpenty. Wystarczy kilka zakrętów „lewych”, kilka „prawych” i oczywiście umiarkowana szybkość. Prawidłowo wybrany tor jazdy ma służyć poprawie bezpieczeństwa i komfortu jazdy a nie prowokować do jazdy szybkiej i ryzykownej.

	dopuszczalną, bezpieczną prędkość. Oto kilka z nich: <u>Kierowca</u> – jego wiedza, umiejętności, doświadczenie, zdolności psychofizyczne. <u>Charakterystyka i stan techniczny pojazdu</u> – zawieszenie, układ hamulcowy, ogumienie!!! <u>Warunki naturalne</u> – droga (nawierzchnia – rodzaj i stan), rodzaj zakrętu (ostry lub łagodny), warunki atmosferyczne (sucho, mokro, śnieg, lód), widoczność, nasilenie ruchu. Czasem wystarczy „zdjąć nogę z gazu”, innym razem trzeba będzie przycisnąć hamulec, w jeszcze innej sytuacji dojdzie redukcja biegów. Kalkulacja prędkości na zakręcie powinna być taka, aby pojazd na wyjściu z zakrętu mógł zwiększać prędkość.	

TEMAT IX Jazda z przyczepą – manewry. Jazda z przyczepą w ruchu drogowym.

Czas realizacji: 2 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie faktu, że tor jazdy przyczepy wyznaczany jest poprzez dyszel, zamocowany do haka holowniczego w samochodzie Zdobycie umiejętności patrzenia na zaplanowany manewr z lotu ptaka. Kształcenie wyobraźni.	Jazda z przyczepą - manewry Poznanie zasady kierowania przyczepą z pozycji haka holowniczego. Myśląc o torze jazdy przyczepy trzeba uświadomić sobie, że tor jazdy przyczepy wyznacza trajektoria haka holowniczego. Jazda z przyczepą po prostej i po łukach. Zwrócenie uwagi na inny tor jazdy kół przyczepy niż tor jazdy tylnych kół samochodu, który ciągnie przyczepę. <u>Jazda z przyczepą do tyłu.</u> Wyrobienie umiejętności patrzenia z lotu ptaka. Przejazd torem w kształcie ósemki i slalomem. Cofanie z przyczepą do garażu.	Naukę jazdy z przyczepą (manewry), proponuje się realizować na placu manewrowym.
Zdobywanie doświadczenia.	Jazda z przyczepą w ruchu drogowym. Jazda z przyczepą w ruchu drogowym. Zwrócenie uwagi na dłuższą drogę hamowania i konsekwencje wynikające z gabarytów (długości) samochodu z przyczepą.	Proponuje się trasę urozmaiconą geometrycznie, o małym nasileniu ruchu.

TEMAT X Zachowanie się na drogach ekspresowych. Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy). Zachowanie się w czasie wyprzedzania. Opuszczanie drogi ekspresowej.

Czas realizacji: 2 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania	Treść nauczania	Wskazówki

		metodyczne.
Uświadomienie konieczności pobudzenia i ćwiczenia wyobraźni oraz zdolności przewidywania, jako czynników wspomagających bezpieczeństwo jazdy – w szczególności płynność jazdy i bezkolizyjność.	Zachowanie się na drogach ekspresowych. Drogami ekspresowymi nazywamy drogi przeznaczone wyłącznie dla pojazdów samochodowych. Drogi te posiadają dwie jednokierunkowe jezdnie, o co najmniej dwóch pasach ruchu. Jezdnie bywają często przedzielone pasem zieleni lub energochłonnymi barierami. Szeroka, jednokierunkowa jezdnia, dobra nawierzchnia, łagodne łuki – sprzyjają szybkiej jeździe. Poruszając się taką drogą musimy sobie zdawać sprawę, że prędkość zobowiązuje nas do bardzo skoncentrowanej uwagi, do baczного obserwowania drogi przed i za pojazdem. Patrzeć trzeba znacznie dalej, niż na zwykłej drodze i znacznie wcześniej umieć sobie uzmysłowić sytuację jaka nastąpi za chwilę. Zdolność przewidywania jest jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa w ruchu drogowym! Monotonia jazdy powoduje zanik kontroli nad prędkością. Dlatego trzeba kontrolować prędkość na prędkościomierzu.	Zajęcia należy prowadzić na wybranym odcinku drogi ekspresowej
Zdobycie umiejętności włączania się do ruchu z wykorzystaniem pasa rozbiegowego. Uświadomienie czynnika dynamiki jazdy jako współdecydującego o płynności ruchu i bezpieczeństwie.	Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy). Pojazdy włączające się do ruchu mają obowiązek ustąpić pierwszeństwa pojazdom znajdującym się w ruchu. Pojęcie pierwszeństwa należy tu rozumieć jako niezakłócanie płynności jazdy. Zatrzymanie się na pasie rozbiegowym kończy się zazwyczaj długim oczekiwaniem na przerwę w potoku dość prędko poruszających się pojazdów. Dopasowanie prędkości jazdy na pasie rozbiegowym do prędkości jazdy pojazdów poruszających się po drodze ekspresowej, pozwoli na wykorzystanie niezbyt dużej luki (obserwacja drogi w lusterkach) pomiędzy jadącymi samochodami i płynne włączenie się do ruchu.	
Uświadomienie nadrzędnej roli zdolności przewidywania podczas manewru wyprzedzania, szczególnie przy dużych szybkościach. Ćwiczenie oceny prędkości	Zachowanie się w czasie wyprzedzania. Wyprzedzanie jest jednym z najniebezpieczniejszych manewrów z jakimi się spotykamy w ruchu drogowym. Decydujące znaczenie ma znów zdolność przewidywania. Należy przewidzieć jaki będzie układ pojazdów na drodze za 2, 5, czy 12 sekund? Trzeba ocenić prędkość poruszających się pojazdów. Na drodze	

poruszających się pojazdów. Ćwiczenie perfekcyjnego operowania zmianą biegów, w szczególności przy redukcji. Ćwiczenie obserwacji i przewidywania. Ćwiczenie kultury jazdy poprzez jazdę „wyraźną” i nie stwarzanie sytuacji prowadzącej do zachwiania płynności ruchu.	ekspresowej, samochody z przeciwka jadą inną jezdnią. Jedziemy natomiast z większą szybkością, do której musimy dostosować nasze przewidywania. Musimy patrzeć dalej do przodu i dalej do tyłu. <u>Wyprzedzanie.</u> Rozpoczynamy od oceny sytuacji – spoglądamy w lusterka, czy ktoś szybszy od nas nie rozpoczął już wyprzedzania. Jeżeli nie – sygnalizujemy zamiar zmiany pasa ruchu i przejeżdżamy o jeden pas w lewo. Jednocześnie przyspieszamy. Nierzadko schodzimy o jeden bieg w dół, aby mieć lepsze przyspieszenie i osiągnąć jak największą różnicę prędkości w stosunku do pojazdu wyprzedzanego. Znajdując się na lewym pasie, jeszcze raz upewnimy się co do sytuacji, szczególnie przed pojazdem wyprzedzanym, bo mamy teraz lepszą widoczność. Wyprzedzanie powinno trwać jak najkrócej. Lewym pasem jedziemy tak długo aż w wewnętrznym lusterku zobaczymy przód wyprzedzanego pojazdu. Teraz dopiero możemy włączyć prawy kierunkowskaz i łagodnie zjechać na prawy pas ruchu	
Uświadomienie zagrożenia wywołanego zbyt wczesnym, nie sygnalizowanym, hamowaniem na pasie przeznaczonym do jazdy. Przyswojenie zasady, że hamowanie należy poprzedzić włączeniem kierunkowskazu, który zawczasu, poinformuje o naszym zamiarze i przygotowuje innych użytkowników drogi do ewentualnego zwolnienia tempa jazdy. Hamowanie najlepiej byłoby jednak rozpocząć na pasie przeznaczonym do zjazdu, po opuszczeniu pasów przeznaczonych do jazdy na wprost.	Opuszczanie drogi ekspresowej (pas do zjazdu). Manewr opuszczenia drogi, dzięki pasom specjalnie do tego przeznaczonym, jest manewrem stosunkowo prostym. Pojawia się natomiast problem wyboru odpowiedniego zjazdu. Szczególnie na autostradach trudno się zorientować dokąd nas dany zjazd „wywiezie”. Pomocą są tablice informacyjne. Trzeba je uważnie obserwować. Zbliżając się do miejsca, w którym zamierzamy opuścić drogę ekspresową, włączamy prawy kierunkowskaz, uprzedzając o naszym zamiarze i zjeżdżamy na przeznaczony do zjazdu pas. Starajmy się opuścić drogę bez zmiany prędkości (bez hamowania). Dopiero gdy znajdziemy się na pasie przeznaczonym do zjazdu – rozpoczynamy hamowanie, redukcję biegów i itp. Długotrwała jazda po drodze ekspresowej czy autostradzie, działa nużąco na kierowcę i prowadzi do obniżenia reakcji. Stąd wyhamowanie na pasie przeznaczonym do jazdy – kończy się często zderzeniem, poprzez najechanie z tyłu przez kierowcę, który – po pierwsze – nie zauważył w porę	

	hamującego pojazdu, a po drugie – zapomniał, że droga hamowania przy dużej prędkości wydłuża się nieproporcjonalnie do prędkości. Rozpoczynając naukę zachowania się na drodze, wyobraźmy sobie, że drogą porusza się cała kawalkada pojazdów, a my jedziemy między nimi. Niech nigdy nie uśpi naszej czujności fakt, że w danej chwili, jesteśmy sami na drodze.	

TEMAT XI Powtórzenia wybranych tematów.

Czas realizacji: 2 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Nabywanie umiejętności i doświadczenia.	Powtórzenia wg wybranych tematów.	Wyboru tematu do powtórzenia może dokonać kursant lub instruktor, wybierając najsłabiej opanowane tematy.

3.5. Zachowanie na miejscu wypadku i pomoc przedlekarska

3.5.1. Podział materiału.

L.p	Tematy nauczania	Teoria	Ćwiczenia	Razem
1.	Wypadkowość i ratownictwo drogowe. Zasady postępowania na miejscu wypadku.	1	1	2
2.	Stany zagrożenia życia w wypadkach drogowych. Zranienia, oparzenia, krwotoki, złamania.	1	1	2
	Razem	2	2	4

3.5.2. Materiał nauczania.

TEMAT I Wypadkowość i ratownictwo drogowe. Zasady postępowania na miejscu wypadku.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienia przyczyn jakie mogą spowodować wypadek drogowy. Uświadomienie obowiązku niesienia pomocy poszkodowanym w	Wypadkowość i ratownictwo drogowe. Idea, cele i zakres ratownictwa drogowego. Wypadkowość drogowa. Przepisy prawne. Czynniki zagrożenia wypadkowego. Kierowca a leki. Kierowca a używki Wposażenie samochodu – apteczka, gaśnica, trójkąt odblaskowy. Zasady postępowania na miejscu	Proponuje się metodę wykładu, z wykorzystaniem środków audiowizualnych.

wypadku. Uświadomienie roli organizatora akcji ratowniczej w wypadku drogowym. Poznanie sposobu wnoszenia ofiary wypadku z samochodu. Zdobycie umiejętności posłużenia się gaśnicą.	wypadku. Zabezpieczenie miejsca wypadku. Organizacja współdziałania innych osób. Zawiadomienie o wypadku odpowiednich służb (straż pożarna, pogotowie ratunkowe, policja). Ratowniczy sposób wnoszenia ofiary wypadku z samochodu. Użycie gaśnicy – gaszenie ognia.	Proponuje się ćwiczenia z instruktążem.

TEMAT II Stany zagrożenia w wypadkach drogowych. Zranienia, oparzenia, krwotoki, złamania.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

[illegible]

Egzamin wewnętrzny.

Cel egzaminu	Zadania egzaminacyjne:
Sprawdzenie nabytych w czasie procesu dydaktycznego wiadomości i umiejętności oraz wskazanie ewentualnych braków i niedociągnięć.	1. Ruszenie, włączenie II biegu, osiągnięcie prędkości jazdy 40 km/godz. i zatrzymanie w określonym miejscu. Całe ćwiczenie ma być wykonane na odcinku drogi o długości 50m. 2. Przejazd slalomem z nawrotem. Slalom składa się z 7 słupków rozstawionych w linii prostej.

Sprawdzenie umiejętności jazdy i zachowania się w ruchu miejskim. Sprawdzenie umiejętności jazdy i zachowania na drogach poza obszarem zabudowanym. W przypadku stwierdzenia braków, wskazanie tematów do powtórzenia - zalecenie wykupienia lekcji dodatkowych.	Odległość między słupkami dopasowana do gabarytów samochodu, na którym odbywa się egzamin. 3. Jazda w ruchu miejskim. Zwrócenie uwagi na dopasowanie prędkości do warunków i przepisów ruchu. Szczególnie należy zwrócić uwagę na: - prawidłowe zachowanie na wszelkiego rodzaju skrzyżowaniach, - pewne i bezpieczne zmiany pasów ruchu, - pewne i bezpieczne włączanie się do ruchu, - właściwą interpretację sytuacji drogowej wymuszającej działania wyprzedzające. 4. Jazda poza miastem Szczególnie należy zwrócić uwagę na: - prawidłowe reakcje kierowcy na sytuacje jaka zachodzi na drodze przed i za samochodem. - opanowanie toru jazdy przy prędkościach zbliżonych do maksymalnych dopuszczalnych na drodze poza obszarem zabudowanym. - poprawne (jak na szkoleniu) wykonanie manewru wyprzedzania przy prędkościach zbliżonych do maksymalnej dopuszczalnej. - poprawne zachowanie, gdy pojazd, którym jedziemy jest wyprzedzany. - zachowanie właściwej odległości od pojazdu poprzedzającego, gdy nie ma możliwości, bądź potrzeby wyprzedzania. - umiejętność przewidywania zagrożeń, w tym podczas przejazdu przez małe miejscowości lub wsie położone przy drogach lokalnych. - ogólną kulturę jazdy z zaznaczeniem przyjaznego nastawienia do innych użytkowników drogi.

Kryteria oceny kandydata na kierowcę w czasie egzaminu wewnętrznego praktycznej nauki jazdy.

Egzaminem wewnętrznym objęte są wszystkie elementy wymienione w programie egzaminu. Pierwszą część egzaminu wykonuje się na placu manewrowym, odpowiednio przygotowanym do wymagań egzaminacyjnych.

Ćwiczenie 1. – jest sprawdzianem opanowania dynamicznego ruszenia, osiągnięcia prędkości 40 km/godz.

i zatrzymania pojazdu. Ćwiczenie odbywa się na odcinku drogi o długości 50 m, co wymusza dynamikę jego wykonania. Ćwiczenie to jest nawiązaniem do ruszania i hamowania na skrzyżowaniach.

W ćwiczeniu oceniane będą:

- dynamiczne ruszanie
- utrafienie odpowiedniego momentu do rozpoczęcia hamowania
- zatrzymanie.

Ćwiczenie 2. – jest sprawdzianem opanowania szybkiego kręcenia kierownicą, opanowania umiejętności prawidłowego wyboru strefy skrętu i wykonania nawrotu.

Ocenie podlega:

- sposób kręcenia kierownicą
- wybór strefy skrętu
- tor jazdy w nawrocie.

Prawidłowe wykonanie obu ćwiczeń jest warunkiem zaliczenia tej części egzaminu.

Druga część egzaminu odbywa się w ruchu drogowym w mieście.

Trasa jazdy egzaminacyjnej powinna być tak dobrana aby zawierała wszystkie elementy wymienione w programie egzaminu.

Ocenie podlegać będzie:

- dostosowanie prędkości do warunków jazdy – płynność jazdy
- zachowanie na skrzyżowaniach
- sygnalizowanie zamiaru wykonywanych manewrów – jazda wyraźna.
- umiejętność oceny i interpretacji sytuacji drogowej.

Trzecia część egzaminu dotyczy jazdy poza obszarem zabudowanym.

W tej części egzaminu zadania stwarzać będą konkretne sytuacje drogowe.

Ocenie podlegać będzie:

- prawidłowa reakcja kierowcy na napotkane sytuacje
- poprawność wyboru pasa ruchu
- prawidłowość wykonywania manewrów wyprzedzania, omijania
- prawidłowe zachowanie przy mijaniu i wyprzedzaniu przez inny pojazd
- ogólna kultura jazdy – płynność i wyrazistość.

Oceny poszczególnych elementów egzaminu wewnętrznego dokonuje instruktor prowadzący szkolenie.

Warunkiem zaliczenia drugiej i trzeciej części egzaminu jest poprawne wykonanie wszystkich elementów.

Dopuszcza się drobne uchybienia wynikające z braku doświadczenia, takie jak mało precyzyjne wybranie toru jazdy w zakręcie, czy ustawienie się na najwłaściwszym pasie przy skręcie w lewo na rondzie i itp.

Niedopuszczalne jest zaliczenie egzaminu w przypadku naruszanie przepisów, spowodowanie zagrożenia w ruchu lub zachowanie aroganckie wobec innych uczestników ruchu ze szczególnym uwzględnieniem pieszych i rowerzystów.

W przypadku nie zaliczenia egzaminu wewnętrznego instruktor, celem uzupełnienia umiejętności, **wyznaczy jazdy dodatkowe.**

C. Szczegółowy program szkolenia kat. C

Program nauczania na kursie dla kandydatów na kierowców kat. C.

Uwarunkowania wstępne

Założeniem podstawowym jest kursowy system szkolenia. W kursie uczestniczyć może co najwyżej 20 słuchaczy – kursantów.

Zakłada się, że każdy z uczestników kursu posiada prawo jazdy kat. B.

Program szkolenia zawarty jest w czterech przedmiotach, w ramach których przewidziane są zajęcia teoretyczne, zajęcia praktyczne i ćwiczenia.

Zajęcia teoretyczne i ćwiczenia powinny być prowadzone przez instruktora, wspólnie dla wszystkich uczestników kursu, natomiast zajęcia praktyczne mogą odbywać się w mniejszych grupach lub indywidualnie (nauka jazdy). Instruktor – nauczyciel jazdy powinien być przygotowany do prowadzenia wszystkich przedmiotów i zajęć przewidzianych w programie szkolenia.

Instruktor – nauczyciel jazdy zobowiązany jest do realizacji całości programu nauczania z zachowaniem odpowiedniej korelacji zajęć. Inwencji instruktora pozostawia się metodykę prowadzenia zajęć, dopasowaną do warunków i możliwości dydaktycznych a w odniesieniu do praktycznej nauki jazdy, do warunków terenowych,

Jednostka lekcyjna zajęć teoretycznych i ćwiczeń wynosi 45 min.

Jednostka lekcyjna zajęć praktycznych wynosi 60 min.

Budowa programu

1. Charakterystyka absolwenta kursu.

Określa szczegółowo, jaki zasób wiadomości, umiejętności i nawyków powinien opanować kandydat na kierowcę w wyniku ukończenia kursu.

2. Plan nauczania.

Zawiera przedmioty nauczania, tworzące całość programu z uwzględnieniem wymiaru godzin nauczania każdego przedmiotu.

3. Programy nauczania poszczególnych przedmiotów .

Zawierają cele nauczania.

Ustalają w ramach poszczególnych przedmiotów tematy nauczania ilość godzin, cele nauczania, oraz kolejność w jakiej powinny być realizowane.

Zawierają wskazówki metodyczne dla poszczególnych przedmiotów, sugerujące jak prowadzić pracę dydaktyczną.

1. Charakterystyka absolwenta.

Wiadomości:

Absolwent, w trakcie szkolenia powinien zdobyć następujące wiadomości:

- poznać ogólne zasady i przepisy o ruchu drogowym, w zakresie niezbędnym dla kierowcy kat. C;
- znać zasady przygotowania samochodu ciężarowego do jazdy;
- znać pozycję zasadniczą kierowcy oraz technikę prowadzenia samochodu ciężarowego w różnych warunkach drogowych i atmosferycznych;
- znać zasady obsługi urządzeń sterujących jazdą samochodem, w zakresie niezbędnym ze względu na bezpieczeństwo i prawidłową pracę mechanizmów samochodu;
- ogólną znajomość budowy samochodu ciężarowego, w szczególności elementów mających znaczący wpływ na bezpieczeństwo jazdy.

Umiejętności:

Absolwent, w trakcie szkolenia powinien zdobyć następujące umiejętności:

- stosowania przepisów o ruchu drogowym w praktycznym uczestniczeniu w ruchu drogowym.
- samodzielnego kierowania samochodem ciężarowym w różnych warunkach drogowych i atmosferycznych, w dzień i w nocy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa.
- samodzielnego wykonania podstawowych czynności obsługowych jak:
 - sprawdzenie poziomu oleju,
 - sprawdzenie poziomu płynu chłodzącego,
 - sprawdzenie stanu płynu do spryskiwania szyb,
 - sprawdzenie ciśnienia w ogumieniu,
 - wymiany żarówek.

Nawyki:

Absolwent, w trakcie szkolenia powinien zdobyć następujące nawyki:

- zajmowanie prawidłowej - ustalonej pozycji za kierownicą;
- zapinania pasów bezpieczeństwa przed uruchomieniem silnika i ruszeniem z miejsca;
- prawidłowej obsługi kierownicy, hamulca, sprzęgła, zmiany biegów, kierunkowskazów, świateł, sygnału;
- jazdy prawą stroną jezdni;
- obserwacji drogi przed i za kierowanym pojazdem;
- każdorazowej oceny sytuacji przed włączeniem kierunkowskazu i zmianą pasa ruchu lub kierunku jazdy;
- ustępowania pierwszeństwa przejazdu pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony.
- ustępowania pierwszeństwa przejazdu autobusom włączającym się do ruchu z przystanków;
- ustępowania drogi pojazdom uprzywilejowanym w ruchu.

4. Plan nauczania.

L. p.	Przedmiot nauczania	Teoria	Ćwiczenia	Zajęcia Praktyczne	Razem
1.	Repetytorium z przepisów ruchu drogowego	7	1		8
2.	Technika kierowania samochodem ciężarowym	8	2		10
3.	Zarys budowy samochodu i zasady obsługi technicznej	6	1	1	8
4.	Nauka jazdy			20	20
	Razem	21	4	21	46

3. Programy nauczania.

3.3. Repetytorium z przepisów ruchu drogowego.

3.1.1. Podział materiału nauczania.

L. p.	Tematy nauczania	Teoria	Ćwiczenia	Razem
1.	Wiadomości ogólne. Podstawowe pojęcia.	1		1
2.	Przepisy ogólne o ruchu pojazdów.	1		1
3.	Przepisy szczegółowe o ruchu pojazdów. Znaki i sygnały na drogach.	2	1	3
4.	Ogólne warunki używania pojazdu samochodowego.	1		1
5.	Kierowca pojazdu samochodowego.	1		1
6.	Obowiązki i odpowiedzialność kierowcy i posiadacza pojazdu samochodowego	1		1
	Razem	7	1	8

3.1.2. Materiał nauczania.

TEMAT I Wiadomości ogólne. Podstawowe pojęcia.

Czas realizacji 1 godzina zajęć teoretycznych

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Przypomnienie podstawowych pojęć dotyczących ruchu drogowego. Uświadomienie konieczności istnienia zasad i przepisów ruchu drogowego. Uświadomienie przyczyn wypadków i roli człowieka w ich powstawaniu.	Podstawowe elementy ruchu: droga, pojazd, człowiek. Ruch drogowy porządkowany jest poprzez znaki drogowe, przepisy i zasady ruchu drogowego. Błędy człowieka jako najczęstsza przyczyna wypadków drogowych.	Wykład lub opowiadanie, ilustrowane planszami, przeźrocami itp.
Przypomnienie pojęcia „droga” i jej elementy. Przypomnienie pojęcia obszaru zabudowanego. Uświadomienie pojęcia kierujący i kierowca.	Droga publiczna. Części składowe drogi i ich przeznaczenie. Pas ruchu. Oś jezdni. Chodnik. Pobocze. Określenie obszaru zabudowanego i jego oznakowanie. Kierujący i kierowca. Kierowca, a inni uczestnicy ruchu – rozważa, kultura zachowania, uступliwość, wyrozumiałość. Pojęcia – szczególna ostrożność, ograniczone zaufanie, niedostateczna widoczność.	Wykład lub opowiadanie, ilustrowane planszami, przeźrocami itp.

TEMAT II Przepisy ogólne o ruchu pojazdów.

Czas realizacji 1 godz. teorii

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Przypomnienie zasad ruchu drogowego w nawiązaniu do ruchu prawostronnego Przypomnienie pojęcia skrzyżowania dróg.	Ruch prawostronny, jedno i dwukierunkowy. Ruch okrężny. Ruch na autostradach. Prawne i geometryczne pojęcie skrzyżowania dróg. Podstawowe rodzaje skrzyżowań. Skrzyżowanie o ruchu kierowanym. Skrzyżowanie drogi z torami pojazdów szynowych – kolei. Pojazd. Pojazd silnikowy. Pojazd samochodowy. Pojazd uprzywilejowany. Motocykl. Przyczepa lekka. Pojazd szynowy. Ciężar własny. Dopuszczalny ciężar całkowity.	Pogadanka lub opowiadanie, ilustrowane planszami, przeźrocami, rysunkami na tablicy i itp. Wykład ilustrowany planszami, przeźrocami, rysunkami na tablicy i itp.

TEMAT III Przepisy szczegółowe o ruchu pojazdów. Znaki i sygnały na drogach.**Czas realizacji 2 godziny zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.**

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Uświadomienie okoliczności związanych z wykonywaniem różnych manewrów na drodze. Kształtowanie nawyku obserwacji drogi i otoczenia przed włączeniem kierunkowskazu i rozpoczęciem manewru. Uświadomienie zagrożenia wynikającego z przecinania się kierunków jazdy. Kształtowanie nawyku ustępowania pierwszeństwa przejazdu pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, pojazdowi szynowemu i uprzywilejowanym w ruchu. Kształtowanie nawyku ustępowania pierwszeństwa przejazdu autobusom włączającym się do ruchu z przystanków. Uświadomienie konieczności zajęcia odpowiedniego pasa ruchu przy przejeżdżaniu przez skrzyżowanie. Umysłowienie wyjątkowego zagrożenia podczas przecinania drogi pojazdom szynowym. Uświadomienie konieczności szczególnego zachowania się wobec pojazdów uprzywilejowanych (ułatwienie przejazdu),	Podstawowe manewry na drodze: włączanie się do ruchu, zmiana pasa ruchu, mijanie, omijanie, wyprzedzanie, skręcanie, zawracanie, cofanie, zatrzymanie i postój. Miejsca i okoliczności ograniczenia lub zakazu wykonywania poszczególnych manewrów. Zachowanie ostrożności i właściwe uprzedzanie innych uczestników ruchu przy wykonywaniu manewrów. Manewry związane z przejeżdżaniem przez skrzyżowanie dróg. Zasada ustępowania pierwszeństwa przejazdu pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, przy przecinaniu się kierunków ruchu pojazdów. Odstępstwa od tej zasady. Pierwszeństwo przejazdu pojazdów szynowych, uprzywilejowanych w ruchu oraz pojazdów poruszających się po drodze z pierwszeństwem przejazdu. Ustępowanie pierwszeństwa autobusom włączającym się do ruchu z przystanków. Przejeżdżanie przez skrzyżowanie na wprost, skręcanie w prawo i w lewo. Zajmowanie odpowiedniego pasa ruchu. Przejazdy kolejowe – jedno i wiele torowe. Urządzenia ostrzegawczo – zabezpieczające. Zachowanie szczególnych środków ostrożności przy przejeżdżaniu przez przejazdy kolejowe. Zachowanie się wobec pojazdów: - uprzywilejowanych w ruchu, - jadących w kolumnie, - wykonujących czynności na drodze. Przejeżdżanie przez wyznaczone przejścia dla pieszych, obok przystanków komunikacji publicznej. Zachowanie ostrożności wobec pieszych idących wzdłuż jezdni. Zachowanie szczególnej ostrożności przy przejeżdżaniu przez osiedla, przy szkołach, przedszkolach i tp. Przejeżdżanie obok rowerzystów	Realizację tematu proponuje się metodą opowiadania, pogadanki ewentualnie wykładu z użyciem możliwie dużej ilości środków audio wizualnych.

jadących w kolumnie, wykonujących roboty na drodze. Uświadczenie konieczności szczególnego zachowania się wobec pieszych, rowerzystów, pojazdów zaprzęgowych i pieszych idących w kolumnie. Uświadczenie czynników limitujących bezpieczną prędkość w określonych warunkach ruchu drogowego. Przypomnienie pojęcia „Prędkość bezpieczna”. Przypomnienie pojęcia „Droga hamowania”. Uzmysłowienie w jakich warunkach możemy zatrzymać pojazd i jakie skutki może spowodować bezzasadne zatrzymanie pojazdu. Uświadczenie warunków w jakich pojazd może być holowany. Ugruntowanie wiadomości o kolumnie pojazdów oraz o warunkach jakie muszą spełniać pojazdy jadące w kolumnie. Zdobycie wiadomości o światłach zewnętrznych samochodu ciężarowego / autobusu i o warunkach w jakich światła można i należy używać. Uświadczenia znaczenia sygnału dźwiękowego. Ugruntowanie świadomości o celu stosowania znaków i sygnałów na drogach. Przypomnienie wiadomości o różnych rodzajach znaków i sygnałów oraz sposobie ich umieszczania.	motorowerzystów, pojazdów zaprzęgowych, kolumn osób pieszych idących drogą. Prędkość jazdy. Pojęcie prędkości bezpiecznej. Czynniki mające bezpośredni wpływ na dobór prędkości bezpiecznej – natężenie ruchu, warunki drogowe i atmosferyczne, jazda w dzień i w nocy. Dopuszczalna prędkość jazdy różnych pojazdów. Hamowanie. Pojęcie drogi hamowania. Czynniki wpływające na drogę hamowania (człowiek, pojazd, droga). Zatrzymanie. Miejsca, w których zatrzymywanie jest zabronione. Holowanie. Warunki konieczne jakie musi spełniać pojazd holowany (sprawny układ kierowniczy i hamulcowy a jeżeli są to układy ze wspomaganiem – także sprawny silnik, który w trakcie holowania musi być uruchomiony), oznakowanie. Okoliczności, w których holowanie jest zabronione. Holowanie przyczepy i warunki holowania. Pojęcie kolumny pojazdów. Dopuszczalna liczba pojazdów jadących w kolumnie. Światła zewnętrzne – używanie światła w różnych warunkach drogowych i atmosferycznych, na obszarach zabudowanych i po za obszarami zabudowanymi, w dzień i w nocy. Sygnał dźwiękowy – okoliczności, w których używanie jest zabronione. Cel stosowania znaków i sygnałów na drogach. Znaki pionowe i poziome. Znaki ostrzegawcze – kształt, barwy, ustawienia, strefy obowiązywania. Znaki zakazu i nakazu - kształt, barwy, ustawienia, strefy obowiązywania, treść znaków i stosowanie się do poszczególnych zakazów lub nakazów. Znaki informacyjne – kształt, barwy, ustawienia, treść poszczególnych znaków. Znaki poziome – barwy, treść i sposób zachowania się wobec poszczególnych znaków. Inne znaki i sygnały na drogach. Sygnały świetlne, służące do kierowania ruchem, sygnały dawane przez osoby	

Przypomnienie wiadomości o sygnalizatorach świetlnych oraz o sygnałach dawanych przez osoby kierujące ruchem, sygnałach na przejazdach kolejowych i dawanych przez pojazdy uprzywilejowane w ruchu.	kierujące ruchem, sygnały świetlne i dźwiękowe na przejazdach kolejowych oraz dawane przez pojazdy uprzywilejowane w ruchu.	

TEMAT IV Ogólne warunki używania pojazdu samochodowego.

Czas realizacji 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Zdobycie wiadomości o warunkach technicznych jakie musi spełniać samochód ciężarowy aby mógł być dopuszczony do ruchu na drogach. Uświadomienie związku pomiędzy czystością szyb i kloszy świateł samochodu a brd. Kształtowanie nawyku zapinania pasów bezpieczeństwa. Uświadomienie moralnego obowiązku dopilnowania zapięcia pasów przez pasażera. Uświadomienie zagrożenia spowodowanego przewożonymi przedmiotami w kabinie kierowcy. Przypomnienie wiadomości o ewidencji, rejestracji i badaniach okresowych pojazdu.	Warunki techniczne dopuszczenia samochodów do ruchu na drogach z punktu widzenia bezpieczeństwa: układ kierowniczy, układ hamulcowy, zawieszenie i amortyzatory, ogumienie, światła, sygnał dźwiękowy, prędkościomierz, lusterka, wycieraczki szyb, pasy bezpieczeństwa. Apteczka, gaśnica i trójkąt odblaskowy. Utrzymanie samochodu w czystości, zwłaszcza szyb i kloszy świateł zewnętrznych. Rozmieszczanie przedmiotów przewożonych samochodem ciężarowym. Ewidencja i rejestracja pojazdu, dokumenty i tablice rejestracyjne. Obowiązkowe okresowe badania techniczne.	Z uwagi na zwięzłość treści omawianego tematu sugeruje się metodę wykładu. Równie dobrą może być metoda pogadanki preradzająca się w dyskusję.

TEMAT V Kierowca pojazdu samochodowego.

Czas realizacji 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Uświadomienie odpowiedzialności za skutki ewentualnych wypadków lub kolizji, do których mogłoby dojść w wyniku naruszenia przepisów lub zasad ruchu drogowego. Uświadomienie wpływu alkoholu oraz niektórych leków na obniżenie sprawności kierowcy. Zrozumienie bezpośredniego związku pomiędzy kulturą jazdy, przestrzeganiem zasad i przepisów ruchu drogowego a poprawą bezpieczeństwa na drodze.	Świadomość odpowiedzialności za naruszenie zasad ruchu drogowego. Wpływ alkoholu oraz niektórych leków na obniżenie sprawności kierowcy. Przestrzeganie przepisów ruchu drogowego. Stosowanie zasad: - płynności jazdy, - jazdy wyraźnej, - wykonywania czynności z wyprzedzeniem „działanie zawczasu”, - ograniczonego zaufania. Przestrzeganie ogólnie przyjętych zasad kultury – wyrozumiałość, uścipliwość, powstrzymanie agresji.	Proponuje się metodę wykładu.

TEMAT VI Obowiązki i odpowiedzialność kierowcy i posiadacza pojazdu samochodowego.

Czas realizacji 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Uświadomienie uprawnień wynikających z uzyskania prawa jazdy ale także uświadomienie potencjalnego zagrożenia wynikającego z faktu jadącego samochodu. Poznanie warunków w jakich może dojść do zatrzymania lub cofnięcia prawa jazdy. Uświadomienie konieczności ubezpieczenia samochodu i płynących z ubezpieczenia korzyści. Zdobycie informacji o zasadach zachowania się w przypadku uczestniczenia w wypadku drogowym.	Prawo jazdy i wynikające z prawa jazdy uprawnienia. Zatrzymanie i cofnięcie prawa jazdy. Ubezpieczenie pojazdów OC, NW i AC, korzyści i obowiązki wynikające z ubezpieczeń. Zachowanie się w razie uczestniczenia w wypadku drogowym.	Proponuje się realizację tematu metodą pogadanki. Opowiadanie. Wykład. Opowiadanie (szersze omówienie w przedmiocie pomocy przed lekarskiej).

3.2. Technika kierowania samochodem.

3.2.1. Podział materiału nauczania.

L.p.	Tematy nauczania	Teoria	Ćwiczenia	Razem godzin.
1.	Przygotowanie do jazdy. Uruchamianie silnika. Ruszanie i zatrzymanie. Skręcanie w lewo i w prawo.	1		1
2.	Jazda do tyłu. Ósemka przodem i tyłem. Slalom. Parkowanie. Cofanie. Zawracanie.	1		1
3.	Jazda w ruchu miejskim. Hamowanie. Hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Ruszanie na wzniesieniu.	1		1
4.	Zmiana biegów w górę i w dół z wyrównaniem obrotów silnika.	1		1
5.	Charakterystyki samochodów. Zwiększanie przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skrętu. Dociążanie przodu. Pokonywanie łuków i zakrętów.	1	1	2
6.	Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem w dzień i po zmierzchu. Jazda w górach.	1		1
7.	Jazda drogą ekspresową i autostradą. Włączanie się do ruchu. Zachowanie się w czasie wyprzedzania. Opuszczenie drogi ekspresowej.	1	1	2
8.	Jazda w trudnych warunkach atmosferycznych (ulewa, śnieżyca, mgła). Poślizg – przyczyny – sposoby zapobiegania. Podsumowanie materiału.	1		1
	Razem godzin	8	2	10

3.2.2. Materiał nauczania:

TEMAT I Przygotowanie do jazdy. Uruchamianie silnika. Ruszanie i zatrzymanie. Kręcenie kierownicą – skręty manewrowe.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Przypomnienie reguł prawidłowej pozycji kierowcy, zapewniającej możliwość obsługi urządzeń w samochodzie. Przypomnienie sposobów ergonomicznej i pewnej obsługi urządzeń, co prowadzi do działań szybkich, skutecznych i nie	Przygotowanie do jazdy. Ubiór kierowcy. Zajęcie miejsca za kierownicą. Regulacje: Fotel – siedzenie – jak najdalej do tyłu, tak jednak, aby lewą nogą można było swobodnie wcisnąć pedał sprzęgła, - oparcie – tak, aby ręką można było sięgnąć do umownej godz.12 na kole kierownicy, bez odrywania pleców od oparcia.. - lusterka – w lewym lusterku kierowca powinien widzieć fragment lewego boku pojazdu i lewy obszar przestrzeni za pojazdem, w lusterku prawym – fragment	Zajęcia prowadzone w sali wykładowej, metodą wykładu lub opowiadania, uzupełnionego filmem, slajdami, lub inną formą audio wizualną.

rozpraszających uwagi (nawyk).	prawego boku pojazdu i obszar przestrzeni po prawej stronie za samochodem. Wszystkie lusterka powinny mieć ten sam profil powierzchni odblaskowej. - zagłówki – powinny być ustawione blisko - za głową. Zapięcie pasów. Pozycja zasadnicza. Lewa noga na podłodze, obok sprzęgła lub na specjalnym wsporniku, prawa noga na pedale gazu, ręce na kierownicy w pozycji 9. – 3. Obsługa urządzeń w zasięgu dłoni wspartych na kierownicy. Skręty manewrowe: Przygotowanie do rozpoczęcia skrętu, przy skręcie w lewo, lewa ręka na godz. 12. Przy skręcie w prawo, prawa ręka na godz. 12. Wykonywanie skrętów w lewo i w prawo z przekładaniem rąk ($12 \div 4$ w prawo, $12 \div 8$ w lewo). Skręty szosowe: Przy skręcie w prawo, prawą rękę przekładamy w okolice godz. 12, na taką wysokość aby po wykonaniu skrętu prawa ręka znalazła się na wysokości godz. 3. Ręka lewa, w czasie ciągnięcia kierownicy prawą ręką, przesuwa się pozostając na godz. 9. Tor jazdy korygujemy, trzymając ręce na poziomej średnicy, Skręt kończymy ściągając lewą ręką kierownicę do pozycji wyjściowej. Według tej samej zasady wykonujemy skręt szosowy w lewo. Obsługa pedałów: gazu, hamulca, sprzęgła. Obsługa lewarka zmiany biegów. Obsługa hamulca ręcznego (blokada).	
Poznanie sposobu uruchamiania silnika (silnik benzynowy lub diesel). Poznanie możliwości oceny funkcjonowania lub stanów niektórych urządzeń pojazdu, poprzez obserwację urządzeń kontrolnych lub pomiarowych.	Uruchomienie silnika (wciśnięte sprzęgło). Różnice w uruchamianiu silnika o zapłonie iskrowym i silnika wysoko prężnego. Sprawdzenie przyrządów kontrolno-pomiarowych na desce rozdzielczej.	Proponuje się np. metodę opowiadania, uzupełnioną slajdami, filmem wideo i tp.
Przypomnienie sposobu płynnego ruszania i zatrzymania pojazdu.	Ruszanie: sprzęgło, I bieg, zwolnienie hamulca pomocniczego, spojrzenie w lusterko, kierunkowskaz, zwiększenie obrotów silnika, łagodne puszczenie sprzęgła. Po puszczeniu sprzęgła, lewa noga na wsporniku lub na podłodze obok sprzęgła. Utrzymanie kierunku jazdy na wprost (prawa strona jezdni).	Proponuje się metodę opowiadania, z użyciem środków audiowizualnych.

	Zatrzymanie pojazdu: lusterko, kierunkowskaz, zjechać jak najbliżej prawej krawędzi jezdni, sprzęgło, hamulec, wyłączyć bieg, puścić sprzęgło. Sprawdzić czy samochód się zatrzymał (czy się nie toczy). W przypadku dłuższego postoju - zaciągnąć hamulec pomocniczy (nie stosować w czasie mrozu).	
Przypomnienie zasad posługiwania się kierownicą w odniesieniu do skrętów manewrowych oraz pracy rąk na kierownicy podczas skrętów drogowych. Uświadomienie przewagi „ciągnącego” ruchu ręki nad ruchem pchającym.	Kręcenie kierownicą – skręty manewrowe. Przypomnienie o układzie rąk na kierownicy, przygotowanie do skrętu, praca rąk. Przygotowanie do rozpoczęcia skrętu (lewa lub prawa ręka na godz. 12). Wykonywanie skrętów w lewo i w prawo z przekładaniem rąk (12÷4 w prawo, 12÷8 w lewo) Koło kierownicy obraca się bez przerwy a ręce ciągną kierownicę.	Jako metodę proponuje się opowiadanie z użyciem kierownicy jako elementu do zademonstrowania sposobu posługiwania się kierownicą.

TEMAT II Ogólne zasady jazdy do tyłu. Jazda do tyłu na wprost. Skręty podczas jazdy do tyłu. „Ósemka” przodem i tyłem. Jazda slalomem.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie oczywistej prawdy, że samochód ma tylko jedną stronę prawą i tylko jedną lewą. Przypomnienie sposobu regulacji prędkości jazdy za pomocą sprzęgła – jazda na pół sprzęgle.	Jazda do tyłu. Ogólne zasady jazdy do tyłu. Ustalenie prawej i lewej strony samochodu. Obojętnie czy jedziemy do przodu czy do tyłu – kręcąc kierownicą w prawo pojedziemy w prawo a kręcąc w lewo pojedziemy w lewo. Podczas jazdy do tyłu możemy wykorzystać zasadę jazdy na „pół sprzęgle”. Ustalamy obroty silnika i wykorzystując poślizg sprzęgła - regulujemy prędkość jazdy.	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania. Niezbędną pomocą dydaktyczną będzie tablica. Wskazany byłoby slajdy lub film.
Poznanie zasad stosowanych podczas jazdy do tyłu na wprost samochodem ciężarowym.	Jazda do tyłu na wprost. Pozycja zasadnicza Jak do jazdy do przodu. Drogi za samochodem obserwuje się w lustrach bocznych.	Proponuje się metodę opowiadania. Wskazany byłoby slajdy lub film.

Poznanie zasad stosowanych podczas wykonywania skrętów w czasie jazdy do tyłu samochodem ciężarowym.	Skręty podczas jazdy do tyłu. Skręt w lewo wykonujemy odwracając głowę i patrzymy przez lewe ramię. Przestrzeń za samochodem obserwujemy przez lewe okno samochodu i lewe lustro. Przy skręcie w prawo, odwracamy głowę w prawo, obserwując drogę przez okno i w prawym lustrze. W czasie skrętów kierownice kręcimy obiema rękami, przekładając ręce jak przy skrętach manewrowych. Rozpoczynając jazdę do tyłu, najpierw upewniamy się że mamy wolną przestrzeń za samochodem a dopiero potem ruszamy z miejsca.	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania. Niezbędną pomocą dydaktyczną będzie tablica. Wskazanim byłyby slajdy lub film.
Uzmysłowienie technicznych możliwości skrętu samochodu w prawo i w lewo. Przygotowanie do zdobycia umiejętności oceny przestrzeni niezbędnej do wykonania manewru zawracania przy maksymalnym skręcie kół. Poznanie zasady wykonywania czynności „zawczasu”.	„Ósemka” przodem i tyłem. Jazda torem w kształcie ósemki. Wariant A: przejazd symetryczny – jazda przodem i tyłem. Tor jazdy powinien być taki, żeby samochód przejeżdżając koło słupka ustawiony był prostopadle do prostej łączącej dwa słupki. Wariant B: przejazd niesymetryczny – jazda przodem i tyłem. Tor jazdy powinien być taki, aby samochód po nawrocie znalazł się obok słupka i był ustawiony równolegle do prostej łączącej oba słupki.	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania. Niezbędną pomocą dydaktyczną będzie tablica. Wskazanim byłyby slajdy lub film.
Uświadomienie konieczności szybkiego kręcenia kierownicą. Uświadomienie konieczności nabrania umiejętności wyczuwania gabarytów pojazdu. Pobudzenie wyobraźni, rozwijanie zdolności przewidywania. Stosowanie zasady „zawczasu	Jazda slalomem. Przejazd slalomu z nawrotem, z wykorzystaniem uprzednio zdobytych wiadomości i umiejętności a w szczególności szybkiego i prawidłowego kręcenia kierownicą. <u>Elementy przejazdu slalomu:</u> A/ Właściwe ustawienie pojazdu. B/ Właściwy wybór strefy skrętu (rozpoczęcie skrętu powinno nastąpić „zawczasu” przed mijanym słupkiem). Zachowanie właściwej odległości od słupka związanej z gabarytami pojazdu, co przekłada się bezpośrednio na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. C/ Wykonanie nawrotu w taki sposób, aby po wykonaniu nawrotu pojazd znalazł się obok słupka, w takiej pozycji jak gdyby był to kolejny słupek slalomu (nabieranie umiejętności oceny możliwości skrętu pojazdu, co również przekłada się na brd.	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania. Niezbędną pomocą dydaktyczną będzie tablica. Wskazanim byłyby slajdy lub film
Przypomnienie wcześniej poznanych zasad jazdy do tyłu.	Cofanie. Stosujemy zasady poznane przy jeździe do tyłu. Cofanie po prostej wzdłuż krawężnika.	Proponuje się metodę pogadanki z ilustracjami wideo, slajdami lub

	Cofanie po łuku przy krawężniku_(w prawo) Cofanie po łuku bez krawężnika_(w lewo).	rysunkami na tablicy.
Przypomnienie trzech sposobów zawracania. Uświadomienie konieczności oceny przestrzeni niezbędnej do wykonania skrętu (zawrócenia), obserwacji drogi i użycia kierunkowskazów.	Zawracanie. Zawrócić na drodze możemy na trzy sposoby. <u>Sposób pierwszy – bez cofania –</u> stosujemy gdy mamy odpowiednio dużo miejsca i gdy zezwalają na to przepisy. Jeżeli decydujemy się na zawracanie w obrębie skrzyżowania, to poza względami bezpieczeństwa i porządku na drodze, musimy zwrócić uwagę na wybranie najszerszego miejsca na tym skrzyżowaniu w celu zapewnienia sobie jak największej swobody skrętu. <u>Sposób drugi – z cofaniem i wykorzystaniem np. wjazdu do bramy.</u> Zaleca się wjazd do bramy tyłem, bo ułatwi nam to wyjazd i włączenie się do ruchu. Samochód zatrzymujemy w taki sposób aby można było wycofać się do wjazdu, który chcemy wykorzystać do zawrócenia. Zachowując warunki bezpieczeństwa, wycofujemy się do bramy. Pozostaje nam wyjazd z bramy w lewo i włączenie się do ruchu. <u>Sposób trzeci – z cofaniem na drodze (nie zalecany).</u> Po upewnieniu, że droga jest wolna – sygnalizujemy zamiar skrętu w lewo i od prawego krawężnika rozpoczynamy skręt w lewo. Staramy się jak najwolniej prowadzić samochód (jazda na pół sprzęgle), natomiast jak najszybciej kręcimy kierownicą do oporu w lewo. Dojeżdżając do lewego krawężnika „odbijamy kierownicę w prawo” i zatrzymujemy samochód. Włączamy wsteczny bieg i kręcąc dalej w prawo, wycofujemy się w prawo. Przed dojechaniem tylnymi kołami do krawężnika, znów „odbijamy” kierownicę w lewo i zatrzymujemy samochód. Włączmy I bieg i odjeżdżamy w lewo, dojeżdżając do prawego krawężnika, wzdłuż którego kontynuujemy jazdę.	Proponuje się metodę pogadanki z ilustracjami wideo, slajdami lub rysunkami na tablicy
Uzmysłowienie problemu wyboru miejsca do parkowania z uwzględnieniem możliwości wyjazdu z miejsca zaparkowania. Właściwy wybór rodzaju parkowania	Parkowanie. Parkując powinniśmy ustawić samochód przodem do wyjazdu, aby mieć jak najmniej kłopotów z wyjechaniem. <u>Parkowanie skośne i prostopadłe:</u> Wjechanie przodem lub tyłem (zalecane) w miejsce przeznaczone do parkowania, prostopadłe do krawężnika lub skośnie, w zależności od sytuacji.	Proponuje się metodę pogadanki z ilustracjami wideo, slajdami lub rysunkami na tablicy.

(parkowanie prostopadłe, skośne, boczne, przodem, tyłem) w zależności od warunków terenowych i aktualnej sytuacji.	<u>Parkowanie boczne.</u> Częstym sposobem parkowania jest ustawienie samochodu wzdłuż krawężnika), pomiędzy stojącymi samochodami. <u>Kolejność czynności:</u> - Ustawiamy samochód równoległe do stojącego samochodu, za którym chcemy zaparkować, zachowując odległość ok. $1,5 \div 2$ m. od tego samochodu. O taką samą odległość wyprzedzamy ten samochód. - Włączamy wsteczny bieg, prawy kierunkowskaz i powoli cofając skręcamy kierownicę w prawo. Gdy samochód ustawi się pod kątem ok. 45° do osi jezdni – szybkimi ruchami „odwracamy” kierownicę, wykonując skręt w lewo. Prędkość jazdy samochodu regulujemy jadąc „na pół sprzęgle”. Staramy się jechać równomiernie i jak najwolniej, obserwując drogę za samochodem. I tu uwaga: Musimy na moment odwrócić głowę i sprawdzić, czy przód naszego samochodu zataczając łuk w lewo nie zaczepi o tył samochodu, za którym parkujemy. W ten sposób doprowadzamy samochód do pozycji równoległej do krawężnika.	

TEMAT III Jazda w ruchu miejskim. Hamowanie. Zmniejszenie prędkości jazdy. Zatrzymanie pojazdu. Hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca pomocniczego. Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca zasadniczego.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
<u>Wpojenie płynności jazdy jako jednej z podstawowych zasad bezpieczeństwa!</u> Uzmysłowienie konieczności automatyzacji obsługi urządzeń w samochodzie w sytuacji skupienia uwagi na innych, ważniejszych w danej chwili zagadnieniach. Uświadomienie konieczności uczenia się patrzenia daleko, co ułatwia prowadzenie	Jazda w ruchu miejskim. Jazda w ruchu miejskim wymaga od kierowcy: - stosowania zasad i przepisów ruchu drogowego. - znacznego napięcia uwagi - szybkich zmian decyzji, - szerokiego kąta obserwacji drogi, - zdolności przewidywania poczynąń innych użytkowników drogi, - w przypadku konieczności zatrzymania pojazdu należy tyle samo uwagi poświęcić na obserwację sytuacji przed pojazdem co i za pojazdem, - po zatrzymaniu pojazdu wynikającym z warunków ruchu – włączyć w porę I bieg aby być gotowym do kontynuowania jazdy.	Proponuje się wykład jako metodę nauczania.

samochodu po linii prostej i poszerza kąt widzenia. Wpajanie elastyczności w podejmowaniu niektórych decyzji np. podczas ruszania na skrzyżowaniu.	<u>Przejazd przez skrzyżowanie.</u> Podczas oczekiwania na wjazd na skrzyżowanie należy bacznie obserwować ruch na skrzyżowaniu, uwzględniać szybkość poruszających się pojazdów i w porę ustalić moment dogodny do wjechania na skrzyżowanie, aby wjazd był bezpieczny i nie powodował zachwiania płynności ruchu innych pojazdów. Opuszczenie skrzyżowania powinno być możliwie szybkie. Gdy ruch na skrzyżowaniu jest kierowany – na wjazd oczekuje wiele pojazdów. Należy być przygotowanym, że w momencie ruszenia, kiedy nastawieni jesteśmy na jak najszybsze przejechanie przez skrzyżowanie – nagle będziemy musieli zmienić decyzję i zatrzymać pojazd, bo będą tego wymagały warunki ruchu (np. wtargnięcie pieszego).	
Uświadomienie faktu, że najlepszym zagwarantowaniem bezpieczeństwa jest przestrzeń (bez ograniczeń). W ruchu drogowym, zagrożenie najczęściej związane jest z brakiem wolnej przestrzeni – bo na drodze stoi inny samochód, bo na przejściu dla pieszych znajdują się piesi, bo z zatoki wyjeżdża autobus itp. Te sytuacje zazwyczaj zmuszają nas do hamowania	Hamowanie. Układ hamulcowy i jego obsługa stanowią drugi w hierarchii ważności element bezpieczeństwa jazdy. Dwa cele hamowania: A/ Zmniejszenie prędkości jazdy. W czasie hamowanie nie należy naciskać pedału sprzęgła. Samochód poruszający się na „luzie” lub wciśniętym sprzęgle posiada gorszą sterowność. Wymyka się jeden z elementów sterujących szybkością jazdy (hamownie silnikiem i dociążenie kół przedniej osi). B/ Zatrzymanie pojazdu. Mówiąc o zatrzymaniu samochodu, musimy rozróżnić dwa przypadki: - samochód jadący szybko – zatrzymujemy naciskając najpierw hamulec, zmniejszając szybkość jadącego samochodu a w końcowej fazie hamowania naciskamy „sprzęgło”, w celu odłączenia silnika od kół napędowych, - samochód jadący wolno zatrzymujemy naciskając najpierw „sprzęgło” a potem hamulec.	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania.
Uświadomienie działających na pojazd składowych sił grawitacji, w czasie hamowania na wzniesieniu i spadku drogi.	Hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Podczas hamowania na spadku drogi, siła hamowania przeciwdziała składowa siły ciężkości, która skierowana jest w kierunku jazdy. Podczas hamowanie na wzniesieniu, ta sama składowa siły ciężkości skierowana jest w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy i wspomaga siłę hamowania.	Zajęcia prowadzone w sali wykładowej. Proponuje się wykład jako metodę nauczania. Niezbędną pomocą dydaktyczną będzie tablica.
Uzmysłowienie działania składowej	Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca pomocniczego.	Najwłaściwszą metodą wydaje się

siły ciężkości powodującej stacanie się pojazdu, po zwolnieniu hamulca. Przygotowanie do opanowanie stresu, wywołanego koniecznością precyzyjnego zrównoważenia składowej siły ciężkości z siłą napędową pojazdu a następnie ruszenie pod górkę.	Ruszanie na wzniesieniu kryje w sobie trudny do opanowania moment cofania się samochodu po zwolnieniu hamulca. <u>Ruszanie z użyciem hamulca pomocniczego:</u> - samochód unieruchomiony za pomocą hamulca zasadniczego, - włączamy I bieg, - zaciągamy hamulec pomocniczy, trzymając przycisk, aby nie zadziałała blokada i zwalniamy hamulec zasadniczy, - lekko zwiększamy obroty silnika i rozpoczynamy zwalnianie pedału sprzęgła do momentu kiedy silnik zaczyna „ciągnąć”, - w tym momencie jednocześnie zwiększamy nieco obroty silnika - zwalniamy hamulec pomocniczy i płynnie puszczamy sprzęgło. Im bardziej strome jest wzniesienie tym wyższe obroty silnika potrzebne są do ruszenia.	opowiadanie, uzupełnione rysunkami na tablicy, przeźrocami i itp.
Uzmysłowienie konieczności szybkiego przełożenia prawej nogi z pedału hamulca na pedał gazu i precyzyjnego nim operowania.	Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca zasadniczego. Na niewielkiej pochyłości możemy ruszyć bez użycia hamulca pomocniczego: - należy lekko wyluzować sprzęgło (skasować jałowy ruch sprzęgła do momenty kiedy zaczyna ciągnąć) - szybko przełożyć nogę z hamulca na gaz i po zwiększeniu obrotów - dalej puszczać sprzęgło.	Najwłaściwszą metodą wydaje się opowiadanie, uzupełnione rysunkami na tablicy, przeźrocami i itp

TEMAT IV Technika zmiany biegów podczas jazdy z różnymi prędkościami. Zmiana biegów w górę z prawidłowym dopasowaniem obrotów. Zmiana biegów w dół z wyrównaniem obrotów silnika przed włączeniem niższego biegu i puszczaniem sprzęgła.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Przypomnienie roli skrzyni biegów jako elementu służącego do wykorzystania mocy silnika i osiągania odpowiedniej prędkości lub mocy pojazdu. Przypomnienie wiedzy o mocy silnika w funkcji obrotów i wielkościach charakterystycznych (obroty maks. momentu i maks.	Technika zmiany biegów podczas jazdy z różnymi prędkościami. Skrzynia biegów w samochodzie służy do pełnego wykorzystania mocy silnika przy ograniczonych jego obrotach. Moc silnika rośnie wraz z obrotami ale tylko do pewnego momentu. Dla obrotów silnika wyróżnia się kilka wielkości charakterystycznych: - „wolne obroty” lub „obroty biegu jałowego”- - „obroty maksymalnego momentu - samochód ma najlepsze przyspieszenie. - „obroty maksymalnej mocy” to obroty, przy których silnik osiąga największą moc.	Sugeruje się metodę wykładu, uzupełnioną planszami charakterystyki mocy silnika i charakterystyki prędkości jazdy w funkcji obrotów silnika na poszczególnych biegach (charakterystyka piłowa).

mocy) dla tej zależności.	Przełożenia skrzyni przekładniowej (biegi) dopasowują możliwości silnika do obciążenia. Samochód posiada największą moc i przyspieszenia na biegu pierwszym – za to prędkość jego jest niewielka. Im wyższy bieg tym moc i przyspieszenia mniejsze za to prędkość większa. Stąd, często przy wyprzedzaniu, schodzimy na niższy bieg aby mieć lepsze przyspieszenie, bo skróci to czas wyprzedzania i przebywania na lewej połowie jezdni, przeznaczonej dla pojazdów jadących z przeciwka.	
Uświadomienie potrzeby zdobycia umiejętności skoordynowanej pracy rąk i nóg podczas zmiany biegów, wycucia i tempa zmiany biegów w zależności od warunków w jakich zmieniamy bieg	Zmiana biegów w górę z prawidłowym dopasowaniem obrotów. Do prawidłowego wykonania zmiany biegów, niezbędne jest wycucie, umiejętność wybrania odpowiedniego momentu zmiany biegu a także dopasowanie tempa zmiany biegów do szybkości jazdy samochodu i warunków w jakich zmieniamy bieg. Przygotowanie – polega na przełożeniu lewej nogi nad pedał sprzęgła z jednoczesnym przełożeniem prawej ręki z kierownicy na lewarek zmiany biegów. <u>Zmiana biegu:</u> - Lewa noga wciska pedał sprzęgła a jednocześnie prawa noga zwalnia pedał „gazu” (ruchy obu nóg są zdecydowane). - Prawa ręka (odpowiednio ułożona na lewarku) przesuwa lewarek na „luz” a następnie na zamierzony bieg. - Puszczamy sprzęgło ruchem płynnym z jednoczesnym „dodaniem gazu”, zwiększając obroty silnika	Sugeruje się metodę pogadanki, uzupełnioną planszami charakterystyki mocy silnika i charakterystyki prędkości jazdy w funkcji obrotów silnika na poszczególnych biegach (charakterystyka piłowa).
Uświadomienie warunków w jakich możemy przejść z biegu wyższego na niższy. Uzmysłowienie konieczności dopasowania (zwiększenia) obrotów silnika do obrotów wymaganych na niższym biegu, bez straty prędkości jazdy. Uzmysłowienie czynności manualnych. Uchwycenia najważniejszego momentu i tempa zmiany biegów	Zmiana biegów w dół z wyrównaniem obrotów silnika przed włączeniem niższego biegu i puszczeniem sprzęgła. Podstawowym warunkiem przejścia z wyższego biegu na niższy jest zmniejszenie prędkości jazdy co najmniej do maksymalnej prędkości na niższym biegu. Zmiana biegu – redukcja. - Przygotowanie – jw. - Wciskamy sprzęgło, puszczamy gaz, przesuwamy lewarek na luz (czynności te wykonujemy prawie równocześnie - Zwiększamy obroty, przez krótkotrwałe naciśnięcie pedału gazu, tak aby obroty silnika przekroczyły obroty wymagane przy danej prędkości na niższym biegu. - Włączamy niższy bieg i natychmiast puszczamy sprzęgło z jednoczesnym dodaniem gazu.	Sugeruje się metodę pogadanki, uzupełnioną planszami charakterystyki mocy silnika i charakterystyki prędkości jazdy w funkcji obrotów silnika na poszczególnych biegach (charakterystyka piłowa).

w dół. Uświadomienie konsekwencji niedopasowania obrotów silnika podczas redukcji biegów. Zagrożenie poślizgu kół napędzających w wyniku zbyt mocnego dohamowania silnikiem.	Czas jaki upłynie od momentu krótkotrwałego zwiększenia obrotów (tzw. przegazówki) do momentu puszczenia sprzęgła musi być na tyle krótki aby obroty silnika nie spadły poniżej wartości, wymaganej dla określonej prędkości na niższym biegu.	

TEMAT V Charakterystyki samochodów. Zwiększenie przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skrętu - dociążanie przodu. Pokonywanie łuków i zakrętów. Tory przejazdu przez zakręty. Dobór prędkości przed wejściem w zakręt - hamowanie, zmiana biegu w dół.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie charakterystyki pod sterownej i nadsterownej samochodu jako oceny jego zdolności do pokonywania zakrętów. Uświadomienie zmiany charakterystyki pojazdu, wywołanej rozłożeniem ładunku – przesunięciem środka ciężkości.	Charakterystyki samochodów. Charakterystykę samochodu odzwierciedla jego zdolność do pokonywania zakrętów. Samochód o charakterystyce nadsterownej – zachowuje się w zakręcie tak, jakby chciał pokonać zakręt, mimo niewielkiego skrócenia kół przedniej osi. Tył samochodu jest „wyrzucany” z zakrętu, powodując skręcanie samochodu w kierunku zakrętu. Samochód z charakterystyką pod sterowną niechętnie pokonuje zakręty. W tym przypadku przód samochodu nie chce zmienić toru jazdy zmuszając kierowcę do wykonania głębszego skrętu niż wynikałoby to z krzywizny zakrętu. Czynnikiem decydującym o charakterystyce pojazdu jest usytuowanie środka ciężkości. W przypadku samochodu, umieszczenie silnika w znaczący sposób wpływa na charakterystykę. Samochód z silnikiem z przodu powinien być podsterowny a z silnikiem z tyłu powinien być nadsterowny. Sposób rozłożenia ładunku może wpłynąć na zmianę charakterystyki – przesunięcie środka ciężkości. Ładunek należy rozkładać równomiernie. W samochodzie niebagatelny wpływ na charakterystykę ma umieszczenie osi napędowej. Napęd przedni kojarzony jest z podsterownością, napęd tylny skłania do nadsterowności.	Proponuje się realizację tematu w formie opowiadania.
Uświadomienie	Zwiększenie przyczepności przednich kół	Proponuje się

możliwości dociążenia przodu samochodu w momencie rozpoczynania skrętu.	w momencie rozpoczynania skrętu - dociążanie przodu. Dojeżdżając do zakrętu, na moment przed pierwszym ruchem kierownicą należy puścić gaz. Przyczyni się to do dociążenia przednich kół samochodu, które lepiej rozpoczną wprowadzenie pojazdu w zakręt. „Dodać gazu”, bez obaw popełnienia błędu, możemy w momencie kiedy zaczniemy „prostować” (ustawiać do jazdy na wprost) koła samochodu	realizację tematu w formie opowiadania.
Poznanie zasad wyboru optymalnego toru jazdy przy pokonywaniu łuków i zakrętów Uświadomienie związku pomiędzy prawidłowo wybranym torem jazdy a poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uświadomienie zagrożenia wynikającego z przejechania w zakręcie na lewą stronę jezdni !	Pokonywanie łuków i zakrętów. Tory przejazdu przez zakręty. Poprawny tor jazdy i dostosowanie prędkości są podstawowymi gwarantami bezpiecznej jazdy. - <u>Zakręt w lewo</u> – rozpoczynamy od prawej krawędzi jezdni, tak jak byśmy chcieli się „wychylić”, żeby wcześniej zobaczyć koniec zakrętu. W połowie zakrętu (tzw. „szczycie”) zbliżamy się do osi jezdni a na wyjściu z zakrętu –wracamy do prawej krawędzi jezdni (zmniejszamy działanie sił bocznych). - <u>Zakręt w prawo</u> – rozpoczyna się od osi jezdni, w szczycie zakrętu zbliżamy się do prawej krawędzi a wychodząc z zakrętu – wracamy znowu do osi jezdni. Uzyskany w ten sposób tor jazdy złagodził zakręt, zmniejszając działanie sił bocznych (reakcji odśrodkowej). Mniejsze siły boczne to: - mniejsza szansa poślizgu, - większy margines bezpieczeństwa, - większy komfort, - mniejsze zużycie opon, - mniejsza strata prędkości, - oszczędność paliwa. Należy przy tym pamiętać o kategorycznym zakazie przekraczania osi jezdni. Zmiany toru jazdy możemy dokonywać na swojej (prawej) połowie jezdni lub w ramach namalowanego pasa ruchu. Zakręty następujące bezpośrednio po sobie. Jeżeli np. po prawym zakręcie następuje zakręt lewy, to wychodząc z prawego zakrętu – nie możemy wrócić do osi jezdni, bo nie odpowiada to prawidłowemu wejściu w zakręt lewy. Tak więc wychodząc z prawego zakrętu, musimy pozostać przy prawej krawędzi, bo z tej pozycji będziemy rozpoczynać skręt w lewo. „Patelnia”.	Proponuje się wykład jako metodę realizacji tematu. Niezbędną będzie tablica lub inne środki wizualne dla zobrazowania torów jazdy w zakręcie

	Nieco innego toru jazdy wymaga zakręt, stanowiący zwrot o 180° (tzw. „patelnia”). Zakręt taki rozpoczynamy jak w przykładach powyżej. Zbliżenie się do osi - przy zakręcie lewym lub do prawej strony jezdni - przy zakręcie prawym, wykonujemy jakby z opóźnieniem – po przejechaniu 2/3 łuku. Gdy widzimy koniec zakrętu - rozluźniamy skręt. Zakręt zacieśniający. Podobnym torem jazdy będziemy pokonywali zakręt „zacieśniający”. Pierwszą, łagodną część zakrętu traktujemy jakby przedłużony odcinek prostej, na której „ustawiamy” samochód do drugiej, ostrzejszej części zakrętu. Podobnie jak przy pokonywaniu „patelni”: - opóźniamy zbliżenie się do osi - przy zakręcie lewym lub do prawej strony jezdni - przy zakręcie prawym, - kończymy zakręt – rozluźnieniem skrętu. Zakręt „rozluźniający” następcza mniej kłopotów. W zakręcie rozluźniającym, po przejechaniu ostrzejszej części zakrętu, opóźniamy rozluźnienie. Dobór prędkości przed wejściem w zakręt - hamowanie, zmiana biegu w dół. Prędkość jadącego samochodu dobieramy zależnie od wielu czynników, limitujących dopuszczalną, bezpieczną prędkość. Oto kilka z nich: <u>Kierowca</u> – jego wiedza, umiejętności, doświadczenie, zdolności psychofizyczne. <u>Charakterystyka i stan techniczny pojazdu</u> – zawieszenie, układ hamulcowy, ogumienie!!! <u>Warunki naturalne</u> – droga (nawierzchnia – rodzaj i stan), rodzaj zakrętu (ostry lub łagodny), warunki atmosferyczne (sucho, mokro, śnieg, lód), widoczność, nasilenie ruchu. Czasem wystarczy „zdjąć nogę z gazu”, innym razem trzeba będzie przycisnąć hamulec, w jeszcze innej sytuacji dojdzie redukcja biegów. Kalkulacja prędkości na zakręcie powinna być taka, aby pojazd na wyjściu z zakrętu mógł zwiększać prędkość.	

TEMAT VI Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem w dzień i po zmierzchu. Jazda w górach.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.

Uświadomienie konieczności zastosowania wiedzy teoretycznej o przepisach i zasadach ruchu drogowego oraz znakach i sygnałach drogowych, zdobytej podczas zajęć z przepisów ruchu drogowego do jazdy w ruchu miejskim i po za miastem. Uświadomienie możliwości jazdy z dozwoloną prędkością po za obszarem zabudowanym i wynikającymi z tego zagrożeniami. Uświadomienie wyjątkowego zagrożenia wynikającego z nieprawidłowego wyprzedzania i beztrockiego przejeżdżania przez przejazdy kolejowe i tramwajowe. Uświadomienie współuczestnictwa w ruchu drogowym. Uświadomienie bezpośredniego związku pomiędzy współuczestnictwem i kulturą ruchu drogowego. Oswojenie się z problematyką prowadzeniem samochodu w warunkach po zmierzchu. Poznanie zasad operowania światłami.	Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem w dzień i po zmierzchu. Jazda w mieście, ulicami z kilkoma pasami ruchu. Przestrzeganie zasady ruchu prawostronnego! Przejazd przez skrzyżowania o ruchu kierowanym i nie kierowanym. Przejazd przez skrzyżowanie o ruchu okrężnym. Zajęcie przed skrzyżowaniem pasa ruchu właściwego dla zamierzonego kierunku jazdy. Wyprzedzanie w warunkach ruchu miejskiego. Jazda poza obszarem zabudowanym (70 km/godz.). Omijanie i wyprzedzanie poza obszarem zabudowanym. Wyprzedzanie jest jednym z najniebezpieczniejszych manewrów z jakimi się spotykamy w ruchu drogowym. Największe niebezpieczeństwo tkwi w złej ocenie sytuacji. Decydujące znaczenie ma zdolność przewidywania. Należy przewidzieć jaki będzie układ pojazdów na drodze za 2, 5, czy 12 sekund? Trzeba ocenić prędkość poruszających się pojazdów – tych które jadą w tym samym kierunku co my i tych z przeciwnika. Im większa prędkość tym krótszy czas w którym zmienia się sytuacja na jezdni – to też musimy patrzeć dalej. Dalej do przodu i dalej do tyłu. <u>Wyprzedzanie</u> rozpoczynamy od oceny sytuacji – spoglądamy w lusterka, czy ktoś szybszy od nas nie rozpoczął już wyprzedzania. Jeżeli nie – sygnalizujemy zamiar zmiany pasa ruchu i przejeżdżamy o jeden pas w lewo. Jednocześnie przyspieszamy. Nierzadko schodzimy o jeden bieg w dół, aby mieć lepsze przyspieszenie i osiągnąć jak największą różnicę prędkości w stosunku do pojazdu wyprzedzanego. Znajdując się na lewym pasie, jeszcze raz upewnimy się co do sytuacji, szczególnie przed pojazdem wyprzedzanym, bo mamy teraz lepszą widoczność drogi przed wyprzedzanym pojazdem. Wyprzedzanie możemy zasygnalizować używając sygnalizacji świetlnej lub dźwiękowej. Wyprzedzanie powinno trwać jak najkrócej. Lewym pasem jedziemy tak długo aż uzyskamy wystarczający odstęp od pojazdu wyprzedzanego (prawe lustro) aby bezkolizyjnie zjechać na prawą stronę. Teraz dopiero możemy włączyć prawy kierunkowskaz i łagodnie zjechać na prawy pas ruchu. Przejeżdżanie przez przejazdy kolejowe.	Proponuje się omówienie tematu w formie pogadanki. Niezbędne będą plansze, slajdy lub filmy obrazujące różne sytuacje ruchu drogowego w mieście i poza miastem.

	Przejazdy z rogatkami i pół rogatkami. Krzyż św. Andrzeja. Jazda po zmięczeniu. Używanie świateł drogowych i świateł mijania oraz warunki w jakich tych świateł można używać.	
Uświadomienie zwiększonego zagrożenia spowodowanego brakiem widoczności z powodu dużej ilości zakrętów, szczytów i innych przeszkód terenowych.	Jazda w górach. Jazda w górach jest dobrym testem umiejętności kierowcy. Górskie drogi wymagają szczególnej umiejętności oceny i dopasowania prędkości do warunków jazdy. Warunki te stwarzają zakręty, wzniesienia i spadki, zężenia drogi, mostki i itp. Kierowca musi wykazać się doskonałą operatywnością zarówno w sferze właściwego toru jazdy jak i efektywności jazdy poprzez właściwy dobór przełożenia skrzyni biegów i bezbłędną operację zmiany biegów. Warto przypomnieć, o warunkach hamowania na wzniesieniu i na spadku drogi. Na zężonym odcinku drogi, pojazd jadący z góry powinien ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu pod górę. Na górskich drogach możemy się spotkać z obowiązkiem zakładania łańcuchów przeciwpoślizgowych.	Proponuje się opowiadanie jako metodę realizacji tematu, uzupełnionym pokazem filmu obrazującym różne sytuacje z jakimi spotykamy się podczas jazdy w terenie górzystym.

TEMAT VII Zachowanie się na drogach ekspresowych. Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy). Zachowanie się w czasie wyprzedzania. Opuszczanie drogi ekspresowej (pas do zjazdu).

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie konieczności pobudzenia i ćwiczenia wyobraźni oraz zdolności przewidywania jako czynników wspomagających bezpieczeństwo jazdy – w szczególności - płynność jazdy i jazdę bezkolizyjną.	Zachowanie się na drogach ekspresowych. Drogami ekspresowymi nazywamy drogi przeznaczone wyłącznie dla pojazdów samochodowych. Budową przypominają autostrady. Zasadniczą różnicą są skrzyżowania, które na autostradach budowane są jako bezkolizyjne – wielopoziomowe. Drogi te posiadają dwie jednokierunkowe jezdnie, o co najmniej dwóch pasach ruchu. Jezdnie bywają często przedzielone pasem zieleni lub energochłonnymi barierami. Jazda taką drogą wydaje się być bardzo prosta. Szeroka, jednokierunkowa jezdnia, dobra nawierzchnia, łagodne łuki – sprzyjają szybkiej jeździe. Poruszając się taką drogą musimy sobie zdawać sprawę, że prędkość zobowiązuje nas do bardzo skoncentrowanej uwagi, do bacznej obserwacji drogi przed i za pojazdem. Patrzyć trzeba znacznie dalej, niż na zwykłej drodze i znacznie wcześniej	Opowiadanie uzupełnione pokazem filmu lub slajdów.

	umieć sobie uzmysłwić sytuację jaka nastąpi za chwilę. Zdolność przewidywania jest jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa w ruchu drogowym! Monotonia jazdy powoduje zanik kontroli nad prędkością. Dlatego trzeba kontrolować prędkość na prędkościomierzu.	
Poznanie specyficznej zasady włączania się do ruchu z wykorzystaniem pasa rozbiegowego. Uświadomienie czynnika dynamiki jazdy jako współdecydującego o płynności ruchu i bezpieczeństwie.	Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy). Drogi ekspresowe, podobnie jak autostrady, posiadają w okolicy skrzyżowań tzw. pasy rozbiegowe. Jest to pas jezdni, biegnący wzdłuż właściwej jezdni. Pojazdy włączające się do ruchu mają obowiązek ustąpić pierwszeństwa pojazdom znajdującym się w ruchu. Pojęcie pierwszeństwa należy tu rozumieć jako niezakłócanie płynności jazdy. Zatrzymanie się na pasie rozbiegowym kończy się zazwyczaj długim oczekiwaniem na przerwę w potoku dość prędko poruszających się pojazdów. Dopasowanie prędkości jazdy pojazdów poruszających się po drodze ekspresowej, pozwoli na wykorzystanie niezbyt dużej luki (obserwacja drogi w lusterkach) pomiędzy jadącymi samochodami i płynne włączenie się.	Opowiadanie uzupełnione pokazem filmu lub slajdów.
Uświadomienie nadrzędnej roli zdolności przewidywania podczas manewru wyprzedzania, szczególnie przy dużych szybkościach. Uświadomienie konieczności zdobycia umiejętności oceny prędkości poruszających się pojazdów. Uświadomienie perfekcyjnego operowania zmianą biegów, w szczególności przy redukcji. Uświadomienie konieczności obserwacji i przewidywania. Kształtowanie kultury jazdy poprzez jazdę	Zachowanie się w czasie wyprzedzania. Wyprzedzanie jest jednym z najniebezpieczniejszych manewrów z jakimi się spotykamy w ruchu drogowym. Decydujące znaczenie ma znów zdolność przewidywania. Należy przewidzieć jaki będzie układ pojazdów na drodze za 2, 5, czy 12 sekund? Trzeba ocenić prędkość poruszających się pojazdów. Na drodze ekspresowej, samochody z przeciwka jadą inną jezdnią. Jedziemy natomiast z większą szybkością, do której musimy dostosować nasze przewidywania. Musimy patrzeć dalej do przodu i dalej do tyłu. <u>Wyprzedzanie.</u> Rozpoczynamy od oceny sytuacji – spoglądamy w lusterka, czy ktoś szybszy od nas nie rozpoczął już wyprzedzania. Jeżeli nie – sygnalizujemy zamiar zmiany pasa ruchu i przejeżdżamy o jeden pas w lewo. Jednocześnie przyspieszamy. Nierzadko schodzimy o jeden bieg w dół, aby mieć lepsze przyspieszenie i osiągnąć jak największą różnicę prędkości w stosunku do pojazdu wyprzedzanego.	Opowiadanie uzupełnione pokazem filmu lub slajdów.

„wyraźną” i nie stwarzanie sytuacji prowadzącej do zachwiania płynności ruchu.	Znajdując się na lewym pasie, jeszcze raz upewnimy się co do sytuacji, szczególnie przed pojazdem wyprzedzanym, bo mamy teraz lepszą widoczność. Wyprzedzanie powinno trwać jak najkrócej. Lewym pasem jedziemy tak długo aż uzyskamy wystarczający odstęp od pojazdu wyprzedzanego (prawe lustro) aby bezkolizyjnie zjechać na prawą stronę. Teraz dopiero możemy włączyć prawy kierunkowskaz i łagodnie zjechać na prawy pas ruchu.	
Uświadomienie zagrożenia wywołanego zbyt wczesnym, nie sygnalizowanym, hamowaniem na pasie przeznaczony do jazdy. Przyswojenie zasady, że hamowanie należy poprzedzić włączeniem kierunkowskazu, który zawczasu, poinformuje o naszym zamiarze i przygotuje innych użytkowników drogi do ewentualnego zwolnienia tempa jazdy. Hamowanie najlepiej byłoby jednak rozpocząć na pasie przeznaczonym do zjazdu, po opuszczeniu pasów przeznaczonych do jazdy na wprost.	Opuszczanie drogi ekspresowej (pas do zjazdu). Manewr opuszczenia drogi, dzięki pasom specjalnie do tego przeznaczonym, jest manewrem stosunkowo prostym. Szczególnie na autostradach pojawia się problem wyboru odpowiedniego zjazdu. Często trudno zorientować się dokąd nas dany zjazd „wywiezie”. Z pomocą przychodzą znaki kierunku i miejscowości. Trzeba je uważnie obserwować. Pomylenie zjazdu to nadłożenie nieraz wielu kilometrów - pamiętajmy o zakazie cofania! Zbliżając się do miejsca, w którym zamierzamy opuścić drogę ekspresową, wykorzystujemy przeznaczony do tego pas. Włączmy prawy kierunkowskaz, uprzedzając o naszym zamiarze i zjeżdżamy na przeznaczony do zjazdu pas. Starajmy się opuścić drogę bez zmiany prędkości (bez hamowania). Dopiero gdy znajdziemy się na pasie przeznaczonym do zjazdu - rozpoczynamy hamowanie, redukcję biegów i itp. Długotrwała jazda po drodze ekspresowej czy autostradzie, pozbawionej ostrych zakrętów, z dużą prędkością, działa nużąco na kierowcę i prowadzi do obniżenia reakcji. Stąd hamowanie na pasie przeznaczonym do jazdy – kończy się często zderzeniem, poprzez najechanie z tyłu przez kierowcę, który – po pierwsze – nie zauważył w porę hamującego pojazdu, a po drugie – zapomniał, że droga hamowania przy dużej prędkości wydłuża się nieproporcjonalnie do prędkości. Rozpoczynając naukę zachowania się na drodze, wyobraźmy sobie, że drogą porusza się cała kawalkada pojazdów, a my jedziemy między nimi. Niech nigdy nie uśpi naszej czujności fakt, że w danej chwili, jesteśmy sami na drodze.	Opowiadanie uzupełnione pokazem filmu lub slajdów.

TEMAT VIII Jazda w trudnych warunkach atmosferycznych. Poślizg – przyczyny – sposób zapobiegania.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie zagrożeń w czasie jazdy, wynikających z niesprzyjających warunków atmosferycznych. Uświadomienie faktu, że skutecznym sposobem przeciwdziałania jest ograniczenie prędkości jazdy.	Jazda w trudnych warunkach atmosferycznych. <u>Deszcz.</u> W początkowej fazie, zmieszany z tłustym brudem, tworzy na jezdni cienką niewidoczną warstwę śliskiej mazi. W połączeniu z często występującymi koleinami, stwarza to niebezpieczeństwo wytrącenia samochodu z prostoliniowego toru jazdy. Podczas obfitych opadów, powstaje zjawisko filmu wodnego, powodującego utratę sterowności. Po przejechaniu przez głęboką kałużę, należy pamiętać o wysuszeniu elementów hamujących, przez delikatne przytrzymanie przez pewien czas hamulca zasadniczego. <u>Mgła.</u> Jest jedną z najniebezpieczniejszych sytuacji jaka może nas spotkać na drodze. Ratunkiem jest po prostu bardzo wolna jazda a pomocą są białe linie wyznaczające pasy ruchu. Jeżeli decydujemy się na wyprzedzanie, pamiętajmy o obowiązku użycia sygnału dźwiękowego. <u>Śnieg.</u> Jazda po śniegu, na dobrych oponach nie nastręcza specjalnych trudności a co najważniejsze, nie stanowi elementu zaskoczenia. Wiadomo, że jest ślisko i trzeba uważać. Pomocne mogą się okazać łańcuchy przeciwpoślizgowe. Gorzej jest gdy śnieg posypany solą zaczyna się topić. Wówczas nawierzchnia staje się niejednolita. Są miejsca gdzie jedziemy po mokrym podłożu a już za chwilę jedziemy po lodzie. Najtragiczniejszą jest sytuacja marznącego deszczu lub marznącej mżawki.	Proponuje się metodę opowiadania.
Uświadomienie czym jest poślizg i jakie czynniki go wywołują.	Poślizg – przyczyny – sposób zapobiegania. Poślizgiem określa się sytuację, w której koła przemieszczającego się samochodu ślizgają się po podłożu. Poślizg jest skutkiem pewnych przyczyn, które poślizg wywołały. Mnogość przyczyn mogących wywołać poślizg jest nieprzeliczalna. Jedną z typowych przyczyn jest nadmierna prędkość w zakręcie. Jeżeli siła reakcji odśrodkowej przekroczy siłę przyczepności kół, następuje poślizg. Jeżeli poślizgnęły się tylne koła samochodu, należy ratunku szukać w kierownicy, ustawiając przednie koła w	Proponuje się metodę opowiadania.

	kierunku przemieszczanie się samochodu. Tak ustawione koła spowodują zniwelowanie siły, która spowodowała poślizg. Znacznie trudniejszą jest sytuacja, w której poślizgowi w zakręcie ulegną przednia koła. Wówczas możemy próbować odzyskać przyczepność przednich kół, kierując je w stronę przeciwną do krzywizny zakrętu. Jest to manewr trudny i niebezpieczny z uwagi na brak wolnej przestrzeni. W zakręcie lewym, możemy ratować się poboczem a w zakręcie prawym – lewą stroną jezdni. Grozi to czołowym zderzeniem z pojazdem nadjeżdżającym z przeciwka. Częstą przyczyną poślizgu jest zbyt gwałtowne hamowanie, powodujące zablokowanie kół. Ratunek – puścić hamulec i ponowić hamowanie delikatniej. Naukę trudnej sztuki opanowania poślizgu poleca się na „autodromach” doskonalenia techniki jazdy.	

3.3. Zarys budowy samochodu ciężarowego i zasady obsługi technicznej.

3.3.1. Podział materiału nauczania.

L. p.	Tematy nauczania.	Teoria	Ćwiczenia	Praktyka	Razem
1.	Budowa samochodu ciężarowego – wiadomości ogólne.	1.			1.
2.	Silnik i układ napędowy.	2.	1.		3.
3.	Układ kierowniczy i hamulcowy.	1.			1.
4.	Ogumienie i amortyzatory (brd).	1.			1.
5.	Wyposażenie elektryczne.	1.			1.
6.	Czynności obsługowe.			1.	1.
	Razem	6	1.	1.	8.

3.3.2. Materiał nauczania.

TEMAT I Budowa samochodu ciężarowego - wiadomości ogólne.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie ogólnych zasad budowy samochodu ciężarowego.	Rama podwoziowa. Koła, osie, zawieszenie. Kabina kierowcy. Skrzynia ładunkowa.	Proponuje się metodę wykładu z pokazem plansz, slajdów, filmu.

TEMAT II Silnik i układ napędowy.

Czas realizacji: 2 godziny zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Zdobycie wiedzy o silniku i układzie napędowym. Poznanie zasad smarowania i chłodzenia silnika. Poznanie charakterystyki mocy i momentu obrotowego silnika. Zdobycie podstawowych wiadomości o skrzyni przekładniowej i przeniesieniu momentu obrotowego wału korbowego silnika na koła jezdne. Poznanie zasady działania sprzęgła, przekładni głównej i mechanizmu różnicowego.	Umieszczenie silnika. Silniki o zapłonie iskrowym i samoczynnym. Układ korbowo-tłokowy, wał korbowy. Smarowanie i układ chłodzenia. Charakterystyka mocy i momentu obrotowego. Skrzynia przekładniowa. Zasada działania. Przeniesienie momentu obrotowego wału korbowego silnika poprzez przekładnię i mechanizm różnicowy na koła jezdne. Uzyskanie zwiększonej mocy lub prędkości. Charakterystyka prędkości jazdy w funkcji obrotów silnika dla poszczególnych biegów – charakterystyka „piłowa”. Sprzęgło – zasada działania. Przekładnia główna i mechanizm różnicowy – zasada działania.	Proponuje się metodę wykładu z pokazem plansz, slajdów, filmu.

TEMAT III Układ kierowniczy. Układ hamulcowy.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie zasady działania i mechanizmów układu kierowniczego.	Układ kierowniczy. Ogólna zasada działania układu kierowniczego. Przekładnia ślimakowa i zębatkowa. Układy kierownicze ze wspomaganiami. Zwrotnice i ustawienie kół (zbieżność).	Proponuje się metodę wykładu z pokazem plansz, slajdów, filmu.
Zdobycie wiedzy o działaniu układu hamulcowego hydraulicznego i pneumatycznego. Poznanie działania systemów jedno i dwuprzewodowych do połączeń samochodu z	Układ hamulcowy. Ogólna zasada działania hydraulicznego i pneumatycznego układu hamulcowego. Systemy jedno i dwu obwodowe. Systemy jedno i dwuprzewodowe do połączeń samochodu z przyczepą. Podciśnieniowe urządzenia wspomagające. Hamulec awaryjny i hamulec postojowy. Działanie systemu ABS.	Proponuje się metodę wykładu z pokazem plansz, slajdów, filmu.

przyczepą. Zdobyć wiedzę o urządzeniach wspomagających i działania systemu ABS.		

TEMAT IV Ogumienie. Amortyzatory i stabilizatory.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Zdobyć informacji o ogumieniu i właściwej eksploatacji oraz o wpływie ogumienia na bezpieczeństwo jazdy. Uświadomienie wpływu działania amortyzatorów i stabilizatorów na bezpieczeństwo jazdy	Ogumienie. Ogumienie radialne. Rodzaje bieżnika. Wpływ ciśnienia powietrza na zużycie bieżnika i właściwości trakcyjne. Amortyzatory i stabilizatory. Rola amortyzatorów w układzie jezdnym. Amortyzatory jedno i dwustronnego działania. Rola drążków stabilizacyjnych i reakcyjnych i wpływ ich działania na bezpieczeństwo jazdy.	Opowiadanie uzupełnione pokazem opony. Slajdy z różnymi rodzajami opon.

TEMAT V Wyposażenie elektryczne.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Zdobyć informacji o urządzeniach prądotwórczych w samochodzie. Uświadomienie roli świateł w samochodzie. Uświadomienie wpływu ustawienia świateł na bezpieczeństwo własne i innych użytkowników drogi..	Akumulator. Prądnica lub alternator (prądnica prądu zmiennego trójfazowego – wyprostowanego). Światła pełnią potrójną rolę. Powodują, że pojazd jest widoczny. Uruchamiają światła odbłaskowe innych pojazdów i odbłaskowych znaków drogowych. Oświetlają drogę przed samochodem. Światła zewnętrzne i wewnętrzne samochodu ciężarowego. Reflektory główne i przeciwmgielne – ustawienia. Cechy charakterystyczne żarówek poszczególnych świateł (żarówki dwuwłóknowe, żarówki halogenowe). Sygnał dźwiękowy. Wycieraczki szyb. Bezpieczniki instalacji elektrycznej..	Proponuje się metodę wykładu, lub opowiadania. Główny nacisk należy położyć na cechy użytkowe urządzeń (ustawienie świateł, sposób montowania żarówki itp).

TEMAT VI Czynności obsługowe.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć praktycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie sposobów oszacowania stanu technicznego niektórych układów i urządzeń. Stosowanie zasad BHP przy pracach obsługowych przy samochodzie (np. przy wymianie koła lub sprawdzaniu układu chłodzenia). Zdobycie wiedzy i umiejętności wykonania czynności związanych z codzienną obsługą samochodu oraz wymianą żarówek światel drogowych i światel „stop”.	Układ kierowniczy – nadmierny, summaryczny luz koła kierownicy, objawem niesprawności. Układ hamulcowy – objawy zapowietrzenia (miękki pedał hamulca – „rosnący” przy kolejnych naciskaniach pedału), Sprawdzenie działania układu wspomagania (naciśnięć pedał hamulca i uruchomić silnik. Pedał powinien się lekko obniżyć). Ogumienie – stan, ciśnienie powietrza. Oświetlenie pojazdu – sprawdzenie poprawności działania - szczególnie ustawienia światel głównych i przeciwmgielnych, światel STOP i KIERUNKOWSKAZÓW). Sprawdzenie poziomu oleju, płynu chłodzącego (BHP) płynu hamulcowego (brd), płynu do spryskiwacza szyb (brd), Wymiana żarówek (szczególnie światel drogowych i mijania oraz światel stop i pozycyjnych).	Sugeruje się prowadzenie zajęć przy samochodzie (np. szkoleniowym). Jako metodę proponuje się instruktaz bieżący.

3.4. Nauka jazdy.

3.4.1. Podział materiału.

L.p.	Temat nauczania	Liczba godz.
I	Przygotowanie do jazdy. Ruszanie i zatrzymanie. Kręcenie kierownicą – skrety manewrowe.	1
II	Ogólne zasady jazdy do tyłu. Jazda do tyłu na wprost. Skrety podczas jazdy do tyłu.	1
III	Ósemka przodem i tyłem. Jazda slalomem.	1
IV	Cofanie. Zawracanie. Parkowanie.	1
V	Jazda w ruchu miejskim. Hamowanie, hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca pomocniczego i zasadniczego.	2
VI	Technika zmiany biegów w górę i w dół, podczas jazdy w ruchu drogowym z różnymi prędkościami.	3
VII	Charakterystyki samochodów. Zwiększenie przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skretu. Dociążenie przodu. Pokonywanie łuków i zakrętów.	3
VIII	Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem. Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem po zmięrzchu	4
IX	Zachowanie się na drogach ekspresowych. Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy).	

	Zachowanie się w czasie wyprzedzania. Opuszczenie drogi ekspresowej.	2
X	Powtórzenia wybranych tematów.	2
	Razem godzin	20

3.4.2. Materiał nauczania.

TEMAT I Przygotowanie do jazdy. Ruszanie i zatrzymanie pojazdu. Kręcenie kierownicą - skręty manewrowe.

Czas realizacji: 1 godzina praktycznej nauki jazdy.

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Przypomnienie reguł prawidłowej pozycji kierowcy, zapewniającej możliwość obsługi niezbędnych urządzeń w samochodzie. Przypomnienie sposobów ergonomicznej i pewnej obsługi urządzeń, co prowadzi do działań szybkich, skutecznych i nie rozpraszaających uwagi.	Przygotowanie do jazdy. Zajęcie miejsca za kierownicą. Regulacje: Fotel – siedzenie – jak najdalej do tyłu, tak jednak, aby lewą nogą można było swobodnie wcisnąć pedał sprzęgła. Oparcie – tak, aby ręką można było sięgnąć do umownej godz.12 na kole kierownicy. Kierownica, lusterka, zagłówki. Zapięcie pasów. Pozycja zasadnicza. Lewa noga na podłodze, prawa noga na pedale gazu, ręce na kierownicy w pozycji 9 –3. Obsługa urządzeń w zasięgu dłoni wspartych na kierownicy. Skręty manewrowe i szosowe. Obsługa pedałów: gazu, hamulca, sprzęgła. Obsługa lewarka zmiany biegów. Obsługa hamulca ręcznego (blokada).	W zajęciach może brać udział dwóch kursantów. Zajęcia mogą być prowadzone na placu manewrowym, w pojeździe szkoleniowym. Instruktor demonstruje zajęcie pozycji, regulacje, obsługę urządzeń – po czym wszystkie czynności powtarzają kursanci.
Zdobycie umiejętności uruchamiania silnika (silnik benzynowy lub diesel). Poznanie możliwości oceny funkcjonowania lub stanów niektórych urządzeń pojazdu, poprzez obserwację urządzeń kontrolnych lub pomiarowych. Zdobycie umiejętności płynnego ruszania i zatrzymania pojazdu a także dynamicznego ruszenia, szybkiej zmiany biegu i zatrzymania pojazdu.	Ruszanie i zatrzymanie pojazdu. <u>Uruchomienie silnika</u> (wciśnięte sprzęgło). Sprawdzenie przyrządów kontrolno - pomiarowych na desce rozdzielczej. <u>Ruszanie:</u> sprzęgło, I bieg, zwolnienie hamulca pomocniczego, spojrzenie w lusterko, kierunkowskaz, zwiększenie obrotów silnika, łagodne puszczenie sprzęgła. Pięta lewej nogi oparta na podłodze! Po puszczeniu sprzęgła, lewa noga na podłodze lub wsporniku obok pedału sprzęgła. <u>Zatrzymanie pojazdu:</u> lusterko, kierunkowskaz, zjechać jak najbliżej prawej krawędzi jezdni, sprzęgło, hamulec, wyłączyć bieg, puścić sprzęgło. Sprawdzić czy samochód się zatrzymał (czy się nie toczy). W przypadku dłuższego postoju - zaciągnąć hamulec pomocniczy	Zajęcia prowadzone w pierwszej fazie na placu manewrowym. Jako sprawdzian opanowania umiejętność ruszenia i zatrzymania samochodu, proponuje się poniższe ćwiczenie. Włączenie I biegu, ruszenie, włączenie II biegu, osiągnięcie prędkości jazdy 40 km/godz. i zatrzymanie w określonym miejscu. Całe ćwiczenie ma być wykonane na odcinku drogi o długości ~ 50m.

Utrwalenie wiadomości o pozycji za kierownicą jako czynnika gwarantującego możliwość swobodnej pracy rąk na kierownicy. Utrwalenie zasad posługiwania się kierownicą w odniesieniu do skrętów manewrowych oraz zasygnalizowanie pracy rąk na kierownicy podczas skrętów drogowych. Uświadomienie przewagi „ciągnącego” ruchu ręki nad ruchem pchającym.	Kręcenie kierownicą – skręty manewrowe. Przypomnienie o układzie rąk na kierownicy, przygotowanie do skrętu, praca rąk. Ruszenie – ustalenie stałej prędkości na I biegu (ok.1000 obr/min). Lewa noga obok sprzęgła! Przygotowanie do rozpoczęcia skrętu (lewa lub prawa ręka na godz. 12). Wykonywanie na placu manewrowym, skrętów w lewo i w prawo z przekładaniem rąk (12÷4 w prawo, 12÷8 w lewo) z wykorzystaniem pełnej możliwości skrętu pojazdu. Koło kierownicy obraca się bez przerwy a ręce ciągną kierownicę ! Zmiana kierunku jazdy (plac manewrowy) wg poleceń instruktora.	Zajęcia na placu manewrowym. Sprawdzeniem opanowania sprawności kręcenia kierownicą jest ćwiczenie nazywane „jazdą wzdłuż linii między kołami”. Samochód jedzie na I biegu, bez gazu, okrakiem po linii. Kursant wykonuje skręty w lewo i w prawo (do oporu kierownicy),w takim tempie, żeby żadnym kołem nie najechać na linię.

TEMAT II Ogólne zasady jazdy do tyłu. Jazda do tyłu na wprost. Skręty podczas jazdy do tyłu.

Czas realizacji: 1 godzina praktycznej nauki jazdy.

Cel nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie oczywistej prawdy, że samochód ma tylko jedną stronę prawą i tylko jedną lewą. Zdobycie umiejętności regulacji prędkości jazdy za pomocą sprzęgła – jazda na pół sprzęgle.	Ogólne zasady jazdy do tyłu. Obojętnie czy jedziemy do przodu czy do tyłu – kręcąc kierownicą w prawo pojedziemy w prawo a kręcąc w lewo pojedziemy w lewo. Podczas jazdy do tyłu stosujemy zasadę jazdy na „pół sprzęgle”. Polega ona na tym, że ustalamy obroty silnika a wykorzystując poślizg sprzęgła regulujemy prędkość jazdy.	Zajęcia na placu manewrowym. Przypomnienie zasad jazdy do tyłu. – jazda na wprost, – skręty podczas jazdy do tyłu.
Zdobycie umiejętności jazdy do tyłu wg poznanych zasad podczas zajęć z przedmiotu - technika jazdy.	Jazda do tyłu na wprost. <u>Pozycja zasadnicza:</u> jak do jazdy do przodu. Drogę za samochodem obserwujemy za pomocą luster zewnętrznych.	Zajęcia na placu manewrowym.
Zdobycie umiejętności jazdy do tyłu wg poznanych zasad.	Skręty podczas jazdy do tyłu. Skręt w lewo wykonujemy odwracając głowę i patrzymy przez lewe ramię. Przestrzeń za samochodem obserwujemy przez lewe okno samochodu i w lewym lustrze. Przy skręcie w prawo, odwracamy głowę przez prawe ramię, obserwując drogę w prawym lustrze. W czasie skrętów kierownicę kręcimy obiema rękami, przekładając ręce jak przy	Zajęcia na placu manewrowym.

	skrętach manewrowych. Rozpoczynając jazdę do tyłu, najpierw upewniamy się co do możliwości jazdy, potem dopiero odwracamy się w odpowiednim kierunku i ruszamy z miejsca .	

TEMAT III Ósemka przodem i tyłem. Jazda slalomem.

Czas realizacji: 1 godzina praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie możliwości skrętu samochodu w prawo i w lewo. Zdobycie umiejętności oceny przestrzeni niezbędnej do wykonania manewru zawracania przy maksymalnym skřęcie kół. Wyrobienie nawyku wykonywania czynności „zawczasu”.	„Ósemka” przodem i tyłem. Jazda torem w kształcie ósemki. A: przejazd symetryczny – jazda przodem i tyłem. Tor jazdy powinien być taki, żeby samochód przejeżdżając koło słupka ustawiony był prostopadle do prostej łączącej dwa słupki. B: przejazd niesymetryczny – jazda przodem i tyłem. Tor jazdy powinien być taki, aby samochód po nawrocie znalazł się obok słupka i był ustawiony równolegle do prostej łączącej oba słupki.	Zajęcia na placu manewrowym.
Nabywanie umiejętności prawidłowego i szybkiego kręcenia kierownicą. Zdobycie umiejętności wyczuwania gabarytów pojazdu. Pobudzenie wyobraźni i rozwijanie zdolności przewidywania. Stosowanie zasady „zawczasu”. Zdobywanie umiejętności oceny możliwości skrętu samochodu, co również przekłada się na brd.	Jazda slalomem. <u>Przejazd slalomu z nawrotem</u> , z wykorzystaniem uprzednio zdobytych wiadomości i umiejętności a w szczególności szybkiego i prawidłowego kręcenia kierownicą. <u>Elementy przejazdu slalomu:</u> A/ Właściwe ustawienie samochodu. B/ Właściwy wybór strefy skrętu (rozpoczęcie skrętu powinno nastąpić „zawczasu” przed mijanym słupkiem). Zachowanie właściwej odległości od słupka związanej z gabarytami samochodu, co przekłada się bezpośrednio na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. C/ Wykonanie nawrotu w taki sposób, aby po wykonaniu nawrotu samochód znalazł się obok słupka, w takiej pozycji jak gdyby był to kolejny słupek slalomu.	Zajęcia na placu manewrowym

TEMAT IV Cofanie. Zawracanie. Parkowanie.

Czas realizacji: 1 godzina praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Zdobywanie umiejętności jazdy do	Cofanie. Stosujemy zasady poznane podczas nauki	Proponuje się realizować naukę na

tyłu, wg wcześniej poznanych zasad, w warunkach narzuconych przez sytuację.	jazdy do tyłu. Cofanie po prostej wzdłuż krawężnika. Cofanie po łuku przy krawężniku (w prawo) Cofanie po łuku bez krawężnika (w lewo).	mało ruchliwych ulicach
Przypomnienie wiadomości o trzech sposobach zawracania. Zdobywania umiejętności zawracania w warunkach rzeczywistych. Ćwiczenie nabytych umiejętności kręcenia kierownicą, oceny przestrzeni niezbędnej do wykonania skrętu (zawrócenia), obserwacji drogi i użycia kierunkowskazów.	Zawracanie (trzy sposoby). Sposób pierwszy – bez cofania – stosujemy gdy mamy odpowiednio dużo miejsca i gdy zezwalają na to przepisy. Jeżeli decydujemy się na zawracanie w obrębie skrzyżowania, to poza względami bezpieczeństwa i porządku na drodze, musimy zwrócić uwagę na wybranie najszerszego miejsca na tym skrzyżowaniu w celu zapewnienia sobie jak największej swobody skrętu. Sposób drugi – z cofaniem i wykorzystaniem np. wjazdu do bramy. Zaleca się wjazd do bramy tyłem, bo ułatwi nam to wyjazd i włączenie się do ruchu. Samochód zatrzymujemy w takim miejscu (w zależności od gabarytów samochodu) aby można było wycofać się do wjazdu, który chcemy wykorzystać do zawrócenia. Zachowując warunki bezpieczeństwa, wycofujemy się do bramy. Pozostaje nam wyjazd z bramy w lewo i włączenie się do ruchu. Sposób trzeci – z cofaniem na drodze Po upewnieniu, że droga jest wolna – sygnalizujemy zamiar skrętu w lewo i od prawego krawężnika rozpoczynamy skręt w lewo. Staramy się jak najwolniej prowadzić samochód (pół sprzęgło), natomiast jak najszybciej kręcimy kierownicą do oporu w lewo. Dojeżdżając do lewego krawężnika „odbijamy kierownicę w prawo” i zatrzymujemy samochód. Włączamy wsteczny bieg i kręcąc dalej w prawo, wycofujemy się w prawo. Przed dojechaniem tylnymi kołami do krawężnika (o ile warunki na to pozwalają), znów „odbijamy kierownicę w lewo i zatrzymujemy samochód. Włączmy I bieg i odjeżdżamy w lewo, dojeżdżając do prawego krawężnika, wzdłuż którego kontynuujemy jazdę.	Proponuje się realizować naukę na mało ruchliwych ulicach (placach).
Uzmysłowienie problemu wyboru miejsca do parkowania z uwzględnieniem możliwości wyjazdu z miejsca zaparkowania.	Parkowanie. Parkując powinniśmy ustawić samochód przodem do wyjazdu, aby mieć jak najmniej kłopotów z wyjechaniem. Parkowanie skośne i prostopadłe: Wyjechanie przodem lub tyłem (zalecane) w	Proponuje się realizować naukę na mało ruchliwych ulicach lub na placu manewrowym.

Nabieranie umiejętności wyboru rodzaju parkowania (parkowanie prostopadłe, skośne, boczne, przodem, tyłem) w zależności od warunków terenowych i aktualnej sytuacji. Ćwiczenie nabytych umiejętności jazdy do tyłu oraz sprawnego operowania urządzeniami do sterowania jazdą i sygnalizowania kierunków jazdy.	miejsce przeznaczone do parkowania. Parkowanie boczne. Kolejność czynności: - Ustawiamy samochód równoległe do stojącego samochodu, za którym chcemy zaparkować, zachowując odległość ok. $1.5 \div 2$ m. (w zależności od gabarytów samochodu) od tego samochodu. - O taką samą odległość wyprzedzamy ten samochód. - Włączamy wsteczny bieg, prawy kierunkowskaz i powoli cofając skręcamy kierownicę w prawo. Gdy samochód ustawi się pod kątem ok. 45° do osi jezdni – szybkimi ruchami „odwracamy” kierownicę, wykonując skręt w lewo. Prędkość jazdy samochodu regulujemy jadąc „na pół sprzęgle”. Staramy się jechać równomiernie i jak najwolniej, obserwując drogę za samochodem. I tu uwaga: Musimy na moment odwrócić głowę i sprawdzić, czy przód naszego samochodu zataczając łuk w lewo nie zaczepi o tył samochodu, za którym parkujemy. W ten sposób doprowadzamy samochód do pozycji równoległej do krawężnika.	

TEMAT V Jazda w ruchu miejskim. Hamowanie. Hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca pomocniczego i zasadniczego.

Czas realizacji: 2 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania.	Treść nauczania	Wskazówki metodyczne.
Obycie się z ruchem miejskim i przetransponowanie posiadanej wiedzy teoretycznej w warunkach ruchu drogowego. Wpojenie płynności jazdy jako jednej z podstawowych zasad bezpieczeństwa! Nabieranie automatyzacji obsługi urządzeń w samochodzie, koniecznej w sytuacji skupienia uwagi na innych ważniejszych w danej chwili	Jazda w ruchu miejskim. Jazda trasą o możliwie małym nasileniu ruchu. Jazda w ruchu miejskim wymaga od kierowcy: - stosowania zasad i przepisów ruchu. - znacznego napięcia uwagi - szybkich zmian decyzji, - szerokiego kąta obserwacji drogi, - zdolności przewidywania poczyną innych użytkowników drogi, - w przypadku konieczności zatrzymania pojazdu należy tyle samo uwagi poświęcić na obserwację sytuacji przed pojazdem co i za pojazdem, - po zatrzymaniu pojazdu wynikającym z warunków ruchu – włączyć w porę I bieg aby być gotowym do kontynuowania jazdy.	W tym ćwiczeniu instruktor kładzie nacisk na technikę jazdy kursanta (jazda na wprost, wykonywanie skrętów, ruszanie, zatrzymanie). Jazda ulicami o małym natężeniu ruchu.

zagadnieniach. Zdobycie umiejętności patrzenia daleko, co ułatwia prowadzenie samochodu po linii prostej i poszerza kąt widzenia. Wyrabianie nawyku elastyczności w podejmowaniu niektórych decyzji np. podczas ruszania na skrzyżowaniu.	<u>Przejazd przez skrzyżowanie.</u> Podczas oczekiwania na wjazd na skrzyżowanie należy bacznie obserwować ruch na skrzyżowaniu, uwzględniać szybkość poruszających się pojazdów i w porę ustalić moment dogodny do wjechania na skrzyżowanie, aby wjazd był bezpieczny i nie powodował zachwiania płynności ruchu innych pojazdów. Opuszczenie skrzyżowania powinno być możliwie szybkie. Gdy ruch na skrzyżowaniu jest kierowany – na wjazd oczekuje wiele pojazdów. Należy być przygotowanym, że w momencie ruszenia, kiedy nastawieni jesteśmy na jak najszybsze przejechanie przez skrzyżowanie – nagle będziemy musieli zmienić decyzję i zatrzymać pojazd, bo będą tego wymagały warunki ruchu (np. wtargnięcie pieszego).	
Uświadomienie faktu, że najlepszym zagwarantowaniem bezpieczeństwa jest przestrzeń (bez ograniczeń). Uświadomienie hamowania jako działania zmierzającego do zmniejszenia prędkości jazdy bądź zatrzymania pojazdu. Poznanie zasad zatrzymywania samochodu jadącego szybko i jadącego wolno.	Hamowanie. W ruchu drogowym, zagrożenie najczęściej związane jest z brakiem wolnej przestrzeni – bo na drodze stoi inny samochód, bo na przejściu dla pieszych znajdują się piesi, bo z zatoki wyjeżdża autobus itp. Te sytuacje zmuszają nas do hamowania. Układ hamulcowy i jego obsługa stanowią drugi w hierarchii ważności element bezpieczeństwa jazdy (pierwszoplanowym jest układ kierowniczy). Dwa cele hamowania: A/ Zmniejszenie prędkości jazdy. W czasie hamowanie nie należy naciskać pedału sprzęgła. Samochód poruszający się na „luzie” lub wciśniętym sprzęgle posiada gorszą sterowność. Wymyka się jeden z elementów sterujących szybkością jazdy (hamownie silnikiem i dociążenie kół przedniej osi). B/ Zatrzymanie pojazdu. Mówiąc o zatrzymaniu samochodu, musimy rozróżnić dwa przypadki: - samochód jadący szybko – zatrzymujemy naciskając najpierw hamulec, zmniejszając szybkość jadącego samochodu a w końcowej fazie hamowania naciskamy „sprzęgło”, w celu odłączenia silnika od kół napędowych. - samochód jadący wolno zatrzymujemy naciskając najpierw „sprzęgło” a potem hamulec.	Zajęcia realizować z wykorzystaniem mało ruchliwych ulic.
Uzmysłowienie działania składowej siły ciężkości jako elementy wspomagającego	Hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Podczas hamowania na spadku drogi, siłę hamowania przeciwdziała składowa siła	Realizację ćwiczenia proponuje się na wybranym odcinku drogi ze wzniesieniem

hamowanie (hamowanie na wzniesieniu) lub osłabiającego hamowanie (hamowanie na spadku).	ciężkości, która skierowana jest w kierunku jazdy. Podczas hamowania na wzniesieniu, ta sama składowa siły ciężkości skierowana jest w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy i wspomaga hamowanie.	
Uzmysłowienie działania składowej siły ciężkości powodującej staczanie się samochodu, po zwolnieniu hamulca. Opanowanie stresu, wywołanego koniecznością precyzyjnego zrównoważenia składowej siły ciężkości z siłą napędową samochodu a następnie ruszenie pod górkę.	Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca pomocniczego. Ruszanie na wzniesieniu kryje w sobie trudny moment cofania się samochodu po zwolnieniu hamulca. <u>Ruszanie z użyciem hamulca pomocniczego:</u> Samochód unieruchomiony za pomocą hamulca zasadniczego. Włączamy I bieg, zaciągamy hamulec pomocniczy, trzymając przycisk, aby nie zadziałała blokada. Zwalniamy hamulec zasadniczy. Lekko zwiększamy obroty silnika i rozpoczynamy zwalnianie pedału sprzęgła do momentu kiedy silnik zaczyna „ciągnąć”. W tym momencie zwiększamy nieco obroty silnika - zwalnimy hamulec pomocniczy i płynnie puszczaemy sprzęgło. Im bardziej strome jest wzniesienie tym wyższe obroty silnika potrzebne są do ruszenia.	Naukę ruszania na wzniesieniu realizować można na specjalnie zbudowanym podjeździe lub w normalnych warunkach terenowych nie konieczne na drodze publicznej.
Wyrabianie umiejętności szybkiego przełożenia prawej nogi z pedału hamulca na pedał gazu i precyzyjnego nim operowania.	Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca zasadniczego. Na niewielkiej pochyłości możemy ruszyć bez użycia hamulca pomocniczego: - należy lekko wyluzować sprzęgło (skasować jałowy ruch sprzęgła do momenty kiedy zaczyna ciągnąć) - szybko przełożyć nogę z hamulca na gaz i po zwiększeniu obrotów - dalej puszczać sprzęgło.	Naukę ruszania na wzniesieniu realizować można na specjalnie zbudowanym podjeździe lub w normalnych warunkach terenowych nie konieczne na drodze publicznej.

TEMAT VI Technika zmiany biegów w górę i w dół z wyrównaniem obrotów silnika, podczas jazdy z różnymi prędkościami.

Czas realizacji: 3 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie roli skrzyni biegów jako elementu służącego do wykorzystania mocy silnika i osiągnięcia odpowiedniej prędkości.	Technika zmiany biegów podczas jazdy z różnymi prędkościami. - Skrzynia biegów służy do pełnego wykorzystania mocy silnika przy ograniczonych jego obrotach. Moc silnika rośnie wraz z obrotami ale tylko do pewnego momentu. - „wolne obroty” lub ”obroty biegu	Krótkie przypomnienie roli skrzyni biegów w samochodzie.

Zdobycie umiejętności skoordynowanej pracy rąk i nóg podczas zmiany biegów. Nabieranie wyczucia i tempa zmiany biegów w zależności od warunków w jakich zmieniamy bieg. Nabywanie umiejętności trafnego określenia warunków w jakich możemy przejść z biegu wyższego na niższy. Uzmysłowienie konieczności dopasowania (zwiększenia) obrotów silnika do obrotów wymaganych na niższym biegu, bez straty prędkości jazdy. Opanowanie czynności manualnych. Uchwycenie najważniejszego momentu i tempa zmiany biegów w dół. Uświadomienie	jałowego”, - „obroty maksymalnego momentu, - „obroty maksymalnej mocy” to obroty, - „dopuszczalne obroty silnika” Przełożenia skrzyni przekładniowej (biegi) dopasowują możliwości silnika do obciążenia. Samochód posiada największą moc i przyspieszenia na biegu pierwszym – za to prędkość jego jest niewielka. Im wyższy bieg tym moc i przyspieszenia mniejsze za to prędkość większa. Stąd, często przy wyprzedzaniu, schodzimy na niższy bieg aby mieć lepsze przyspieszenie. Zmiana biegów w górę z prawidłowym dopasowaniem obrotów. Przygotowanie – polega na przełożeniu lewej nogi nad pedał sprzęgła z jednoczesnym przełożeniem prawej ręki z kierownicy na lewarek zmiany biegów. <u>Zmiana biegu:</u> - Lewa noga wciska pedał sprzęgła a jednocześnie prawa noga zwalnia pedał „gazu” (ruchy obu nóg są zdecydowane). - Prawa ręka (odpowiednio ułożona na lewarku) przesuwają lewarek na „luz” a następnie na zamierzony bieg. - Puszczamy sprzęgło ruchem płynnym z jednoczesnym „dodaniem gazu”, zwiększając obroty silnika. Do prawidłowego wykonania zmiany biegów, niezbędne jest wyczucie, umiejętność wybrania odpowiedniego momentu zmiany biegu a także dopasowanie tempa zmiany biegów do szybkości jazdy samochodu i warunków w jakich zmieniamy bieg. Zmiana biegów w dół z wyrównaniem obrotów silnika przed włączeniem niższego biegu i puszczeniem sprzęgła. Podstawowym warunkiem przejścia z wyższego biegu na niższy jest zmniejszenie prędkości jazdy co najmniej do maksymalnej prędkości na niższym biegu. <u>Zmiana biegu – redukcja.</u> - Przygotowanie – jw. - Wciskamy sprzęgło, puszczamy gaz, przesuwamy lewarek na luz (czynności te wykonujemy prawie równocześnie). - Zwiększamy obroty, przez krótkotrwałe naciśnięcie pedału gazu, tak aby obroty silnika przekroczyły obroty wymagane przy danej prędkości na niższym biegu.	Proponuje się prowadzenie nauki na drodze o małym nasileniu ruchu. Sprawdzeniem umiejętności zmiany biegów w dół byłaby jazda po drodze ze wzniesieniem.

konsekwencji niedopasowania obrotów silnika podczas redukcji biegów jakim jest możliwość przyblokowania (poślizgu) kół napędzających.	- Włączamy niższy bieg i natychmiast puszczamy sprzęgło z jednoczesnym dodaniem gazu. Czas jaki upłynie od momentu krótkotrwałego zwiększenia obrotów (tzw. przegazówki) do momentu puszczenia sprzęgła musi być na tyle krótki aby obroty silnika nie spadły poniżej wartości wymaganej dla określonej prędkości na niższym biegu.	

TEMAT VII Charakterystyki samochodów. Zwiększenie przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skrętu - dociążanie przodu. Pokonywanie łuków i zakrętów.

Czas realizacji: 3 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uzmysłowienie charakterystyki pod sterownej i nadsterownej samochodu jako zdolności do pokonywania zakrętów.	Charakterystyki samochodów. Przypomnienie wiadomości charakterystykach samochodów. Charakterystykę samochodu odzwierciedla jego zdolność do pokonywania zakrętów. Samochód o charakterystyce nadsterownej – zachowuje się w zakręcie tak, jakby chciał pokonać zakręt, mimo niewielkiego skrócenia kół przedniej osi. Tył samochodu jest „wyrzucany” z zakrętu, powodując skręcanie samochodu w kierunku zakrętu. Samochód z charakterystyką pod sterowną niechętnie pokonuje zakręty. W tym przypadku przód samochodu nie chce zmienić toru jazdy zmuszając kierowcę do wykonania głębszego skrętu niż wynikałoby to z krzywizny zakrętu.	Naukę pokonywania zakrętów, wskazanym jest poprzedzić krótkim wstępem, przypominającym wiadomości o charakterystykach samochodów.
Opanowanie umiejętności dociążenia przodu samochodu w momencie rozpoczynania skrętu.	Zwiększenie przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skrętu - dociążanie przodu. Dojeżdżając do zakrętu, na moment przed pierwszym ruchem kierownicą należy puścić gaz. Przyczyni się to do dociążenia przednich kół samochodu, które lepiej rozpoczną wprowadzenie pojazdu w zakręt. „Dodać gazu”, bez obaw popełnienia błędu, możemy w momencie kiedy zaczniemy „prostować” (ustawiać do jazdy na wprost) koła samochodu.	Przypomnienie o sposobie zwiększenia przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skrętu. Umiejętność dociążania przodu samochodu w momencie rozpoczynania skrętu, znacznie poprawia bezpieczeństwo jazdy.
Zdobycie umiejętności wyboru optymalnego toru jazdy przy pokonywaniu łuków	Pokonywanie łuków i zakrętów. <u>Tory przejazdu przez zakręty.</u> Poprawny tor jazdy jest podstawowym gwarantem bezpiecznej jazdy.	Przypomnienie zasad wykonywania skrętów szosowych. Naukę pokonywania

i zakrętów. Uświadomienie związku pomiędzy prawidłowo wybranym torem jazdy a po- prawą bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uświadomienie zagrożenia wynikającego z przejechania w zakręcie na lewą stronę jezdni ! Uświadomienie faktu, że prędkość (nadmierna) jest najczęstszą przyczyną wypadku w zakręcie. Zdobycie umiejętności oceny prędkości z uwzględnieniem czynników limitujących bezpieczną prędkość do pokonania danego zakrętu.	- <u>Zakręt w lewo</u> – rozpoczynamy od prawej krawędzi jezdni, tak jak byśmy chcieli się „wychylić” , żeby wcześniej zobaczyć koniec zakrętu. W połowie zakrętu (tzw. „szczycie”) zbliżamy się do osi jezdni a na wyjściu z zakrętu –wracamy do prawej krawędzi jezdni (zmniejszamy siły boczne). - <u>Zakręt w prawo</u> – rozpoczyna się od osi jezdni, w szczycie zakrętu zbliżamy się do prawej krawędzi a wychodząc z zakrętu – wracamy do osi jezdni. Należy przy tym pamiętać o kategoriycznym zakazie przekraczania osi jezdni. Zmiany toru jazdy możemy dokonywać na swojej (prawej) połowie jezdni lub w ramach namalowanego pasa ruchu. <u>Zakręty następujące bezpośrednio po sobie.</u> Jeżeli np. po prawym zakręcie następuje zakręt lewy, to wychodząc z prawego zakrętu nie możemy wrócić do osi jezdni, bo nie odpowiada to prawidłowemu wejściu w zakręt lewy. Tak więc wychodząc z prawego zakrętu, musimy pozostać przy prawej krawędzi, bo z tej pozycji będziemy rozpoczynać skręt w lewo. „<u>Patelnia</u>”. Nieco innego toru jazdy wymaga zakręt, stanowiący zwrot o 180° (tzw. „patelnia”). Zakręt taki rozpoczynamy jak w przykładach powyżej. Zbliżenie się do osi - przy zakręcie lewym lub do prawej strony jezdni - przy zakręcie prawym, wykonujemy jakby z opóźnieniem – po przejechaniu 2/3 łuku. Gdy widzimy koniec zakrętu rozluźniamy skręt. <u>Zakręt zacieśniający.</u> Podobnym torem jazdy będziemy pokonywali zakręt „zacieśniający”. Pierwszą, łagodną część zakrętu traktujemy jakby przedłużony odcinek prostej, na której „ustawiamy” samochód do drugiej, ostrzejszej części zakrętu. Podobnie jak przy pokonywaniu „patelni”: - opóźniamy zbliżenie się do osi - przy zakręcie lewym lub do prawej strony jezdni - przy zakręcie prawym, - kończymy zakręt – rozluźnieniem skrętu. <u>Zakręt „rozluźniający”</u> następcza mniej kłopotów. W zakręcie rozluźniającym, po przejechaniu ostrzejszej części zakrętu, opóźniamy rozluźnienie.	zakrętów, proponuje się prowadzić na wybranych odcinkach krętych dróg. Nie muszą to być górskie serpentyny. Wystarczy kilka zakrętów „lewych”, kilka „prawych” i oczywiście umiarkowana szybkość. Prawidłowo wybrany tor jazdy ma służyć poprawie bezpieczeństwa i komfortu jazdy a nie prowokować do jazdy szybkiej i ryzykownej.

	<u>Dobór prędkości przed wejściem w zakręt.</u> Prędkość jadącego samochodu dobieramy zależnie od wielu czynników, limitujących dopuszczalną, bezpieczną prędkość. Oto kilka z nich: <u>Kierowca</u> – jego wiedza, umiejętności, doświadczenie, zdolności psychofizyczne. <u>Charakterystyka i stan techniczny pojazdu</u> – zawieszenie, układ hamulcowy, ogumienie!!! <u>Warunki naturalne – droga</u> (nawierzchnia – rodzaj i stan), rodzaj zakrętu (ostry lub łagodny), warunki atmosferyczne (sucho, mokro, śnieg, lód), widoczność, nasilenie ruchu. Czasem wystarczy „zdyć nogę z gazu”, innym razem trzeba będzie przycisnąć hamulec, w jeszcze innej sytuacji dojdzie redukcja biegów. Kalkulacja prędkości na zakręcie powinna być taka, aby pojazd na wyjściu z zakrętu mógł zwiększać prędkość.	

TEMAT VIII Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem w dzień i po zmierzchu.

Czas realizacji: 4 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Nabieranie doświadczeń związanych z jazdą z dozwoloną prędkością po za obszarem zabudowanym. Uświadomienie wyjątkowego zagrożenia wynikającego z nieprawidłowego wyprzedzania i beztrostkiego przejeżdżania przez przejazdy kolejowe i tramwajowe. Nabieranie doświadczeń wynikających z współuczestnictwa w ruchu drogowym. Uświadomienie bezpośredniego związku pomiędzy współuczestnictwem i kulturą ruchu drogowego.	Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem. Jazda w ruchu miejskim i po za miastem z zastosowaniem wiedzy, o zasadach i przepisach ruchu drogowego oraz znakach i sygnałach drogowych, zdobytej podczas zajęć teoretycznych. Jazda w mieście, ulicami z kilkoma pasami ruchu. Przestrzeganie zasady ruchu prawostronnego! Przejazd przez skrzyżowania o ruchu kierowanym i nie kierowanym. Przejazd przez skrzyżowanie o ruchu okrężnym. Zajęcie przed skrzyżowaniem pasa ruchu, właściwego dla zamierzonego kierunku jazdy. Wyprzedzanie w warunkach ruchu miejskiego. Jazda poza obszarem zabudowanym (70 km/godz.). Omijanie i wyprzedzanie poza obszarem zabudowanym. Wyprzedzanie jest jednym z najniebezpieczniejszych manewrów z	Sugeruje się prowadzenie nauki w normalnym ruchu drogowym, bez taryfy ulgowej w stosunku do przestrzegania znaków drogowych przepisów i zasad ruchu drogowego.

Oswojenie się z prowadzeniem samochodu w warunkach po zmierzchu. Nabranie umiejętności operowania światłami. Zdobywanie umiejętności nie patrzenia w światła nadjeżdżającego pojazdu.	jakimi się spotykamy w ruchu drogowym. Decydujące znaczenie ma zdolność przewidywania. Należy przewidzieć jaki będzie układ pojazdów na drodze za 2, 5, czy 12 sekund? Trzeba ocenić prędkość poruszających się pojazdów – tych które jadą w tym samym kierunku co my i tych z przeciwna. Im większa prędkość tym krótszy czas w którym zmienia się sytuacja na jezdni – to też musimy patrzeć dalej. Dalej do przodu i dalej do tyłu. <u>Wyprzedzanie</u> rozpoczynamy od oceny sytuacji – spoglądamy w lusterka, czy ktoś szybszy od nas nie rozpoczął już wyprzedzania. Jeżeli nie – sygnalizujemy zamiar zmiany pasa ruchu i przejeżdżamy o jeden pas w lewo. Jednocześnie przyspieszamy. Nierzadko schodzimy o jeden bieg w dół, aby mieć lepsze przyspieszenie i osiągnąć jak największą różnicę prędkości w stosunku do pojazdu wyprzedzanego. Znajdując się na lewym pasie, jeszcze raz upewnimy się co do sytuacji, szczególnie przed pojazdem wyprzedzanym, bo mamy teraz lepszą widoczność drogi przed wyprzedzanym pojazdem. Wyprzedzanie możemy zasygnalizować używając sygnalizacji świetlnej lub dźwiękowej. Wyprzedzanie powinno trwać jak najkrócej. Lewym pasem jedziemy tak długo aż tył naszego samochodu znajdzie się kilka metrów przed pojazdem wyprzedzanym (obserwacja w prawym lustrze). Teraz dopiero możemy włączyć prawy kierunkowskaz i łagodnie zjechać na prawy pas ruchu. Przejeżdżanie przez przejazdy kolejowe. Zapamiętajmy – kolizja z pociągiem to prawie pewna śmierć! Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem po zmierzchu. Światła w samochodzie spełniają potrójną rolę. - Powodują, że jesteśmy na drodze widoczni! - Uruchamiają światła odbłaskowe innych pojazdów i odbłaskowe znaki drogowe. - Oświetlają drogę przed samochodem. Używanie światel mijania i światel drogowych oraz warunki w jakich tych światel można używać. Sposób zmiany światel mijania na światła	Podczas jazdy po zmierzchu zwracać uwagę na stosowanie światel mijania i światel drogowych. Warto zwrócić uwagę jest umiejętność nie patrzenia w światła nadjeżdżającego pojazdu. Wzrok skierowany jest na prawe pobocze. Jest to strefa najslabiej oświetlona a tam właśnie może znajdować się pieszy lub rowerzysta.

	drogowe przy wyprzedzaniu oraz zmiana świateł drogowych na światła mijania gdy jesteśmy wyprzedzani.	

TEMAT IX Zachowanie się na drogach ekspresowych. Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy). Zachowanie się w czasie wyprzedzania. Opuszczanie drogi ekspresowej.

Czas realizacji: 2 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania	Treść nauczania	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie konieczności pobudzenia i ćwiczenia wyobraźni oraz zdolności przewidywania, jako czynników wspomagających bezpieczeństwo jazdy – w szczególności płynność jazdy i bezkolizyjność.	Zachowanie się na drogach ekspresowych. Drogami ekspresowymi nazywamy drogi przeznaczone wyłącznie dla pojazdów samochodowych. Drogi te posiadają dwie jednokierunkowe jezdnie, o co najmniej dwóch pasach ruchu. Jezdnie bywają często przedzielone pasem zieleni lub energochłonnymi barierami. Szeroka, jednokierunkowa jezdnia, dobra nawierzchnia, łagodne łuki – sprzyjają szybkiej jeździe. Poruszając się taką drogą musimy sobie zdawać sprawę, że prędkość zobowiązuje nas do bardzo skoncentrowanej uwagi, do baczного obserwowania drogi przed i za pojazdem. Patrzyć trzeba znacznie dalej, niż na zwykłej drodze i znacznie wcześniej umieć sobie uzmysłowić sytuację jaka nastąpi za chwilę. Zdolność przewidywania jest jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa w ruchu drogowym! Monotonia jazdy powoduje zanik kontroli nad prędkością. Dlatego trzeba kontrolować prędkość na prędkościomierzu.	Proponuje się prowadzenie zajęć na wybranym odcinku drogi ekspresowej.
Zdobycie umiejętności włączania się do ruchu z wykorzystaniem pasa rozbiegowego. Uświadomienie czynnika dynamiki jazdy jako współdecydującego o płynności ruchu i bezpieczeństwie.	Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy). Pojazdy włączające się do ruchu mają obowiązek ustąpić pierwszeństwa pojazdom znajdującym się w ruchu. Pojęcie pierwszeństwa należy tu rozumieć jako niezakłócanie płynności jazdy. Zatrzymanie się na pasie rozbiegowym kończy się zazwyczaj długim oczekiwaniem na przerwę w potoku dość prędko poruszających się pojazdów. Dopasowanie prędkości jazdy na pasie rozbiegowym do prędkości jazdy pojazdów poruszających się po drodze ekspresowej, pozwoli na wykorzystanie niezbyt dużej luki (obserwacja drogi w lusterkach) pomiędzy	Proponuje się wybranie typowego wjazdu na drogę ekspresową z pasem rozbiegowym.

	jadącymi samochodami i płynne włączenie się do ruchu.	
Uświadomienie nadrzędnej roli zdolności przewidywania podczas manewru wyprzedzania, szczególnie przy dużych szybkościach. Ćwiczenie oceny prędkości poruszających się pojazdów. Ćwiczenie perfekcyjnego operowania zmianą biegów, w szczególności przy redukcji. Ćwiczenie obserwacji i przewidywania. Ćwiczenie kultury jazdy poprzez jazdę „wyraźną” i nie stwarzanie sytuacji prowadzącej do zachwiania płynności ruchu.	Zachowanie się w czasie wyprzedzania. Wyprzedzanie na drodze ekspresowej czy autostradzie odbywa się według tych samych zasad co na drogach poza obszarem zabudowania. Różnicą jest większa prędkość poruszających się pojazdów. Rozpoczynamy od oceny sytuacji – spoglądamy w lusterka, czy ktoś szybszy od nas nie rozpoczął już wyprzedzania. Jeżeli nie – sygnalizujemy zamiar zmiany pasa ruchu i przejeżdżamy o jeden pas w lewo. Jednocześnie przyspieszamy. Nierzadko schodzimy o jeden bieg w dół, aby mieć lepsze przyspieszenie i osiągnąć jak największą różnicę prędkości w stosunku do pojazdu wyprzedzanego. Znajdując się na lewym pasie, jeszcze raz upewnimy się co do sytuacji, szczególnie przed pojazdem wyprzedzanym, bo mamy teraz lepszą widoczność. Wyprzedzanie powinno trwać jak najkrócej. Lewym pasem jedziemy tak długo aż uzyskamy wystarczający odstęp od pojazdu wyprzedzanego (prawe lustro) aby bezkolizyjnie zjechać na prawą stronę. Teraz dopiero możemy włączyć prawy kierunkowskaz i łagodnie zjechać na prawy pas ruchu	Proponuje się prowadzenie zajęć na wybranym odcinku drogi ekspresowej
Uświadomienie zagrożenia wywołanego zbyt wczesnym, nie sygnalizowanym, hamowaniem na pasie przeznaczonym do jazdy. Przyswojenie zasady, że hamowanie należy poprzedzić włączeniem kierunkowskazu, który zawczasu, poinformuje o naszym zamiarze i przygotuje innych użytkowników drogi do ewentualnego zwolnienia tempa jazdy. Hamowanie najlepiej byłoby jednak rozpocząć na pasie przeznaczonym do zjazdu, po opuszczeniu pasów przeznaczonych do jazdy na wprost.	Opuszczanie drogi ekspresowej (pas do zjazdu). Manewr opuszczenia drogi, dzięki pasom specjalnie do tego przeznaczonym, jest manewrem stosunkowo prostym. Pojawia się natomiast problem wyboru odpowiedniego zjazdu. Szczególnie na autostradach trudno się zorientować dokąd nas dany zjazd „wywiezie”. Pomocą są tablice informacyjne. Trzeba je uważnie obserwować. Zbliżając się do miejsca, w którym zamierzamy opuścić drogę ekspresową, włączamy prawy kierunkowskaz, uprzedzając o naszym zamiarze i zjeżdżamy na przeznaczony do zjazdu pas. Starajmy się opuścić drogę bez zmiany prędkości (bez hamowania). Dopiero gdy znajdziemy się na pasie przeznaczonym do zjazdu – rozpoczynamy hamowanie, redukcję biegów i itp. Długotrwała jazda po drodze ekspresowej czy autostradzie, działa nużąco na kierowcę i prowadzi do obniżenia reakcji. Stąd	Proponuje się wybranie typowego wyjazdu z drogi ekspresowej z pasem do zjazdu.

	wyhamowanie na pasie przeznaczonym do jazdy – kończy się często zderzeniem, poprzez najechanie z tyłu przez kierowcę, który – po pierwsze – nie zauważył w porę hamującego pojazdu, a po drugie – zapomniał, że droga hamowania przy dużej prędkości wydłuża się nieproporcjonalnie do prędkości. Rozpoczynając naukę zachowania się na drodze, wyobraźmy sobie, że drogą porusza się cała kawalkada pojazdów, a my jedziemy między nimi. Niech nigdy nie uśpi naszej czujności fakt, że w danej chwili, jesteśmy sami na drodze.	

TEMAT X Powtórzenia wybranych tematów.

Czas realizacji: 2 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Nabywanie umiejętności i doświadczenia.	Powtórzenia wg wybranych tematów.	Wyboru tematu do powtórzenia może dokonać kursant lub instruktor, wybierając najslabiej opanowane tematy.

Egzamin wewnętrzny.

Cel egzaminu	Zadania egzaminacyjne:
Sprawdzenie nabytych w czasie procesu dydaktycznego wiadomości i umiejętności oraz wskazanie ewentualnych braków i niedociągnięć. Sprawdzenie umiejętności jazdy i zachowania się w ruchu miejskim. Sprawdzenie umiejętności jazdy i zachowania na drogach poza obszarem zabudowanym. W przypadku stwierdzenia braków, wskazanie tematów do powtórzenia - zalecenie wykupienia lekcji dodatkowych.	1. Ruszenie, włączenie II biegu, osiągnięcie prędkości jazdy 40 km/godz. i zatrzymanie w określonym miejscu. Całe ćwiczenie ma być wykonane na odcinku drogi o długości ~50m. 2. Przejazd slalomem z nawrotem. Slalom składa się z 7 słupków rozstawionych w linii prostej. Odległość między słupkami dopasowana do gabarytów samochodu, na którym odbywa się egzamin. 3. Jazda w ruchu miejskim. Zwrócenie uwagi na dopasowanie prędkości do warunków i przepisów ruchu. Szczególnie należy zwrócić uwagę na: - prawidłowe zachowanie na wszelkiego rodzaju skrzyżowaniach, - pewne i bezpieczne zmiany pasów ruchu, - pewne i bezpieczne włączanie się do ruchu, - właściwą interpretację sytuacji drogowej wymuszającej działania wyprzedzające. 4. Jazda poza miastem Szczególnie należy zwrócić uwagę na: - prawidłowe reakcje kierowcy na sytuacje jaka zachodzi na drodze

	przed i za samochodem; - opanowanie toru jazdy przy prędkościach zbliżonych do maksymalnych dopuszczalnych na drodze poza obszarem zabudowanym; - poprawne (jak na szkoleniu) wykonanie manewru wyprzedzania przy prędkościach zbliżonych do maksymalnej dopuszczalnej; - poprawne zachowanie, gdy pojazd, którym jedziemy jest wyprzedzany; - zachowanie właściwej odległości od pojazdu poprzedzającego, gdy nie ma możliwości, bądź potrzeby wyprzedzania; - umiejętność przewidywania zagrożeń, w tym podczas przejazdu przez przejazdy kolejowe oraz małe miejscowości lub wsie położone przy drogach lokalnych; - ogólną kulturę jazdy z zaznaczeniem przyjaznego nastawienia do innych użytkowników drogi.

Kryteria oceny kandydata na kierowcę w czasie egzaminu wewnętrznego praktycznej nauki jazdy.

Egzaminem wewnętrznym objęte są wszystkie elementy wymienione w programie egzaminu. Pierwszą część egzaminu wykonuje się na placu manewrowym, odpowiednio przygotowanym do wymagań egzaminacyjnych.

Ćwiczenie 1. – jest sprawdzianem opanowania dynamicznego ruszenia, osiągnięcia prędkości 40 km/godz. i zatrzymania pojazdu. Ćwiczenie odbywa się na odcinku drogi o długości ~50 m, co wymusza dynamikę jego wykonania. Ćwiczenie to jest nawiązaniem do ruszania i hamowania na skrzyżowaniach.

W ćwiczeniu oceniane będą:

- dynamiczne ruszanie
- utrafienie odpowiedniego momentu do rozpoczęcia hamowania
- zatrzymanie.

Ćwiczenie 2. – jest sprawdzianem opanowania szybkiego kręcenia kierownicą, opanowania umiejętności prawidłowego wyboru strefy skrętu i wykonania nawrotu.

Ocenie podlega:

- sposób kręcenia kierownicą
- wybór strefy skrętu
- tor jazdy w nawrocie.

Prawidłowe wykonanie obu ćwiczeń jest warunkiem zaliczenia tej części egzaminu.

Druga część egzaminu odbywa się w ruchu drogowym w mieście.

Trasa jazdy egzaminacyjnej powinna być tak dobrana aby zawierała wszystkie elementy wymienione w programie egzaminu.

Ocenie podlegać będzie:

- dostosowanie prędkości do warunków jazdy – płynność jazdy
- zachowanie na skrzyżowaniach
- sygnalizowanie zamiaru wykonywanych manewrów – jazda wyraźna.
- umiejętność oceny i interpretacji sytuacji drogowej.

Trzecia część egzaminu dotyczy jazdy poza obszarem zabudowanym.

W tej części egzaminu zadania stwarzać będą konkretne sytuacje drogowe.

Ocenie podlegać będzie:

- prawidłowa reakcja kierowcy na napotkane sytuacje
- poprawność wyboru pasa ruchu
- prawidłowość wykonywania manewrów wyprzedzania, omijania
- prawidłowe zachowanie przy mijaniu i wyprzedzaniu przez inny pojazd
- ogólna kultura jazdy – płynność i wyrazistość.

Oceny poszczególnych elementów egzaminu wewnętrznego dokonuje instruktor prowadzący szkolenie.

Warunkiem zaliczenia drugiej i trzeciej części egzaminu jest poprawne wykonanie wszystkich elementów.

Dopuszcza się drobne uchybienia wynikające z braku doświadczenia, takie jak mało precyzyjne wybranie toru jazdy w zakręcie, czy ustawienie się na najwłaściwszym pasie przy skręcie w lewo na rondzie i itp.

Niedopuszczalne jest zaliczenie egzaminu w przypadku naruszanie przepisów, spowodowanie zagrożenia w ruchu lub zachowanie aroganckie wobec innych uczestników ruchu ze szczególnym uwzględnieniem pieszych i rowerzystów.

W przypadku nie zaliczenia egzaminu wewnętrznego instruktor, celem uzupełnienia umiejętności, wyznaczy jazdy dodatkowe.

D. Szczegółowy program szkolenia kat D

Program nauczania na kursie dla kandydatów na kierowców kat. D.

Uwarunkowania wstępne.

Założeniem podstawowym jest kursowy system szkolenia. W kursie uczestniczyć może co najwyżej 20 słuchaczy – kursantów.

Zakłada się, że każdy z uczestników kursu posiada prawo jazdy kat. B.

Program szkolenia zawarty jest w czterech przedmiotach, w ramach których przewidziane są zajęcia teoretyczne, zajęcia praktyczne i ćwiczenia.

Zajęcia teoretyczne i ćwiczenia powinny być prowadzone przez instruktora, wspólnie dla wszystkich uczestników kursu, natomiast zajęcia praktyczne mogą odbywać się w mniejszych grupach lub indywidualnie (nauka jazdy). Instruktor – nauczyciel jazdy powinien być przygotowany do prowadzenia wszystkich przedmiotów i zajęć przewidzianych w programie szkolenia.

Instruktor – nauczyciel jazdy zobowiązany jest do realizacji całości programu nauczania z zachowaniem odpowiedniej korelacji zajęć. Inwencji instruktora pozostawia się metodykę prowadzenia zajęć, dopasowaną do warunków i możliwości dydaktycznych a w odniesieniu do praktycznej nauki jazdy, do warunków terenowych,

Jednostka lekcyjna zajęć teoretycznych i ćwiczeń wynosi 45 min.

Jednostka lekcyjna zajęć praktycznych wynosi 60 min.

Budowa programu.

1. Charakterystyka absolwenta kursu.

Określa szczegółowo, jaki zasób wiadomości, umiejętności i nawyków powinien opanować kandydat na kierowcę w wyniku ukończenia kursu.

2. Plan nauczania.

Zawiera przedmioty nauczania, tworzące całość programu z uwzględnieniem wymiaru godzin nauczania każdego przedmiotu.

3. Programy nauczania poszczególnych przedmiotów.

Zawierają cele nauczania.

Ustalają w ramach poszczególnych przedmiotów tematy nauczania ilość godzin, cele nauczania, oraz kolejność w jakiej powinny być realizowane.

Zawierają wskazówki metodyczne dla poszczególnych przedmiotów, sugerujące jak prowadzić pracę dydaktyczną.

1. Charakterystyka absolwenta.

Wiadomości:

Absolwent, w trakcie szkolenia powinien zdobyć następujące wiadomości:

- poznać ogólne zasady i przepisy o ruchu drogowym, w zakresie niezbędnym dla kierowcy kat. D.;
- znać zasady przygotowania autobusu do jazdy;
- znać pozycję zasadniczą kierowcy oraz technikę prowadzenia samochodu ciężarowego / autobusu w różnych warunkach drogowych i atmosferycznych;
- znać zasady obsługi urządzeń sterujących jazdą samochodem, w zakresie niezbędnym ze względu na bezpieczeństwo i prawidłową pracę mechanizmów samochodu.
- znać ogólną znajomość budowy autobusu, w szczególności elementów mających znaczący wpływ na bezpieczeństwo jazdy.

Umiejętności:

Absolwent, w trakcie szkolenia powinien zdobyć następujące umiejętności:

- stosowania przepisów o ruchu drogowym w praktycznym uczestniczeniu w ruchu drogowym.
- samodzielnego kierowania autobusem w różnych warunkach drogowych i atmosferycznych, w dzień i w nocy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa;
- samodzielnego wykonania podstawowych czynności obsługowych jak:
 - sprawdzenie poziomu oleju,
 - sprawdzenie poziomu płynu chłodzącego,
 - sprawdzenie stanu płynu do spryskiwania szyb,
 - sprawdzenie ciśnienia w ogumieniu, wymiany żarówek.

Nawyki:

Absolwent, w trakcie szkolenia powinien zdobyć następujące nawyki:

- zajmowanie prawidłowej - ustalonej pozycji za kierownicą;
- zapinania pasów bezpieczeństwa przed uruchomieniem silnika i ruszeniem z miejsca;
- prawidłowej obsługi kierownicy, hamulca, sprzęgła, zmiany biegów, kierunkowskazów, świateł, sygnału;
- jazdy prawą stroną jezdni;
- obserwacji drogi przed i za kierowanym pojazdem;
- każdorazowej oceny sytuacji przed włączeniem kierunkowskazu i zmianą pasa ruchu lub kierunku jazdy;
- ustępowania pierwszeństwa przejazdu pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony;
- ustępowania pierwszeństwa przejazdu autobusom włączającym się do ruchu z przystanków;

- ustępowania drogi pojazdom uprzywilejowanym w ruchu.

2. Plan nauczania.

L.p.	Przedmiot nauczania	Teoria	Ćwiczenia	Zajęcia Praktyczne	Razem
1.	Repetytorium z przepisów ruchu drogowego	7	1		8
2.	Technika kierowania autobusem	8	2		10
3.	Zarys budowy samochodu i zasady obsługi technicznej	6	1	1	8
4.	Nauka jazdy			20	20
	Razem	21	4	21	46

3. Programy nauczania.

3.1. Repetytorium z przepisów ruchu drogowego.

3.1.1. Podział materiału nauczania.

L.p.	Tematy nauczania	Teoria	Ćwiczenia	Razem
1.	Wiadomości ogólne. Podstawowe pojęcia.	1		1
2.	Przepisy ogólne o ruchu pojazdów.	1		1
3.	Przepisy szczegółowe o ruchu pojazdów. Znaki i sygnały na drogach.	2	1	3
4.	Ogólne warunki używania pojazdu samochodowego.	1		1
5.	Kierowca pojazdu samochodowego.	1		1
6.	Obowiązki i odpowiedzialność kierowcy i posiadacza pojazdu samochodowego	1		1
	Razem	7	1	8

3.1.2. Materiał nauczania.

TEMAT I Wiadomości ogólne. Podstawowe pojęcia.

Czas realizacji 1 godzina zajęć teoretycznych

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Przypomnienie podstawowych pojęć dotyczących ruchu drogowego. Uświadomienie konieczności istnienia zasad i przepisów ruchu drogowego. Uświadomienie przyczyn wypadków i roli człowieka w ich powstawaniu.	Podstawowe elementy ruchu: droga, pojazd, człowiek. Ruch drogowy porządkowany jest poprzez znaki drogowe, przepisy i zasady ruchu drogowego. Błędy człowieka jako najczęstsza przyczyna wypadków drogowych.	Wykład lub opowiadanie, ilustrowane planszami, przeźrocami i itp.

Przypomnienie pojęcia „droga” i jej elementy. Przypomnienie pojęcia obszaru zabudowanego. Uświadomienie pojęcia kierujący i kierowca.	Droga publiczna. Części składowe drogi i ich przeznaczenie. Pas ruchu. Oś jezdni. Chodnik. Pobocze. Określenie obszaru zabudowanego i jego oznakowanie. Kierujący i kierowca. Kierowca, a inni uczestnicy ruchu – rozważa, kultura zachowania, ustępliwość, wyrozumiałość. Pojęcia – szczególna ostrożność, ograniczone zaufanie, niedostateczna widoczność.	Wykład lub opowiadanie, ilustrowane planszami, przeźrocami i itp.

TEMAT II Przepisy ogólne o ruchu pojazdów.

Czas realizacji 1 godz. teorii .

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Przypomnienie zasad ruchu drogowego w nawiązaniu do ruchu prawostronnego Przypomnienie pojęcia skrzyżowania dróg.	Ruch prawostronny, jedno i dwukierunkowy. Ruch okrężny. Ruch na autostradach. Prawne i geometryczne pojęcie skrzyżowania dróg. Podstawowe rodzaje skrzyżowań. Skrzyżowanie o ruchu kierowanym. Skrzyżowanie drogi z torami pojazdów szynowych – kolei. Pojazd. Pojazd silnikowy. Pojazd samochodowy. Pojazd uprzywilejowany. Motocykl. Przyczepa lekka. Pojazd szynowy. Ciężar własny. Dopuszczalny ciężar całkowity.	Pogadanka lub opowiadanie, ilustrowane planszami, przeźrocami, rysunkami na tablicy itp. Wykład ilustrowany planszami, przeźrocami, rysunkami na tablicy itp.

TEMAT III Przepisy szczegółowe o ruchu pojazdów. Znaki i sygnały na drogach.

Czas realizacji 2 godziny zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Uświadomienie okoliczności związanych z wykonywaniem różnych manewrów na drodze. Kształtowanie nawyku obserwacji drogi i otoczenia przed włączeniem kierunkowskazu i rozpoczęciem manewru.	Podstawowe manewry na drodze: włączanie się do ruchu, zmiana pasa ruchu, mijanie, omijanie, wyprzedzanie, skręcanie, zawracanie, cofanie, zatrzymanie i postój. Miejsca i okoliczności ograniczenia lub zakazu wykonywania poszczególnych manewrów. Zachowanie ostrożności i właściwe uprzedzanie innych uczestników ruchu przy wykonywaniu manewrów. Manewry związane z przejeżdżaniem przez skrzyżowanie dróg.	Realizację tematu proponuje się metodą opowiadania, pogadanki ewentualnie wykładu z użyciem możliwie dużej ilości środków audio wizualnych.

Uświadomienie zagrożenia wynikającego z przecinania się kierunków jazdy. Kształtowanie nawyku ustępowania pierwszeństwa przejazdu pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, pojazdom szynowym i uprzywilejowanym w ruchu. Kształtowanie nawyku ustępowania pierwszeństwa przejazdu autobusom włączającym się do ruchu z przystanków. Uświadomienie konieczności zajęcia odpowiedniego pasa ruchu przy przejeżdżaniu przez skrzyżowanie. Uzmysłowienie wyjątkowego zagrożenia podczas przecinania drogi pojazdom szynowym. Uświadomienie konieczności szczególnego zachowania się wobec pojazdów uprzywilejowanych (ułatwienie przejazdu), jadących w kolumnie, wykonujących roboty na drodze. Uświadomienie konieczności szczególnego zachowania się wobec pieszych, rowerzystów, pojazdów zaprzęgowych i pieszych idących w kolumnie. Uświadomienie czynników limitujących bezpieczną prędkość w określonych warunkach ruchu drogowego. Przypomnienie pojęcia „Prędkość bezpieczna”. Przypomnienie pojęcia „Droga hamowania”.	Zasada ustępowania pierwszeństwa przejazdu pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony, przy przecinaniu się kierunków ruchu pojazdów. Odstępstwa od tej zasady. Pierwszeństwo przejazdu pojazdów szynowych, uprzywilejowanych w ruchu oraz pojazdów poruszających się po drodze z pierwszeństwem przejazdu. Ustępowanie pierwszeństwa autobusom włączającym się do ruchu z przystanków. Przejeżdżanie przez skrzyżowanie na wprost, skręcanie w prawo i w lewo. Zajmowanie odpowiedniego pasa ruchu. Przejazdy kolejowe – jedno i wiele torowe. Urządzenia ostrzegawcze – zabezpieczające. Zachowanie szczególnych środków ostrożności przy przejeżdżaniu przez przejazdy kolejowe. Zachowanie się wobec pojazdów: - uprzywilejowanych w ruchu, - jadących w kolumnie, - wykonujących czynności na drodze. Przejeżdżanie przez wyznaczone przejścia dla pieszych, obok przystanków komunikacji publicznej. Zachowanie ostrożności wobec pieszych idących wzdłuż jezdni. Zachowanie szczególnej ostrożności przy przejeżdżaniu przez osiedla, przy szkołach, przedszkolach i itp. Przejeżdżanie obok rowerzystów, motorowerzystów, pojazdów zaprzęgowych, kolumn osób pieszych idących drogą. Prędkość jazdy. Pojęcie prędkości bezpiecznej. Czynniki mające bezpośredni wpływ na dobór prędkości bezpiecznej – natężenie ruchu, warunki drogowe i atmosferyczne, jazda w dzień i w nocy. Dopuszczalna prędkość jazdy różnych pojazdów. Hamowanie. Pojęcie drogi hamowania. Czynniki wpływające na drogę hamowania (człowiek, pojazd, droga). Zatrzymanie. Miejsca, w których zatrzymywanie jest zabronione. Holowanie. Warunki konieczne jakie musi spełniać pojazd holowany (sprawny układ kierowniczy i hamulcowy a jeżeli są to układy ze wspomaganie – także sprawny silnik,	

Uzmysłowienie w jakich warunkach możemy zatrzymać pojazd i jakie skutki może spowodować bezzasadne zatrzymanie pojazdu. Uświadomienie warunków w jakich pojazd może być holowany. Ugruntowanie wiadomości o kolumnie pojazdów oraz o warunkach jakie muszą spełniać pojazdy jadące w kolumnie. Zdobycie wiadomości o światłach zewnętrznych samochodu ciężarowego / autobusu i o warunkach w jakich światła można i należy używać. Uświadomienia znaczenia sygnału dźwiękowego. Ugruntowanie świadomości o celu stosowania znaków i sygnałów na drogach. Przypomnienie wiadomości o różnych rodzajach znaków i sygnałów oraz sposobie ich umieszczania. Przypomnienie wiadomości o sygnalizatorach świetlnych oraz o sygnałach dawanych przez osoby kierujące ruchem, sygnałach na przejazdach kolejowych i dawanych przez pojazdy uprzywilejowane w ruchu.	który w trakcie holowania musi być uruchomiony), oznakowanie. Okoliczności, w których holowanie jest zabronione. Holowanie przyczepy i warunki holowania. Pojęcie kolumny pojazdów. Dopuszczalna liczba pojazdów jadących w kolumnie. Światła zewnętrzne – używanie światła w różnych warunkach drogowych i atmosferycznych, na obszarach zabudowanych i poza obszarami zabudowanymi, w dzień i w nocy. Sygnał dźwiękowy – okoliczności, w których używanie jest zabronione. Cel stosowania znaków i sygnałów na drogach. Znaki pionowe i poziome. Znaki ostrzegawcze – kształt, barwy, ustawienia, strefy obowiązywania. Znaki zakazu i nakazu - kształt, barwy, ustawienia, strefy obowiązywania, treść znaków i stosowanie się do poszczególnych zakazów lub nakazów. Znaki informacyjne – kształt, barwy, ustawienia, treść poszczególnych znaków. Znaki poziome – barwy, treść i sposób zachowania się wobec poszczególnych znaków. Inne znaki i sygnały na drogach. Sygnały świetlne, służące do kierowania ruchem, sygnały dawane przez osoby kierujące ruchem, sygnały świetlne i dźwiękowe na przejazdach kolejowych oraz dawane przez pojazdy uprzywilejowane w ruchu.	

TEMAT IV Ogólne warunki używania pojazdu samochodowego.

Czas realizacji 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Zdobycie wiadomości o warunkach technicznych jakie musi spełniać autobus aby mógł być dopuszczony do ruchu na drogach. Uświadomienie związku pomiędzy czystością szyb i kloszy świateł samochodu a brd. Uświadomienia wpływu rozmieszczenia pasażerów w autobusie na jego równomierne obciążenie (brd). Kształtowanie nawyku zapinania pasów bezpieczeństwa. Uświadomienie moralnego obowiązku dopilnowania zapięcia pasów przez pasażerów. Uświadomienie zagrożenia spowodowanego przewożonymi przedmiotami w przedziale pasażerskim. Przypomnienie wiadomości o ewidencji, rejestracji i badaniach okresowych pojazdu.	Warunki techniczne dopuszczenia samochodów do ruchu na drogach z punktu widzenia bezpieczeństwa: układ kierowniczy, układ hamulcowy, zawieszenie i amortyzatory, ogumienie, światła, sygnał dźwiękowy, prędkościomierz, lusterka, wycieraczki szyb, pasy bezpieczeństwa. Apteczka, gaśnica i trójkąt odblaskowy. Utrzymanie samochodu w czystości, zwłaszcza szyb i kloszy świateł zewnętrznych. Przewóz osób autobusem. Rozmieszczenie, , pasażerów, wsiadanie i wysiadanie, zabezpieczenia drzwi przed otwarciem, stosowania pasów bezpieczeństwa. Rozmieszczanie przedmiotów przewożonych autobusem. Ewidencja i rejestracja pojazdu, dokumenty i tablice rejestracyjne. Obowiązkowe okresowe badania techniczne.	Z uwagi na zwięzłość treści omawianego tematu sugeruje się metodę wykładu. Równie dobrą może być metoda pogadanki preradzająca się w dyskusję.

TEMAT V Kierowca pojazdu samochodowego.

Czas realizacji 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Uświadomienie odpowiedzialności za skutki ewentualnych wypadków lub kolizji, do których mogłoby dojść w wyniku naruszenia przepisów lub zasad ruchu drogowego. Uświadomienie wpływu alkoholu oraz niektórych leków na obniżenie sprawności kierowcy. Zrozumienie	Świadomość odpowiedzialności za naruszenie zasad ruchu drogowego. Wpływ alkoholu oraz niektórych leków na obniżenie sprawności kierowcy. Przestrzeganie przepisów ruchu drogowego. Stosowanie zasad: - płynności jazdy, - jazdy wyraźnej, - wykonywania czynności z wyprzedzeniem „działanie zawczasu”, - ograniczonego zaufania. Przestrzeganie ogólnie przyjętych zasad	Proponuje się metodę wykładu.

bezpośredniego związku pomiędzy kulturą jazdy, przestrzeganiem zasad i przepisów ruchu drogowego a poprawą bezpieczeństwa na drodze.	kultury – wyrozumiałość, uступliwość, powstrzymanie agresji.	

TEMAT VI Obowiązki i odpowiedzialność kierowcy i posiadacza pojazdu samochodowego.

Czas realizacji 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne
Uświadomienie uprawnień wynikających z uzyskania prawa jazdy ale także uświadomienie potencjalnego zagrożenia wynikającego z faktu jadącego samochodu. Poznanie warunków w jakich może dojść do zatrzymania lub cofnięcia prawa jazdy. Uświadomienie konieczności ubezpieczenia samochodu i płynących z ubezpieczenia korzyści. Zdobyć informacji o zasadach zachowania się w przypadku uczestniczenia w wypadku drogowym.	Prawo jazdy i wynikające z prawa jazdy uprawnienia. Zatrzymanie i cofnięcie prawa jazdy. Ubezpieczenie pojazdów OC, NW i AC, korzyści i obowiązki wynikające z ubezpieczeń. Zachowanie się w razie uczestniczenia w wypadku drogowym.	Proponuje się realizację tematu metodą pogadanki. Opowiadanie. Wykład. Opowiadanie (szersze omówienie w przedmiocie pomocy przed lekarskiej).

3.2. Technika kierowania autobusem.

3.2.1. Podział materiału nauczania.

L.p	Tematy nauczania	Teoria	Ćwiczenia	Razem godzin.
1.	Przygotowanie do jazdy. Uruchamianie silnika. Ruszanie i zatrzymanie. Skrećanie w lewo i w prawo.	1		1
2.	Jazda do tyłu. Ósemka przodem i tyłem. Slalom. Cofanie. Zawracanie. Parkowanie.	1		1
3.	Jazda w ruchu miejskim. Hamowanie. Hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Ruszanie na wzniesieniu.	1		1
4.	Zmiana biegów w górę i w dół z wyrównaniem obrotów silnika.	1		1
5.	Charakterystyki samochodów. Zwiększanie			

	przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skrętu. Dociążanie przodu. Pokonywanie łuków i zakrętów.	1	1	2
6.	Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem w dzień i po zmierzchu. Jazda w górach.	1		1
7.	Jazda drogą ekspresową i autostradą. Włączanie się do ruchu. Zachowanie się w czasie wyprzedzania. Opuszczenie drogi ekspresowej.	1	1	2
8.	Jazda w trudnych warunkach atmosferycznych (ulewa, śnieżyca, mgła). Poślizg – przyczyny – sposoby zapobiegania. Podsumowanie materiału.	1		1
	Razem godzin	8	2	10

3.2.2. Materiał nauczania:

TEMAT I Przygotowanie do jazdy. Uruchamianie silnika. Ruszanie i zatrzymanie. Kręcenie kierownicą – skręty manewrowe.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Przypomnienie reguł prawidłowej pozycji kierowcy, zapewniającej możliwość obsługi urządzeń w samochodzie. Przypomnienie sposobów ergonomicznej i pewnej obsługi urządzeń, co prowadzi do działań szybkich, skutecznych i nie rozpraszaających uwagi (nawyk).	Przygotowanie do jazdy. Ubiór kierowcy. Zajęcie miejsca za kierownicą. Regulacje: Fotel – siedzenie – jak najdalej do tyłu, tak jednak, aby lewą nogą można było swobodnie wcisnąć pedał sprzęgła, - oparcie – tak, aby ręką można było sięgnąć do umownej godz.12 na kole kierownicy, bez odrywania pleców od oparcia.. - lusterka – w lewym lusterku kierowca powinien widzieć fragment lewego boku pojazdu i lewy obszar przestrzeni za pojazdem, w lusterku prawym – fragment prawego boku pojazdu i obszar przestrzeni po prawej stronie za autobusem. Wszystkie lusterka powinny mieć ten sam profil powierzchni odbłaskowej. - zagłówki – powinny być ustawione blisko - za głową. Zapięcie pasów. Pozycja zasadnicza. Lewa noga na podłodze, obok sprzęgła lub na specjalnym wsporniku, prawa noga na pedale gazu, ręce na kierownicy w pozycji 9. – 3. Obsługa urządzeń w zasięgu dłoni wspartych na kierownicy. Skręty manewrowe: Przygotowanie do rozpoczęcia skrętu, przy skręcie w lewo,	Zajęcia prowadzone w sali wykładowej, metodą wykładu lub opowiadania, uzupełnionego filmem, slajdami, lub inną formą audio wizualną.

	lewa ręka na godz. 12. Przy skręcie w prawo, prawa ręka na godz. 12. Wykonywanie skrętów w lewo i w prawo z przekładaniem rąk ($12 \div 4$ w prawo, $12 \div 8$ w lewo). Skręty szosowe: Przy skręcie w prawo, prawą rękę przekładamy w okolice godz. 12, na taką wysokość aby po wykonaniu skrętu prawa ręka znalazła się na wysokości godz. 3. Ręka lewa, w czasie ciągnięcia kierownicy prawą ręką, przesuwa się pozostając na godz. 9. Tor jazdy korygujemy, trzymając ręce na poziomej średnicy, Skręt kończymy ściągając lewą ręką kierownicę do pozycji wyjściowej. Według tej samej zasady wykonujemy skręt szosowy w lewo. Obsługa pedałów: gazu, hamulca, sprzęgła. Obsługa lewarka zmiany biegów. Obsługa hamulca ręcznego (blokada).	
Poznanie sposobu uruchamiania silnika (silnik benzynowy lub diesel). Poznanie możliwości oceny funkcjonowania lub stanów niektórych urządzeń pojazdu, poprzez obserwację urządzeń kontrolnych lub pomiarowych.	Uruchomienie silnika (wciśnięte sprzęgło). Różnice w uruchamianiu silnika o zapłonie iskrowym i silnika wysoko prężnego. Sprawdzenie przyrządów kontrolno-pomiarowych na desce rozdzielczej.	Proponuje się np. metodę opowiadania, uzupełnioną slajdami, filmem wideo itp.
Przypomnienie sposobu płynnego ruszania i zatrzymania pojazdu.	Ruszanie: sprzęgło, I bieg, zwolnienie hamulca pomocniczego, spojrzenie w lusterko, kierunkowskaz, zwiększenie obrotów silnika, łagodne puszczenie sprzęgła. Pięta lewej nogi oparta na podłodze! Po puszczeniu sprzęgła, lewa noga na wsporniku lub na podłodze obok sprzęgła. Utrzymanie kierunku jazdy na wprost (prawa strona jezdni). Zatrzymanie pojazdu: lusterko, kierunkowskaz, zjechać jak najbliżej prawej krawędzi jezdni, sprzęgło, hamulec, wyłączyć bieg, puścić sprzęgło. Sprawdzić czy autobus się zatrzymał (czy się nie toczy). W przypadku dłuższego postoju - zaciągnąć hamulec pomocniczy (nie stosować w czasie mrozu).	Proponuje się metodę opowiadania, z użyciem środków audiowizualnych.
Przypomnienie zasad posługiwania się kierownicą w odniesieniu do skrętów manewrowych oraz pracy rąk na kierownicy podczas	Kręcenie kierownicą – skręty manewrowe. Przypomnienie o układzie rąk na kierownicy, przygotowanie do skrętu, praca rąk. Przygotowanie do rozpoczęcia skrętu (lewa lub prawa ręka na godz. 12). Wykonywanie skrętów w lewo i w prawo z przekładaniem rąk ($12 \div 4$ w prawo, $12 \div 8$ w	Jako metodę proponuje się opowiadanie z użyciem kierownicy jako elementu do zademonstrowania sposobu posługiwania

skrętów drogowych. Uświadomienie przewagi „ciągnącego” ruchu ręki nad ruchem pchającym.	lewo) Koło kierownicy obraca się bez przerwy a ręce ciągną kierownice.	się kierownicą.

TEMAT II Ogólne zasady jazdy do tyłu. Jazda do tyłu na wprost. Skręty podczas jazdy do tyłu. „Ósemka” przodem i tyłem. Jazda slalomem. Cofanie. Zawracanie. Parkowanie.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie oczywistej prawdy, że samochód ma tylko jedną stronę prawą i tylko jedną lewą. Przypomnienie sposobu regulacji prędkości jazdy za pomocą sprzęgła – jazda na pół sprzęgle.	Jazda do tyłu. Ogólne zasady jazdy do tyłu. Ustalenie prawej i lewej strony samochodu. Obojętnie czy jedziemy do przodu czy do tyłu – kręcąc kierownicą w prawo pojedziemy w prawo a kręcąc w lewo pojedziemy w lewo. Podczas jazdy do tyłu możemy wykorzystać zasadę jazdy na „pół sprzęgle”. Ustalamy obroty silnika i wykorzystując poślizg sprzęgła - regulujemy prędkość jazdy.	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania. Niezbędną pomocą dydaktyczną będzie tablica. Wskazanim byłyby slajdy lub film.
Poznanie zasad stosowanych podczas jazdy do tyłu na wprost autobusem.	Jazda do tyłu na wprost. Pozycja zasadnicza Jak do jazdy do przodu. Drogę za autobusem obserwuje się w lustrach bocznych.	Proponuje się metodę opowiadania. Wskazanim byłyby slajdy lub film.
Poznanie zasad stosowanych podczas wykonywania skrętów w czasie jazdy do tyłu autobusem.	Skręty podczas jazdy do tyłu. Skręt w lewo wykonujemy odwracając głowę i patrzymy przez lewe ramię. Przestrzeń za autobusem obserwujemy przez lewe okno i lewe lustro. Przy skręcie w prawo, odwracamy głowę w prawo, obserwując drogę przez okno i w prawym lustrze. W czasie skrętów kierownice kręcimy obiema rękami, przekładając ręce jak przy skrętach manewrowych. Rozpoczynając jazdę do tyłu, najpierw upewniamy się że mamy wolną przestrzeń za autobusem a dopiero potem ruszamy z miejsca.	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania. Niezbędną pomocą dydaktyczną będzie tablica. Wskazanim byłyby slajdy lub film.
Uzmysłowienie technicznych możliwości skrętu autobusu w prawo i w lewo. Przygotowanie do zdobycia	„Ósemka” przodem i tyłem. Jazda torem w kształcie ósemki. Wariant A: przejazd symetryczny – jazda przodem i tyłem. Tor jazdy powinien być taki, żeby autobus przejeżdżając koło słupka ustawiony był prostopadłe do prostej łączącej	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania. Niezbędną pomocą dydaktyczną będzie tablica. Wskazanim

umiejętności oceny przestrzeni niezbędnej do wykonania manewru zawracania przy maksymalnym skrócie kół. Poznanie zasady wykonywania czynności „zawczasu”.	dwa słupki. Wariant B: przejazd niesymetryczny – jazda przodem i tyłem. Tor jazdy powinien być taki, aby autobus po nawrocie znalazł się obok słupka i był ustawiony równolegle do prostej łączącej oba słupki.	byłyby slajdy lub film.
Uświadomienie konieczności szybkiego kręcenia kierownicą. Uświadomienie konieczności nabrania umiejętności wyczuwania gabarytów pojazdu. Pobudzenie wyobraźni, rozwijanie zdolności przewidywania. Stosowanie zasady „zawczasu	Jazda slalomem. Przejazd slalomu z nawrotem, z wykorzystaniem uprzednio zdobytych wiadomości i umiejętności a w szczególności szybkiego i prawidłowego kręcenia kierownicą. <u>Elementy przejazdu slalomu:</u> A/ Właściwe ustawienie pojazdu. B/ Właściwy wybór strefy skrętu (rozpoczęcie skrętu powinno nastąpić „zawczasu” przed mijanym słupkiem). Zachowanie właściwej odległości od słupka związanej z gabarytami pojazdu, co przekłada się bezpośrednio na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. C/ Wykonanie nawrotu w taki sposób, aby po wykonaniu nawrotu pojazd znalazł się obok słupka, w takiej pozycji jak gdyby był to kolejny słupek slalomu (nabieranie umiejętności oceny możliwości skrętu pojazdu, co również przekłada się na brd..	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania. Niezbędną pomocą dydaktyczną będzie tablica. Wskazanim byłyby slajdy lub film
Przypomnienie wcześniej poznanych zasad jazdy do tyłu.	Cofanie. Stosujemy zasady poznane przy jeździe do tyłu. Cofanie po prostej_wzdłuż krawężnika. Cofanie po łuku przy krawężniku_(w prawo) Cofanie po łuku bez krawężnika_(w lewo).	Proponuje się metodę pogadanki z ilustracjami wideo, slajdami lub rysunkami na tablicy.
Przypomnienie trzech sposobów zawracania. Uświadomienie konieczności oceny przestrzeni niezbędnej do wykonania skrętu (zawrócenia), obserwacji drogi i użycia kierunkowskazów.	Zawracanie. Zawrócić na drodze możemy na trzy sposoby. <u>Sposób pierwszy – bez cofania –</u> stosujemy gdy mamy odpowiednio dużo miejsca i gdy zezwalają na to przepisy. Jeżeli decydujemy się na zawracanie w obrębie skrzyżowania, to poza względami bezpieczeństwa i porządku na drodze, musimy zwrócić uwagę na wybranie najszerszego miejsca na tym skrzyżowaniu w celu zapewnienia sobie jak największej swobody skrętu. <u>Sposób drugi – z cofaniem i wykorzystaniem np. wjazdu do bramy.</u> Zaleca się wjazd do bramy tyłem, bo ułatwi nam to wyjazd i włączenie się do ruchu. Autobus zatrzymujemy w taki sposób aby można było wycofać się do wjazdu, który chcemy wykorzystać do zawrócenia.	Proponuje się metodę pogadanki z ilustracjami wideo, slajdami lub rysunkami na tablicy

	Zachowując warunki bezpieczeństwa, wycofujemy się do bramy. Pozostaje nam wyjazd z bramy w lewo i włączenie się do ruchu. <u>Sposób trzeci – z cofaniem na drodze (nie zalecany).</u> Po upewnieniu, że droga jest wolna – sygnalizujemy zamiar skrętu w lewo i od prawego krawężnika rozpoczynamy skręt w lewo. Staramy się jak najwolniej prowadzić autobus (jazda na pół sprzęgle), natomiast jak najszybciej kręcimy kierownicą do oporu w lewo. Dojeżdżając do lewego krawężnika „odbijamy kierownicę w prawo” i zatrzymujemy autobus. Włączamy wsteczny bieg i kręcąc dalej w prawo, wycofujemy się w prawo. Przed dojechaniem tylnymi kołami do krawężnika, znów „odbijamy” kierownicę w lewo i zatrzymujemy autobus. Włączmy I bieg i odjeżdżamy w lewo, dojeżdżając do prawego krawężnika, wzdłuż którego kontynuujemy jazdę.	
Uzmysłowienie problemu wyboru miejsca do parkowania z uwzględnieniem możliwości wyjazdu z miejsca zaparkowania. Właściwy wybór rodzaju parkowania (parkowanie prostopadłe, skośne, boczne, przodem, tyłem) w zależności od warunków terenowych i aktualnej sytuacji.	Parkowanie. Parkując powinniśmy ustawić autobus przodem do wyjazdu, aby mieć jak najmniej kłopotów z wyjechaniem. <u>Parkowanie skośne i prostopadłe:</u> Wjechanie przodem lub tyłem (zalecane) w miejsce przeznaczone do parkowania, prostopadłe do krawężnika lub skośnie, w zależności od sytuacji. <u>Parkowanie boczne.</u> Częstym sposobem parkowania jest ustawienie autobusu wzdłuż krawężnika, pomiędzy stojącymi samochodami. <u>Kolejność czynności:</u> - Ustawiamy autobus równolegle do stojącego samochodu, za którym chcemy zaparkować, zachowując odległość ok. $1,5 \div 2$ m. od tego samochodu. O taką samą odległość wyprzedzamy ten samochód. - Włączamy wsteczny bieg, prawy kierunkowskaz i powoli cofając skręcamy kierownicę w prawo. Gdy autobus ustawi się pod kątem ok. 45° do osi jezdni – szybkimi ruchami „odwracamy” kierownicę, wykonując skręt w lewo. Prędkość jazdy samochodu regulujemy jadąc „na pół sprzęgle”. Staramy się jechać równomiernie i jak najwolniej, obserwując drogę za samochodem. I tu uwaga: Musimy na moment odwrócić	Proponuje się metodę pogadanki z ilustracjami wideo, slajdami lub rysunkami na tablicy.

	głowę i sprawdzić, czy przód naszego autobusu zataczając łuk w lewo nie zaczepi o tył samochodu, za którym parkujemy. W ten sposób doprowadzamy autobus do pozycji równoległej do krawężnika.	

TEMAT III Jazda w ruchu miejskim. Hamowanie. Hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca pomocniczego i zasadniczego.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
<u>Wpojenie płynności jazdy jako jednej z podstawowych zasad bezpieczeństwa!</u> Uzmysłowienie konieczności automatyzacji obsługi urządzeń w samochodzie w sytuacji skupienia uwagi na innych, ważniejszych w danej chwili zagadnieniach. Uświadomienie konieczności uczenie się patrzenia daleko, co ułatwia prowadzenie samochodu po linii prostej i poszerza kąt widzenia. Wpajanie elastyczności w podejmowaniu niektórych decyzji np. podczas ruszania na skrzyżowaniu	Jazda w ruchu miejskim. Jazda w ruchu miejskim wymaga od kierowcy: - stosowania zasad i przepisów ruchu drogowego. - znacznego napięcia uwagi - szybkich zmian decyzji, - szerokiego kąta obserwacji drogi, - zdolności przewidywania poczynąń innych użytkowników drogi, - w przypadku konieczności zatrzymania pojazdu należy tyle samo uwagi poświęcić na obserwację sytuacji przed pojazdem co i za pojazdem, - po zatrzymaniu pojazdu wynikającym z warunków ruchu – włączyć w porę I bieg aby być gotowym do kontynuowania jazdy. <u>Przejazd przez skrzyżowanie.</u> Podczas oczekiwania na wjazd na skrzyżowanie należy bacznie obserwować ruch na skrzyżowaniu, uwzględniać szybkość poruszających się pojazdów i w porę ustalić moment dogodny do wjechania na skrzyżowanie, aby wjazd był bezpieczny i nie powodował zachwiania płynności ruchu innych pojazdów. Opuszczenie skrzyżowania powinno być możliwie szybkie. Gdy ruch na skrzyżowaniu jest kierowany – na wjazd oczekuje wiele pojazdów. Należy być przygotowanym, że w momencie ruszenia, kiedy nastawieni jesteśmy na jak najszybsze przejechanie przez skrzyżowanie – nagle będziemy musieli zmienić decyzję i zatrzymać pojazd, bo będą tego wymagały warunki ruchu (np. wtargnięcie pieszego).	Proponuje się wykład jako metodę nauczania.
Uświadomienie faktu, że najlepszym zagwarantowaniem	Hamowanie. Układ hamulcowy i jego obsługa stanowią drugi w hierarchii ważności element	Proponuje się opowiadanie jako metodę nauczania.

bezpieczeństwa jest przestrzeń (bez ograniczeń). W ruchu drogowym, zagrożenie najczęściej związane jest z brakiem wolnej przestrzeni – bo na drodze stoi inny samochód, bo na przejściu dla pieszych znajdują się piesi, bo z zatoki wyjeżdża autobus itp. Te sytuacje zazwyczaj zmuszają nas do hamowania	bezpieczeństwa jazdy. Dwa cele hamowania: A/ Zmniejszenie prędkości jazdy. W czasie hamowanie nie należy naciskać pedału sprzęgła. Samochód poruszający się na „luzie” lub wciśniętym sprzęgle posiada gorszą sterowność. Wymyka się jeden z elementów sterujących szybkością jazdy (hamownie silnikiem i dociążenie kół przedniej osi). B/ Zatrzymanie pojazdu. Mówiąc o zatrzymaniu samochodu, musimy rozróżnić dwa przypadki: - samochód jadący szybko – zatrzymujemy naciskając najpierw hamulec, zmniejszając szybkość jadącego samochodu a w końcowej fazie hamowania naciskamy „sprzęgło”, w celu odłączenia silnika od kół napędowych, - samochód jadący wolno zatrzymujemy naciskając najpierw „sprzęgło” a potem hamulec.	
Uświadomienie działających na samochód składowych sił grawitacji, w czasie hamowania na wzniesieniu i spadku drogi.	Hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Podczas hamowania na spadku drogi, siła hamowania przeciwdziała składowa siły ciężkości, która skierowana jest w kierunku jazdy. Podczas hamowanie na wzniesieniu, ta sama składowa siły ciężkości skierowana jest w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy i wspomaga siłę hamowania.	Zajęcia prowadzone w sali wykładowej. Proponuje się wykład jako metodę nauczania. Niezbędną pomocą dydaktyczną będzie tablica.
Uzmysłowienie działania składowej siły ciężkości powodującej staczanie się samochodu, po zwolnieniu hamulca. Przygotowanie do opanowanie stresu, wywołanego koniecznością precyzyjnego zrównoważenia składowej siły ciężkości z siłą napędową pojazdu a następnie ruszenie pod górkę.	Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca pomocniczego. Ruszanie na wzniesieniu kryje w sobie trudny do opanowania moment cofania się samochodu po zwolnieniu hamulca. <u>Ruszanie z użyciem hamulca pomocniczego:</u> - autobus unieruchomiony za pomocą hamulca zasadniczego, - włączamy I bieg, - zaciągamy hamulec pomocniczy, trzymając przycisk, aby nie zadziałała blokada i zwalnimy hamulec zasadniczy, - lekko zwiększamy obroty silnika i rozpoczynamy zwalnianie pedału sprzęgła do momentu kiedy silnik zaczyna „ciągnąć”, - w tym momencie jednocześnie zwiększamy nieco obroty silnika - zwalnimy hamulec pomocniczy i płynnie puszczamy sprzęgło. Im bardziej strome jest wzniesienie tym	Najwłaściwszą metodą wydaje się opowiadanie, uzupełnione rysunkami na tablicy, przeźroczami i tp.

	wyższe obroty silnika potrzebne są do ruszenia.	
Uzmysłowienie konieczności szybkiego przełożenia prawej nogi z pedału hamulca na pedał gazu i precyzyjnego nim operowania.	Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca zasadniczego. Na niewielkiej pochyłości możemy ruszyć bez użycia hamulca pomocniczego: - należy lekko wyluzować sprzęgło (skasować jałowy ruch sprzęgła do momenty kiedy zaczyna ciągnąć) - szybko przełożyć nogę z hamulca na gaz i po zwiększeniu obrotów - dalej puszczać sprzęgło.	Najwłaściwszą metodą wydaje się opowiadanie, uzupełnione rysunkami na tablicy, przezroczami i tp

TEMAT IV Technika zmiany biegów podczas jazdy z różnymi prędkościami. Zmiana biegów w górę z prawidłowym dopasowaniem obrotów. Zmiana biegów w dół z wyrównaniem obrotów silnika przed włączeniem niższego biegu i puszczeniem sprzęgła.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Przypomnienie roli skrzyni biegów jako elementu służącego do wykorzystania mocy silnika i osiągnięcia odpowiedniej prędkości lub mocy pojazdu. Przypomnienie wiedzy o mocy silnika w funkcji obrotów i wielkościach charakterystycznych (obroty max. momentu i max. mocy) dla tej zależności.	Technika zmiany biegów podczas jazdy z różnymi prędkościami. Skrzynia biegów w samochodzie służy do pełnego wykorzystania mocy silnika przy ograniczonych jego obrotach. Moc silnika rośnie wraz z obrotami ale tylko do pewnego momentu. Dla obrotów silnika wyróżnia się kilka wielkości charakterystycznych: - „wolne obroty” lub „obroty biegu jałowego”- - „obroty maksymalnego momentu - samochód ma najlepsze przyspieszenie. - „obroty maksymalnej mocy” to obroty, przy których silnik osiąga największą moc. Przełożenia skrzyni przekładniowej (biegi) dopasowują możliwości silnika do obciążenia. Samochód posiada największą moc i przyspieszenia na biegu pierwszym – za to prędkość jego jest niewielka. Im wyższy bieg tym moc i przyspieszenia mniejsze za to prędkość większa. Stąd, często przy wyprzedzaniu, schodzimy na niższy bieg aby mieć lepsze przyspieszenie, bo skróci to czas wyprzedzania i przebywania na lewej połowie jezdni, przeznaczonej dla pojazdów jadących z przeciwka.	Sugeruje się metodę wykładu, uzupełnioną planszami charakterystyki mocy silnika i charakterystyki prędkości jazdy w funkcji obrotów silnika na poszczególnych biegach (charakterystyka piłowa).
Uświadomienie potrzeby zdobycia	Zmiana biegów w górę z prawidłowym dopasowaniem obrotów.	Sugeruje się metodę pogadanki,

umiejętności skoordynowanej pracy rąk i nóg podczas zmiany biegów, wyczucia i tempa zmiany biegów w zależności od warunków w jakich zmieniamy bieg	Do prawidłowego wykonania zmiany biegów, niezbędne jest wyczucie, umiejętność wybrania odpowiedniego momentu zmiany biegu a także dopasowanie tempa zmiany biegów do szybkości jazdy autobusu i warunków w jakich zmieniamy bieg. Przygotowanie – polega na przełożeniu lewej nogi nad pedał sprzęgła z jednoczesnym przełożeniem prawej ręki z kierownicy na lewarek zmiany biegów. <u>Zmiana biegu:</u> - Lewa noga wciska pedał sprzęgła a jednocześnie prawa noga zwalnia pedał „gazu” (ruchy obu nóg są zdecydowane). - Prawa ręka (odpowiednio ułożona na lewarku) przesuwa lewarek na „luz” a następnie na zamierzony bieg. - Puszczamy sprzęgło ruchem płynnym z jednoczesnym „dodaniem gazu”, zwiększając obroty silnika	uzupełnioną planszami charakterystyki mocy silnika i charakterystyki prędkości jazdy w funkcji obrotów silnika na poszczególnych biegach (charakterystyka piłowa).
Uświadomienie warunków w jakich możemy przejść z biegu wyższego na niższy. Uzmysłowienie konieczności dopasowania (zwiększenia) obrotów silnika do obrotów wymaganych na niższym biegu, bez straty prędkości jazdy. Uzmysłowienie czynności manualnych. Uchwycenia najwłaściwszego momentu i tempa zmiany biegów w dół. Uświadomienie konsekwencji niedopasowania obrotów silnika podczas redukcji biegów. Zagrożenie poślizgu kół napędzających w wyniku zbyt mocnego dohamowania silnikiem.	Zmiana biegów w dół z wyrównaniem obrotów silnika przed włączeniem niższego biegu i puszczeniem sprzęgła. Podstawowym warunkiem przejścia z wyższego biegu na niższy jest zmniejszenie prędkości jazdy co najmniej do maksymalnej prędkości na niższym biegu. Zmiana biegu – redukcja. - Przygotowanie – jw. - Wciskamy sprzęgło, puszczamy gaz, przesuwamy lewarek na luz (czynności te wykonujemy prawie równocześnie - Zwiększamy obroty, przez krótkotrwałe naciśnięcie pedału gazu, tak aby obroty silnika przekroczyły obroty wymagane przy danej prędkości na niższym biegu. - Włączamy niższy bieg i natychmiast puszczamy sprzęgło z jednoczesnym dodaniem gazu. Czas jaki upłynie od momentu krótkotrwałego zwiększenia obrotów (tzw. przegazówki) do momentu puszczenia sprzęgła musi być na tyle krótki aby obroty silnika nie spadły poniżej wartości, wymaganej dla określonej prędkości na niższym biegu.	Sugeruje się metodę pogadanki, uzupełnioną planszami charakterystyki mocy silnika i charakterystyki prędkości jazdy w funkcji obrotów silnika na poszczególnych biegach (charakterystyka piłowa).

TEMAT V Charakterystyki samochodów. Zwiększenie przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skrętu - dociążanie przodu. Pokonywanie łuków i zakrętów. Tory przejazdu przez zakręty. Dobór prędkości przed wejściem w zakręt - hamowanie, zmiana biegu w dół.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie charakterystyki pod sterownej i nadsterownej samochodu jako oceny jego zdolności do pokonywania zakrętów. Uświadomienie zmiany charakterystyki pojazdu, wywołanej rozłożeniem ładunku – przesunięciem środka ciężkości.	Charakterystyki samochodów. Charakterystykę samochodu odzwierciedla jego zdolność do pokonywania zakrętów. Samochód o charakterystyce nadsterownej – zachowuje się w zakręcie tak, jakby chciał pokonać zakręt, mimo niewielkiego skrócenia kół przedniej osi. Tył samochodu jest „wyrzucany” z zakrętu, powodując skręcanie samochodu w kierunku zakrętu. Samochód z charakterystyką pod sterowną niechętnie pokonuje zakręty. W tym przypadku przód samochodu nie chce zmienić toru jazdy zmuszając kierowcę do wykonania głębszego skrętu niż wynikałoby to z krzywizny zakrętu. Czynnikiem decydującym o charakterystyce pojazdu jest usytuowanie środka ciężkości. W przypadku samochodu osobowego, umieszczenie silnika w znaczący sposób wpływa na charakterystykę. Samochód z silnikiem z przodu powinien być podsterowny a z silnikiem z tyłu powinien być nadsterowny. Sposób rozłożenia ładunku może wpłynąć na zmianę charakterystyki – przesunięcie środka ciężkości. Ładunek należy rozkładać równomiernie. W samochodzie niebagatelny wpływ na charakterystykę ma umieszczenie osi napędowej. Napęd przedni kojarzony jest z podsterownością, napęd tylny skłania do nadsterowności.	Proponuje się realizację tematu w formie opowiadania. Uświadomienie możliwości dociążenia przodu samochodu w momencie rozpoczynania skrętu.
Uświadomienie możliwości dociążenia przodu autobusu w momencie rozpoczynania skrętu.	Zwiększenie przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skrętu - dociążanie przodu. Dojeżdżając do zakrętu, na moment przed pierwszym ruchem kierownicą należy puścić gaz. Przyczyni się to do dociążenia przednich kół samochodu, które lepiej rozpoczną wprowadzenie pojazdu w zakręt. „Dodać gazu”, bez obaw popełnienia błędu, możemy w momencie kiedy zaczniemy „prostować” (ustawiać do jazdy na wprost) koła samochodu.	Proponuje się realizację tematu w formie opowiadania.
Poznanie zasad wyboru optymalnego toru jazdy przy pokonywaniu łuków i	Pokonywanie łuków i zakrętów. Tory przejazdu przez zakręty. Poprawny tor jazdy i dostosowanie prędkości są podstawowymi gwarantami bezpiecznej	Proponuje się wykład jako metodę realizacji tematu.

zakrętów Uświadomienie związku pomiędzy prawidłowo wybranym torem jazdy a poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uświadomienie zagrożenia wynikającego z przejechania w zakręcie na lewą stronę jezdni !	jazdy. - <u>Zakręt w lewo</u> – rozpoczynamy od prawej krawędzi jezdni, tak jak byśmy chcieli się „wychylić”, żeby wcześniej zobaczyć koniec zakrętu. W połowie zakrętu (tzw. „szczycie”) zbliżamy się do osi jezdni a na wyjściu z zakrętu –wracamy do prawej krawędzi jezdni (zmniejszamy działanie sił bocznych). - <u>Zakręt w prawo</u> – rozpoczyna się od osi jezdni, w szczycie zakrętu zbliżamy się do prawej krawędzi a wychodząc z zakrętu – wracamy znowu do osi jezdni. Uzyskany w ten sposób tor jazdy złagodził zakręt, zmniejszając działanie sił bocznych (reakcji odśrodkowej). Mniejsze siły boczne to: - mniejsza szansa poślizgu, - większy margines bezpieczeństwa, - większy komfort, - mniejsze zużycie opon, - mniejsza strata prędkości, - oszczędność paliwa. Należy przy tym pamiętać o kategorycznym zakazie przekraczania osi jezdni. Zmiany toru jazdy możemy dokonywać na swojej (prawej) połowie jezdni lub w ramach namalowanego pasa ruchu. Zakrety następujące bezpośrednio po sobie. Jeżeli np. po prawym zakręcie następuje zakręt lewy, to wychodząc z prawego zakrętu – nie możemy wrócić do osi jezdni, bo nie odpowiada to prawidłowemu wejściu w zakręt lewy. Tak więc wychodząc z prawego zakrętu, musimy pozostać przy prawej krawędzi, bo z tej pozycji będziemy rozpoczynać skręt w lewo. „Patelnia”. Nieco innego toru jazdy wymaga zakręt, stanowiący zwrot o 180° (tzw. „patelnia”). Zakręt taki rozpoczynamy jak w przykładach powyżej. Zbliżenie się do osi - przy zakręcie lewym lub do prawej strony jezdni - przy zakręcie prawym, wykonujemy jakby z opóźnieniem – po przejechaniu 2/3 łuku. Gdy widzimy koniec zakrętu - rozluźniamy skręt. Zakręt zacieśniający. Podobnym torem jazdy będziemy pokonywali zakręt „zacieśniający”. Pierwszą, łagodną część zakrętu traktujemy jakby przedłużony odcinek prostej, na której „ustawiamy” samochód do drugiej,	Niezbędną będzie tablica lub inne środki wizualne dla zobrazowania torów jazdy w zakręcie

	ostrzejszej części zakrętu. Podobnie jak przy pokonywaniu „patelni”: - opóźniamy zbliżenie się do osi - przy zakręcie lewym lub do prawej strony jezdni - przy zakręcie prawym, - kończymy zakręt – rozluźnieniem skrętu. Zakręt „rozluźniający” następcza mniej kłopotów. W zakręcie rozluźniającym, po przejechaniu ostrzejszej części zakrętu, opóźniamy rozluźnienie.	

TEMAT VI Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem w dzień i po zmierzchu. Jazda w górach.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie konieczności zastosowania wiedzy teoretycznej o przepisach i zasadach ruchu drogowego oraz znakach i sygnałach drogowych, zdobytej podczas zajęć z przepisów ruchu drogowego do jazdy w ruchu miejskim i po za miastem. Uświadomienie możliwości jazdy z dozwoloną prędkością po za obszarem zabudowanym i wynikającymi z tego zagrożeniami. . Uświadomienie wyjątkowego zagrożenia wynikającego z nieprawidłowego wyprzedzania i beztrockiego przejeżdżania przez przejazdy kolejowe i tramwajowe. Uświadomienie współuczestnictwa w ruchu drogowym. Uświadomienie bezpośredniego związku pomiędzy	Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem w dzień i po zmierzchu. Jazda w mieście, ulicami z kilkoma pasami ruchu. Przestrzeganie zasady ruchu prawostronnego! Przejazd przez skrzyżowania o ruchu kierowanym i nie kierowanym. Przejazd przez skrzyżowanie o ruchu okrężnym. Zajęcie przed skrzyżowaniem pasa ruchu właściwego dla zamierzonego kierunku jazdy. Wyprzedzanie w warunkach ruchu miejskiego. Jazda poza obszarem zabudowanym (70 km/godz.). Omijanie i wyprzedzanie poza obszarem zabudowanym. Wyprzedzanie jest jednym z najniebezpieczniejszych manewrów z jakimi się spotykamy w ruchu drogowym. Największe niebezpieczeństwo tkwi w złej ocenie sytuacji. Decydujące znaczenie ma zdolność przewidywania. Należy przewidzieć jaki będzie układ pojazdów na drodze za 2, 5, czy 12 sekund? Trzeba ocenić prędkość poruszających się pojazdów – tych które jadą w tym samym kierunku co my i tych z przeciwna. Im większa prędkość tym krótszy czas w którym zmienia się sytuacja na jezdni – to też musimy patrzeć dalej. Dalej do przodu i dalej do tyłu. <u>Wyprzedzanie</u> rozpoczynamy od oceny sytuacji – spoglądamy w lusterka, czy ktoś szybszy od nas nie rozpoczął już wyprzedzania. Jeżeli nie – sygnalizujemy zamiar zmiany pasa ruchu i przejeżdżamy o	Proponuje się omówienie tematu w formie pogadanki. Niezbędne będą plansze, slajdy lub filmy obrazujące różne sytuacje ruchu drogowego w mieście i poza miastem.

współuczestnictwem i kulturą ruchu drogowego. Oswojenie się z problematyką prowadzeniem samochodu w warunkach po zmierzchu. Poznanie zasad operowania światłami.	jeden pas w lewo. Jednocześnie przyspieszamy. Nierzadko schodzimy o jeden bieg w dół, aby mieć lepsze przyspieszenie i osiągnąć jak największą różnicę prędkości w stosunku do pojazdu wyprzedzanego. Znajdując się na lewym pasie, jeszcze raz upewnimy się co do sytuacji, szczególnie przed pojazdem wyprzedzanym, bo mamy teraz lepszą widoczność drogi przed wyprzedzanym pojazdem. Wyprzedzanie możemy zasygnalizować używając sygnalizacji świetlnej lub dźwiękowej. Wyprzedzanie powinno trwać jak najkrócej. Lewym pasem jedziemy tak długo aż uzyskamy wystarczający odstęp od pojazdu wyprzedzanego (prawe lustro) aby bezkolizyjnie zjechać na prawą stronę. Teraz dopiero możemy włączyć prawy kierunkowskaz i łagodnie zjechać na prawy pas ruchu. Przejeżdżanie przez przejazdy kolejowe. Przejazdy z rogatekami i pół rogatekami. Krzyż św. Andrzeja. Jazda po zmierzchu. Używanie świateł drogowych i świateł mijania oraz warunki w jakich tych świateł można używać.	
Uświadomienie zwiększonego zagrożenia spowodowanego brakiem widoczności z powodu dużej ilości zakrętów, szczytów i innych przeszkód terenowych.	Jazda w górach. Jazda w górach jest dobrym testem umiejętności kierowcy. Górskie drogi wymagają szczególnej umiejętności oceny i dopasowania prędkości do warunków jazdy. Warunki te stwarzają zakręty, wzniesienia i spadki, zwężenia drogi, mostki i tp. Kierowca musi wykazać się doskonałą operatywnością zarówno w sferze właściwego toru jazdy jak i efektywności jazdy poprzez właściwy dobór przełożenia skrzyni biegów i bezbłędną operację zmiany biegów. Warto przypomnieć, o warunkach hamowania na wzniesieniu i na spadku drogi. Na zwężonym odcinku drogi, pojazd jadący z góry powinien ustąpić pierwszeństwa pojazdowi jadącemu pod górę. Na górskich drogach możemy się spotkać z obowiązkiem zakładania łańcuchów przeciwpślizgowych.	Proponuje się opowiadanie jako metodę realizacji tematu, uzupełnionym pokazem filmu obrazującym różne sytuacje z jakimi spotykamy się podczas jazdy w terenie górzystym.

TEMAT VII Zachowanie się na drogach ekspresowych. Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy). Zachowanie się w czasie wyprzedzania. Opuszczanie drogi ekspresowej (pas do zjazdu).

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie konieczności pobudzenia i ćwiczenia wyobraźni oraz zdolności przewidywania jako czynników wspomagających bezpieczeństwo jazdy – w szczególności - płynność jazdy i jazdę bezkolizyjną.	Zachowanie się na drogach ekspresowych. Drogami ekspresowymi nazywamy drogi przeznaczone wyłącznie dla pojazdów samochodowych. Budową przypominają autostrady. Zasadniczą różnicą są skrzyżowania, które na autostradach budowane są jako bezkolizyjne – wielopoziomowe. Drogi te posiadają dwie jednokierunkowe jezdnie, o co najmniej dwóch pasach ruchu. Jezdnie bywają często przedzielone pasem zieleni lub energochłonnymi barierami. Jazda taką drogą wydaje się być bardzo prosta. Szeroka, jednokierunkowa jezdnia, dobra nawierzchnia, łagodne łuki – sprzyjają szybkiej jeździe. Poruszając się taką drogą musimy sobie zdawać sprawę, że prędkość zobowiązuje nas do bardzo skoncentrowanej uwagi, do baczного obserwowania drogi przed i za pojazdem. Patrzyć trzeba znacznie dalej, niż na zwykłej drodze i znacznie wcześniej umieć sobie uzmysłwić sytuację jaka nastąpi za chwilę. Zdolność przewidywania jest jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa w ruchu drogowym! Monotonia jazdy powoduje zanik kontroli nad prędkością. Dlatego trzeba kontrolować prędkość na prędkościomierzu.	Opowiadanie uzupełnione pokazem filmu lub slajdów.
Poznanie specyficznej zasady włączania się do ruchu z wykorzystaniem pasa rozbiegowego. Uświadomienie czynnika dynamiki jazdy jako współdecydującego o płynności ruchu i bezpieczeństwie.	Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy). Drogi ekspresowe, podobnie jak autostrady, posiadają w okolicy skrzyżowań tzw. pasy rozbiegowe. Jest to pas jezdni, biegnący wzdłuż właściwej jezdni. Pojazdy włączające się do ruchu mają obowiązek ustąpić pierwszeństwa pojazdom znajdującym się w ruchu. Pojęcie pierwszeństwa należy tu rozumieć jako niezakłócanie płynności jazdy. Zatrzymanie się na pasie rozbiegowym kończy się zazwyczaj długim oczekiwaniem na przerwę w potoku dość prędko poruszających się pojazdów. Dopasowanie prędkości jazdy na pasie rozbiegowym do prędkości jazdy pojazdów poruszających się po drodze ekspresowej, pozwoli na wykorzystanie niezbyt dużej luki (obserwacja drogi w lusterkach) pomiędzy jadącymi samochodami i płynne włączenie się.	Opowiadanie uzupełnione pokazem filmu lub slajdów.
Uświadomienie nadrzędnej roli zdolności	Zachowanie się w czasie wyprzedzania. Wyprzedzanie jest jednym z najniebezpieczniejszych manewrów z jakimi	Opowiadanie uzupełnione pokazem filmu lub slajdów.

przewidywania podczas manewru wyprzedzania, szczególnie przy dużych szybkościach. Uświadomienie konieczności zdobycia umiejętności oceny prędkości poruszających się pojazdów. Uświadomienie perfekcyjnego operowania zmianą biegów, w szczególności przy redukcji. Uświadomienie konieczności obserwacji i przewidywania. Kształtowanie kultury jazdy poprzez jazdę „wyraźną” i nie stwarzanie sytuacji prowadzącej do zachwiania płynności ruchu.	się spotykamy w ruchu drogowym. Decydujące znaczenie ma znów zdolność przewidywania. Należy przewidzieć jaki będzie układ pojazdów na drodze za 2, 5, czy 12 sekund? Trzeba ocenić prędkość poruszających się pojazdów. Na drodze ekspresowej, samochody z przeciwka jadą inną jezdnią. Jedziemy natomiast z większą szybkością, do której musimy dostosować nasze przewidywania. Musimy patrzeć dalej do przodu i dalej do tyłu. <u>Wyprzedzanie.</u> Rozpoczynamy od oceny sytuacji – spoglądamy w lusterka, czy ktoś szybszy od nas nie rozpoczął już wyprzedzania. Jeżeli nie – sygnalizujemy zamiar zmiany pasa ruchu i przejeżdżamy o jeden pas w lewo. Jednocześnie przyspieszamy. Nierzadko schodzimy o jeden bieg w dół, aby mieć lepsze przyspieszenie i osiągnąć jak największą różnicę prędkości w stosunku do pojazdu wyprzedzanego. Znajdując się na lewym pasie, jeszcze raz upewnimy się co do sytuacji, szczególnie przed pojazdem wyprzedzanym, bo mamy teraz lepszą widoczność. Wyprzedzanie powinno trwać jak najkrócej. Lewym pasem jedziemy tak długo aż uzyskamy wystarczający odstęp od pojazdu wyprzedzanego (prawe lustro) aby bezkolizyjnie zjechać na prawą stronę. Teraz dopiero możemy włączyć prawy kierunkowskaz i łagodnie zjechać na prawy pas ruchu.	
Uświadomienie zagrożenia wywołanego zbyt wczesnym, nie sygnalizowanym, hamowaniem na pasie przeznaczony do jazdy. Przyswojenie zasady, że hamowanie należy poprzedzić włączeniem kierunkowskazu, który zawczasu, poinformuje o naszym zamiarze i przygotuje innych użytkowników drogi do ewentualnego zwolnienia tempa jazdy. Hamowanie najlepiej byłoby jednak rozpocząć na pasie	Opuszczanie drogi ekspresowej (pas do zjazdu). Manewr opuszczenia drogi, dzięki pasom specjalnie do tego przeznaczonym, jest manewrem stosunkowo prostym. Szczególnie na autostradach pojawia się problem wyboru odpowiedniego zjazdu. Często trudno zorientować się dokąd nas dany zjazd „wywiezie”. Z pomocą przychodzą znaki kierunku i miejscowości. Trzeba je uważnie obserwować. Pomylenie zjazdu to nadłożenie nieraz wielu kilometrów - pamiętajmy o zakazie cofania! Zbliżając się do miejsca, w którym zamierzamy opuścić drogę ekspresową, wykorzystujemy przeznaczony do tego pas. Włączmy prawy kierunkowskaz, uprzedzając o naszym zamiarze i zjeżdżamy na przeznaczony do zjazdu pas. Starajmy się opuścić drogę bez zmiany prędkości (bez hamowania). Dopiero	Opowiadanie uzupełnione pokazem filmu lub slajdów.

przeznaczonym do zjazdu, po opuszczeniu pasów przeznaczonych do jazdy na wprost.	gdy znajdziemy się na pasie przeznaczonym do zjazdu - rozpoczynamy hamowanie, redukcję biegów i itp. Długotrwała jazda po drodze ekspresowej czy autostradzie, pozbawionej ostrych zakrętów, z dużą prędkością, działa nużąco na kierowcę i prowadzi do obniżenia reakcji. Stąd hamowanie na pasie przeznaczonym do jazdy – kończy się często zderzeniem, poprzez najechanie z tyłu przez kierowcę, który – po pierwsze – nie zauważył w porę hamującego pojazdu, a po drugie – zapomniał, że droga hamowania przy dużej prędkości wydłuża się nieproporcjonalnie do prędkości. Rozpoczynając naukę zachowania się na drodze, wyobraźmy sobie, że drogą porusza się cała kawalkada pojazdów, a my jedziemy między nimi. Niech nigdy nie uśpi naszej czujności fakt, że w danej chwili, jesteśmy sami na drodze.	

TEMAT VIII

Jazda w trudnych warunkach atmosferycznych. Poślizg – przyczyny – sposób zapobiegania.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie zagrożeń w czasie jazdy, wynikających z niesprzyjających warunków atmosferycznych. Uświadomienie faktu, że skutecznym sposobem przeciwdziałania jest ograniczenie prędkości jazdy.	Jazda w trudnych warunkach atmosferycznych. <u>Deszcz.</u> W początkowej fazie, zmieszany z tłustym brudem, tworzy na jezdni cienką niewidoczną warstwę śliskiej mazi. W połączeniu z często występującymi koleinami, stwarza to niebezpieczeństwo wytrącenia samochodu z prostoliniowego toru jazdy. Podczas obfitych opadów, powstaje zjawisko filmu wodnego, powodującego utratę sterowności. Po przejechaniu przez głęboką kałużę, należy pamiętać o wysuszeniu elementów hamujących, przez delikatne przytrzymanie przez pewien czas hamulca zasadniczego. <u>Mgła.</u> Jest jedną z najniebezpieczniejszych sytuacji jaka może nas spotkać na drodze. Ratunkiem jest po prostu bardzo wolna jazda a pomocą są białe linie wyznaczające pasy ruchu. Jeżeli decydujemy się na wyprzedzanie, pamiętajmy o obowiązku użycia sygnału dźwiękowego. <u>Śnieg.</u> Jazda po śniegu, na dobrych oponach nie nastręcza specjalnych trudności a co najważniejsze, nie stanowi elementu	Proponuje się metodę opowiadania.

	zaskoczenia. Wiadomo, że jest ślisko i trzeba uważać. Pomocne mogą się okazać łańcuchy przeciwpoślizgowe. Gorzej jest gdy śnieg posypany solą zaczyna się topić. Wówczas nawierzchnia staje się niejednolita. Są miejsca gdzie jedziemy po mokrym podłożu a już za chwilę jedziemy po lodzie. Najtragiczniejszą jest sytuacja marznącego deszczu lub marznącej mżawki.	
Uświadomienie czym jest poślizg i jakie czynniki go wywołują.	Poślizg – przyczyny – sposób zapobiegania. Poślizgiem określa się sytuację, w której koła przemieszczającego się samochodu ślizgają się po podłożu. Poślizg jest skutkiem pewnych przyczyn, które poślizg wywołały. Mnogość przyczyn mogących wywołać poślizg jest nieprzeliczalna. Jedną z typowych przyczyn jest nadmierna prędkość w zakręcie. Jeżeli siła reakcji odśrodkowej przekroczy siłę przyczepności kół, następuje poślizg. Jeżeli poślizgnęły się tylne koła samochodu, należy ratunku szukać w kierownicy, ustawiając przednie koła w kierunku przemieszczania się samochodu. Tak ustawione koła spowodują zniwelowanie siły, która spowodowała poślizg. Znacznie trudniejszą jest sytuacja, w której poślizgowi w zakręcie ulegną przednia koła. Wówczas możemy próbować odzyskać przyczepność przednich kół, kierując je w stronę przeciwną do krzywizny zakrętu. Jest to manewr trudny i niebezpieczny z uwagi na brak wolnej przestrzeni. W zakręcie lewym, możemy ratować się poboczem a w zakręcie prawym – lewą stroną jezdni. Grozi to czołowym zderzeniem z pojazdem nadjeżdżającym z przeciwka. Częstą przyczyną poślizgu jest zbyt gwałtowne hamowanie, powodujące zablokowanie kół. Ratunek – puścić hamulec i ponowić hamowanie delikatniej. Naukę trudnej sztuki opanowania poślizgu poleca się na „autodromach” doskonalenia techniki jazdy.	Proponuje się metodę opowiadania.

3.3. Zarys budowy autobusu i zasady obsługi technicznej.

3.3.1. Podział materiału nauczania.

L.p.	Tematy nauczania.	Teoria	Ćwiczenia	Praktyka	Razem
1.	Budowa autobusu – wiadomości ogólne.	1.			1.
2.	Silniki i układy napędowe.	2.	1.		3.

3.	Układ kierowniczy i hamulcowy.	2			1.
4.	Ogumienie. Amortyzatory i stabilizatory (brd).	1.			1.
5.	Wyposażenie elektryczne.	1.			1.
6.	Czynności obsługowe.			1.	1.
	Razem	6	1.	1.	8.

3.3.2. Materiał nauczania.

TEMAT I Budowa autobusu - wiadomości ogólne.

Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie ogólnych zasad budowy autobusu	Rama podwoziowa. Kabina kierowcy. Szkieletowa konstrukcja nadwozia autobusu. Autobusy miejskie, międzymiastowe, turystyczne.	Proponuje się metodę wykładu z pokazem plansz, slajdów, filmu.

TEMAT II Silniki i układy napędowe.

Czas realizacji: 2 godziny zajęć teoretycznych + 1 godzina ćwiczeń.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Zdobycie wiedzy o silniku i układzie napędowym. Poznanie zasad smarowania i chłodzenia silnika. Poznanie charakterystyki mocy i momentu obrotowego silnika. Zdobycie podstawowych wiadomości o skrzyni przekładniowej i przeniesieniu momentu obrotowego wału korbowego silnika na koła jezdne. Poznanie zasady działania sprzęgła, przekładni głównej i mechanizmu różnicowego.	Umieszczenie silnika. Silniki o zapłonie iskrowym i samoczynnym. Układ korbowo-tłokowy, wał korbowy. Smarowanie i układ chłodzenia. Charakterystyka mocy i momentu obrotowego. Skrzynia przekładniowa. Zasada działania. Przeniesienie momentu obrotowego wału korbowego silnika poprzez przekładnię i mechanizm różnicowy na koła jezdne. Uzyskanie zwiększonej mocy lub prędkości. Charakterystyka prędkości jazdy w funkcji obrotów silnika dla poszczególnych biegów – charakterystyka „piłowa”. Sprzęgło – zasada działania. Przekładnia główna i mechanizm różnicowy – zasada działania.	Proponuje się metodę wykładu z pokazem plansz, slajdów, filmu.

TEMAT III**Układ kierowniczy. Układ hamulcowy.****Czas realizacji: 2 godziny zajęć teoretycznych.**

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie zasady działania i mechanizmów układu kierowniczego.	Układ kierowniczy. Ogólna zasada działania układu kierowniczego. Przekładnia ślimakowa i zębatkowa. Układy kierownicze ze wspomaganiem. Zwrotnice i ustawienie kół (zbieżność).	Proponuje się metodę wykładu z pokazem plansz, slajdów, filmu.
Zdobycie wiedzy o działaniu układu hamulcowego hydraulicznego i pneumatycznego. Poznanie działania systemów jedno i dwuprzewodowych do połączeń samochodu z przyczepą. Zdobycie wiedzy o urządzeniach wspomagających i działania systemu ABS.	Układ hamulcowy. Ogólna zasada działania hydraulicznego i pneumatycznego układu hamulcowego. Systemy jedno i dwu obwodowe. Systemy jedno i dwuprzewodowe do połączeń samochodu z przyczepą. Podciśnieniowe urządzenia wspomagające. Hamulec awaryjny i hamulec postojowy. Działanie systemu ABS.	

TEMAT IV**Ogumienie. Amortyzatory i stabilizatory.****Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.**

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Zdobycie informacji o ogumieniu i właściwej eksploatacji oraz o wpływie ogumienia na bezpieczeństwo jazdy. Uświadomienie wpływu działania amortyzatorów i stabilizatorów na bezpieczeństwo jazdy.	Ogumienie. Ogumienie radialne. Rodzaje bieżnika. Wpływ ciśnienia powietrza na zużycie bieżnika i właściwości trakcyjne. Amortyzatory i stabilizatory. Rola amortyzatorów w układzie jezdny. Amortyzatory jedno i dwustronnego działania. Rola drążków stabilizacyjnych i reakcyjnych i wpływ ich działania na bezpieczeństwo jazdy.	Opowiadanie uzupełnione pokazem opony. Slajdy z różnymi rodzajami opon.

TEMAT V**Wypożyczenie elektryczne.****Czas realizacji: 1 godzina zajęć teoretycznych.**

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Zdobycie informacji o urządzeniach prądowych w samochodzie. Uświadomienie roli świateł w samochodzie. Uświadomienie wpływu ustawienia świateł na bezpieczeństwo własne i innych użytkowników drogi.	Akumulator. Prądnica lub alternator (prądnica prądu zmiennego trójfazowego – wyprostowanego). Światła pełnią potrójną rolę. Powodują, że pojazd jest widoczny. Uruchamiają światła odbłaskowe innych pojazdów i odbłaskowych znaków drogowych. Oświetlają drogę przed samochodem. Światła zewnętrzne i wewnętrzne autobusu. Reflektory główne i przeciwmgielne – ustawienia. Cechy charakterystyczne żarówek poszczególnych świateł (żarówki dwuwłóknowe, żarówki halogenowe). Sygnał dźwiękowy. Wycieraczki szyb. Bezpieczniki instalacji elektrycznej.	Proponuje się metodę wykładu, lub opowiadania. Główny nacisk należy położyć na cechy użytkowe urządzeń (ustawienie świateł, sposób montowania żarówki itp).

TEMAT VI Czynności obsługowe.**Czas realizacji: 1 godzina zajęć praktycznych.**

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Poznanie sposobów oszacowania stanu technicznego niektórych układów i urządzeń. Stosowanie zasad BHP przy pracach obsługowych przy samochodzie (np. przy wymianie koła lub sprawdzaniu układu chłodzenia). Zdobycie wiedzy i umiejętności wykonania czynności związanych z codzienną obsługą samochodu oraz wymianą żarówek świateł drogowych i świateł „stop”.	Układ kierowniczy – nadmierny, sumaryczny luz koła kierownicy, objawem niesprawności. Układ hamulcowy – objawy zapowietrzenia (miękki pedał hamulca – „rosnący” przy kolejnych naciskaniach pedału), Sprawdzenie działania układu wspomagania (naciśnięcie pedału hamulca i uruchomienie silnika. Pedał powinien się lekko obniżyć). Ogumienie – stan, ciśnienie powietrza. Oświetlenie pojazdu – sprawdzenie poprawności działania - szczególnie ustawienia świateł głównych i przeciwmgielnych, świateł STOP i KIERUNKOWSKAZÓW). Sprawdzenie poziomu oleju, płynu chłodzącego (BHP) płynu hamulcowego (brd), płynu do spryskiwacza szyb (brd), Wymiana żarówek (szczególnie świateł drogowych i mijania oraz świateł stop i pozycyjnych).	Sugeruje się prowadzenie zajęć przy samochodzie (np. szkoleniowym). Jako metodę proponuje się instruktaz bieżący.

3.4. Nauka jazdy.

3.4.1. Podział materiału.

L.p.	Temat nauczania	Liczba godz.
I	Przygotowanie do jazdy. Ruszanie i zatrzymanie. Kręcenie kierownicą – skrety manewrowe.	1
II	Ogólne zasady jazdy do tyłu. Jazda do tyłu na wprost. Skrety podczas jazdy do tyłu.	1
III	Ósemka przodem i tyłem. Jazda slalomem.	1
IV	Cofanie. Zawracanie. Parkowanie.	1
V	Jazda w ruchu miejskim. Hamowanie, hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca pomocniczego i zasadniczego.	2
VI	Technika zmiany biegów w górę i w dół z wyrównaniem obrotów silnika,, podczas jazdy w ruchu drogowym z różnymi prędkościami.	3
VII	Charakterystyki samochodów. Zwiększenie przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skrętu. Dociążenie przodu. Pokonywanie łuków i zakrętów.	3
VIII	Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem. Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem po zmierzchu.	4
IX	Jazda drogą ekspresową. Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy). Zachowanie się w czasie wyprzedzania. Opuszczenie drogi ekspresowej.	2
X	Powtórzenia wybranych tematów.	2
	Razem godzin	20

3.4.2. Materiał nauczania.

TEMAT I Przygotowanie do jazdy. Ruszanie i zatrzymanie pojazdu. Kręcenie kierownicą – skrety manewrowe.

Czas realizacji: 1 godzina praktycznej nauki jazdy.

Cel nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Przypomnienie reguł prawidłowej pozycji kierowcy, zapewniającej możliwość obsługi	Przygotowanie do jazdy. Zajęcie miejsca za kierownicą. Regulacje: Fotel – siedzenie – jak najdalej do tyłu, tak jednak, aby lewą nogą można było	W zajęciach może brać udział dwóch kursantów. Zajęcia mogą być prowadzone na placu

niezbędnych urządzeń w samochodzie. Przypomnienie sposobów ergonomicznej i pewnej obsługi urządzeń, co prowadzi do działań szybkich, skutecznych i nie rozpraszających uwagi.	swobodnie wcisnąć pedał sprzęgła. Oparcie – tak, aby ręką można było sięgnąć do umownej godz.12 na kole kierownicy. Kierownica, lusterka, zagłówki. Zapięcie pasów. Pozycja zasadnicza. Lewa noga na podłodze, prawa noga na pedale gazu, ręce na kierownicy w pozycji 9 –3. Obsługa urządzeń w zasięgu dłoni wspartych na kierownicy. Skręty manewrowe i szosowe. Obsługa pedałów: gazu, hamulca, sprzęgła. Obsługa lewarka zmiany biegów. Obsługa hamulca ręcznego (blokada).	manewrowym, w pojeździe szkoleniowym. Instruktor demonstruje zajęcie pozycji, regulacje, obsługę urządzeń – po czym wszystkie czynności powtarzają kursanci.
Zdobycie umiejętności uruchamiania silnika (silnik benzynowy lub diesel). Poznanie możliwości oceny funkcjonowania lub stanów niektórych urządzeń pojazdu, poprzez obserwację urządzeń kontrolnych lub pomiarowych. Zdobycie umiejętności płynnego ruszania i zatrzymania pojazdu a także dynamicznego ruszenia, szybkiej zmiany biegu i zatrzymania pojazdu.	Ruszanie i zatrzymanie pojazdu. <u>Uruchomienie silnika</u> (wciśnięte sprzęgło). Sprawdzenie przyrządów kontrolno - pomiarowych na desce rozdzielczej. <u>Ruszanie</u>: sprzęgło, I bieg, zwolnienie hamulca pomocniczego, spojrzenie w lusterko, kierunkowskaz, zwiększenie obrotów silnika, łagodne puszczenie sprzęgła. Pięta lewej nogi oparta na podłodze! Po puszczeniu sprzęgła, lewa noga na podłodze lub wsporniku obok pedału sprzęgła. <u>Zatrzymanie</u> pojazdu: lusterko, kierunkowskaz, zjechać jak najbliżej prawej krawędzi jezdni, sprzęgło, hamulec, wyłączyć bieg, puścić sprzęgło. Sprawdzić czy autobus się zatrzymał (czy się nie toczy). W przypadku dłuższego postoju - zaciągnąć hamulec pomocniczy	Zajęcia prowadzone w pierwszej fazie na placu manewrowym. Jako sprawdzian opanowania umiejętność ruszenia i zatrzymania samochodu, proponuje się poniższe ćwiczenie. Włączenie I biegu, ruszenie, włączenie II biegu, osiągnięcie prędkości jazdy 40 km/godz. i zatrzymanie w określonym miejscu. Całe ćwiczenie ma być wykonane na odcinku drogi o długości ~ 50m.
Utrwalenie wiadomości o pozycji za kierownicą jako czynnika gwarantującego możliwość swobodnej pracy rąk na kierownicy. Utrwalenie zasad posługiwania się kierownicą w odniesieniu do skrętów manewrowych oraz zasygnalizowanie pracy rąk na kierownicy podczas skrętów drogowych. Uświadomienie przewagi „ciągnącego” ruchu ręki nad ruchem	Kręcenie kierownicą – skręty manewrowe. Przypomnienie o układzie rąk na kierownicy, przygotowanie do skrętu, praca rąk. Ruszenie – ustalenie stałej prędkości na I biegu (ok.1000 obr/min). Lewa noga obok sprzęgła! Przygotowanie do rozpoczęcia skrętu (lewa lub prawa ręka na godz. 12). Wykonywanie na placu manewrowym, skrętów w lewo i w prawo z przekładaniem rąk (12÷4 w prawo, 12÷8 w lewo) z wykorzystaniem pełnej możliwości skrętu pojazdu. Koło kierownicy obraca się bez przerwy a ręce ciągną kierownicę ! Zmiana kierunku jazdy (plac manewrowy)	Zajęcia na placu manewrowym. Sprawdzeniem opanowania sprawności kręcenia kierownicą jest ćwiczenie nazywane „jazdą wzdłuż linii między kołami”. Samochód jedzie na I biegu, bez gazu, okrakiem po linii. Kursant wykonuje skręty w lewo i w prawo (do oporu kierownicy), w takim tempie, żeby żadnym kołem nie najechać na linię.

pchającym.	wg poleceń instruktora.	

TEMAT II Ogólne zasady jazdy do tyłu. Jazda do tyłu na wprost. Skręty podczas jazdy do tyłu.

Czas realizacji: 1 godzina praktycznej nauki jazdy.

Cel nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie oczywistej prawdy, że samochód ma tylko jedną stronę prawą i tylko jedną lewą. Zdobyć umiejętności regulacji prędkości jazdy za pomocą sprzęgła – jazda na pół sprzęgle.	Ogólne zasady jazdy do tyłu. Obojętnie czy jedziemy do przodu czy do tyłu – kręcąc kierownicą w prawo pojedziemy w prawo a kręcąc w lewo pojedziemy w lewo. Podczas jazdy do tyłu stosujemy zasadę jazdy na „pół sprzęgle”. Polega ona na tym, że ustalamy obroty silnika a wykorzystując poślizg sprzęgła regulujemy prędkość jazdy.	Zajęcia na placu manewrowym. Przypomnienie zasad jazdy do tyłu. – jazda na wprost, – skręty podczas jazdy do tyłu.
Zdobyć umiejętności jazdy do tyłu wg poznanych zasad podczas zajęć z przedmiotu - technika jazdy.	Jazda do tyłu na wprost. <u>Pozycja zasadnicza:</u> jak do jazdy do przodu. Drogę za samochodem obserwujemy za pomocą luster zewnętrznych.	Zajęcia na placu manewrowym.
Zdobyć umiejętności jazdy do tyłu wg poznanych zasad.	Skręty podczas jazdy do tyłu. Skręt w lewo wykonujemy odwracając głowę i patrzymy przez lewe ramię. Przestrzeń za samochodem obserwujemy przez lewe okno samochodu i w lewym lustrze. Przy skręcie w prawo, odwracamy głowę przez prawe ramię, obserwując drogę w prawym lustrze. W czasie skrętów kierownicę kręcimy obiema rękami, przekładając ręce jak przy skrętach manewrowych. Rozpoczynając jazdę do tyłu, najpierw upewniamy się co do możliwości jazdy, potem odwracamy się w odpowiednim kierunku i ruszamy z miejsca.	Zajęcia na placu manewrowym.

TEMAT III Ósemka przodem i tyłem. Jazda slalomem.

Czas realizacji: 1 godzina praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.

Poznanie możliwości skrętu samochodu w prawo i w lewo. Zdobycie umiejętności oceny przestrzeni niezbędnej do wykonania manewru zawracania przy maksymalnym skrócie kół. Wyrobienie nawyku wykonywania czynności „zawczasu”.	„Ósemka” przodem i tyłem. Jazda torem w kształcie ósemki. A: przejazd symetryczny – jazda przodem i tyłem. Tor jazdy powinien być taki, żeby autobus przejeżdżając koło słupka ustawiony był prostopadle do prostej łączącej dwa słupki. B: przejazd niesymetryczny – jazda przodem i tyłem. Tor jazdy powinien być taki, aby autobus po nawrocie znalazł się obok słupka i był ustawiony równolegle do prostej łączącej oba słupki.	Zajęcia na placu manewrowym.
Nabywanie umiejętności prawidłowego i szybkiego kręcenia kierownicą. Zdobycie umiejętności wyczuwania gabarytów pojazdu. Pobudzenie wyobraźni i rozwijanie zdolności przewidywania. Stosowanie zasady „zawczasu”. Zdobywanie umiejętności oceny możliwości skrętu samochodu, co również przekłada się na brd.	Jazda slalomem. <u>Przejazd slalomu z nawrotem</u>, z wykorzystaniem uprzednio zdobytych wiadomości i umiejętności a w szczególności szybkiego i prawidłowego kręcenia kierownicą. <u>Elementy przejazdu slalomu:</u> A/ Właściwe ustawienie pojazdu. B/ Właściwy wybór strefy skrętu (rozpoczęcie skrętu powinno nastąpić „zawczasu” przed mijanym słupkiem). Zachowanie właściwej odległości od słupka związanej z gabarytami samochodu, co przekłada się bezpośrednio na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. C/ Wykonanie nawrotu w taki sposób, aby po wykonaniu nawrotu, autobus znalazł się obok słupka, w takiej pozycji jak gdyby był to kolejny słupek slalomu.	Zajęcia na placu manewrowym

TEMAT IV Cofanie. Zawracanie. Parkowanie.

Czas realizacji: 1 godzina praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Zdobywanie umiejętności jazdy do tyłu, wg. wcześniej poznanych zasad, w warunkach narzuconych przez sytuację.	Cofanie. Stosujemy zasady poznane podczas nauki jazdy do tyłu. Cofanie po prostej wzdłuż krawężnika. Cofanie po łuku przy krawężniku (w prawo) Cofanie po łuku bez krawężnika (w lewo).	Proponuje się realizować naukę na mało ruchliwych ulicach
Przypomnienie wiadomości o trzech sposobach zawracania. Zdobywanie umiejętności zawracania w warunkach	Zawracanie (trzy sposoby). Sposób pierwszy – bez cofania – stosujemy gdy mamy odpowiednio dużo miejsca i gdy zezwalają na to przepisy. Jeżeli decydujemy się na zawracanie w obrębie skrzyżowania, to poza względami bezpieczeństwa	Proponuje się realizować naukę na mało ruchliwych ulicach (placach).

rzeczywistych. Ćwiczenie nabytych umiejętności kręcenia kierownicą, oceny przestrzeni niezbędnej do wykonania skrętu (zawrócenia), obserwacji drogi i użycia kierunkowskazów.	i porządku na drodze, musimy zwrócić uwagę na wybranie najszerszego miejsca na tym skrzyżowaniu w celu zapewnienia sobie jak największej swobody skrętu. Sposób drugi – z cofaniem i wykorzystaniem np. wjazdu do bramy. Zaleca się wjazd do bramy tyłem, bo ułatwi nam to wyjazd i włączenie się do ruchu. Autobus zatrzymujemy w takim miejscu (w zależności od gabarytów samochodu) aby można było wycofać się do wjazdu, który chcemy wykorzystać do zawrócenia. Zachowując warunki bezpieczeństwa, wycofujemy się do bramy. Pozostaje nam wyjazd z bramy w lewo i włączenie się do ruchu. Sposób trzeci – z cofaniem na drodze Po upewnieniu, że droga jest wolna – sygnalizujemy zamiar skrętu w lewo i od prawego krawężnika rozpoczynamy skręt w lewo. Staramy się jak najwolniej prowadzić autobus (pół sprzęgło), natomiast jak najszybciej kręcimy kierownicą do oporu w lewo. Dojeżdżając do lewego krawężnika „odbijamy kierownicę w prawo” i zatrzymujemy autobus. Włączamy wsteczny bieg i kręcąc dalej w prawo, wycofujemy się w prawo. Przed dojechaniem tylnymi kołami do krawężnika (o ile warunki na to pozwalają), znów „odbijamy kierownicę w lewo i zatrzymujemy autobus. Włączmy I bieg i odjeżdżamy w lewo, dojeżdżając do prawego krawężnika, wzdłuż którego kontynuujemy jazdę.	
Uzmysłowienie problemu wyboru miejsca do parkowania z uwzględnieniem możliwości wyjazdu z miejsca zaparkowania. Nabieranie umiejętności wyboru rodzaju parkowania (parkowanie prostopadłe, skośne, boczne, przodem, tyłem) w zależności od warunków terenowych i aktualnej sytuacji. Ćwiczenie nabytych umiejętności jazdy do tyłu oraz sprawnego	Parkowanie. Parkując powinniśmy ustawić autobus przodem do wyjazdu, aby mieć jak najmniej kłopotów z wyjechaniem. Parkowanie skośne i prostopadłe: Wjechanie przodem lub tyłem (zalecane) w miejsce przeznaczone do parkowania. Parkowanie boczne. Kolejność czynności: - Ustawiamy autobus równolegle do stojącego samochodu, za którym chcemy zaparkować, zachowując odległość ok. $1.5 \div 2$ m. (w zależności od gabarytów autobusu) od tego samochodu. O taką samą odległość wyprzedzamy ten samochód. - Włączamy wsteczny bieg, prawy kierunkowskaz i powoli cofając skręcamy	Proponuje się realizować naukę na mało ruchliwych ulicach lub na placu manewrowym.

operowania urządzeniami do sterowania jazdą i sygnalizowania kierunków jazdy.	kierownicę w prawo. Gdy autobus ustawi się pod kątem ok. 45 ° do osi jezdni – szybkimi ruchami „odwracamy” kierownicę, wykonując skręt w lewo. Prędkość jazdy autobusu regulujemy jadąc „na pół sprzęgle”. Staramy się jechać równomiernie i jak najwolniej, obserwując drogę za autobusem. I tu uwaga: Musimy na moment odwrócić głowę i sprawdzić, czy przód naszego autobusu zataczając łuk w lewo nie zaczepi o tył samochodu, za którym parkujemy. W ten sposób doprowadzamy autobus do pozycji równoległej do krawężnika.	

TEMAT V Jazda w ruchu miejskim. Hamowanie. Hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca pomocniczego i zasadniczego.

Czas realizacji: 2 godziny praktycznej nauki jazdy.

Obycie się z ruchem miejskim i przetransponowanie posiadanej wiedzy teoretycznej w warunkach ruchu drogowego. Wpojenie płynności jazdy jako jednej z podstawowych zasad bezpieczeństwa! Nabieranie automatyzacji obsługi urządzeń w samochodzie, koniecznej w sytuacji skupienia uwagi na innych ważniejszych w danej chwili zagadnieniach. Zdobywanie umiejętności patrzenia daleko, co ułatwia prowadzenie samochodu po linii prostej i poszerza kąt widzenia. Wyrabianie nawyku elastyczności w podejmowaniu niektórych decyzji np. podczas ruszania na skrzyżowaniu.	Jazda w ruchu miejskim. Jazda trasą o możliwie małym nasileniu ruchu. Jazda w ruchu miejskim wymaga od kierowcy: - stosowania zasad i przepisów ruchu. - znacznego napięcia uwagi - szybkich zmian decyzji, - szerokiego kąta obserwacji drogi, - zdolności przewidywania poczynąń innych użytkowników drogi, - w przypadku konieczności zatrzymania pojazdu należy tyle samo uwagi poświęcić na obserwację sytuacji przed pojazdem co i za pojazdem, - po zatrzymaniu pojazdu wynikającym z warunków ruchu – włączyć w porę I bieg aby być gotowym do kontynuowania jazdy. <u>Przejazd przez skrzyżowanie.</u> Podczas oczekiwania na wjazd na skrzyżowanie należy bacznie obserwować ruch na skrzyżowaniu, uwzględniać szybkość poruszających się pojazdów i w porę ustalić moment dogodny do wjechania na skrzyżowanie, aby wjazd był bezpieczny i nie powodował zachwiania płynności ruchu innych pojazdów. Opuszczenie skrzyżowania powinno być możliwie szybkie. Gdy ruch na skrzyżowaniu jest kierowany – na wjazd oczekuje wiele pojazdów. Należy być przygotowanym, że w momencie ruszenia, kiedy nastawieni jesteśmy na jak	W tym ćwiczeniu instruktor kładzie nacisk na technikę jazdy kursanta (jazda na wprost, wykonywanie skrętów, ruszanie, zatrzymanie). Jazda ulicami o małym natężeniu ruchu.

	najszybsze przejechani przez skrzyżowanie – nagle będziemy musieli zmienić decyzję i zatrzymać pojazd, bo będą tego wymagały warunki ruchu (np. wtargnięcie pieszego).	
Uświadomienie faktu, że najlepszym zagwarantowaniem bezpieczeństwa jest przestrzeń (bez ograniczeń). Uświadomienie hamowania jako działania zmierzającego do zmniejszenia prędkości jazdy bądź zatrzymania pojazdu. Poznanie zasad zatrzymywania samochodu jadącego szybko i jadącego wolno.	Hamowanie. W ruchu drogowym, zagrożenie najczęściej związane jest z brakiem wolnej przestrzeni – bo na drodze stoi inny samochód, bo na przejściu dla pieszych znajdują się piesi, bo z zatoki wyjeżdża autobus itp. Te sytuacje zmuszają nas do hamowania. Układ hamulcowy i jego obsługa stanowią drugi w hierarchii ważności element bezpieczeństwa jazdy (pierwszoplanowym jest układ kierowniczy). Dwa cele hamowania: A/ Zmniejszenie prędkości jazdy. W czasie hamowanie nie należy naciskać pedału sprzęgła. Autobus poruszający się na „luzie” lub wciśniętym sprzęgle posiada gorszą sterowność. Wymyka się jeden z elementów sterujących szybkością jazdy (hamownie silnikiem i dociążenie kół przedniej osi). B/ Zatrzymanie pojazdu. Mówiąc o zatrzymaniu samochodu, musimy rozróżnić dwa przypadki: - autobus jadący szybko – zatrzymujemy naciskając najpierw hamulec, zmniejszając szybkość jadącego autobusu a w końcowej fazie hamowania naciskamy „sprzęgło”, w celu odłączenia silnika od kół napędowych. - autobus jadący wolno zatrzymujemy naciskając najpierw „sprzęgło” a potem hamulec.	Zajęcia realizować z wykorzystaniem mało ruchliwych ulic.
Uzmysłowienie działania składowej siły ciężkości jako elementy wspomagającego hamowanie (hamowanie na wzniesieniu) lub osłabiającego hamowanie (hamowanie na spadku).	Hamowanie na wzniesieniu i spadku drogi. Podczas hamowania na spadku drogi, siła hamowania przeciwdziała składowa siły ciężkości, która skierowana jest w kierunku jazdy. Podczas hamowania na wzniesieniu, ta sama składowa siły ciężkości skierowana jest w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy i wspomaga hamowanie.	Realizację ćwiczenia proponuje się na wybranym odcinku drogi ze wzniesieniem
Uzmysłowienie działania składowej siły ciężkości powodującej staczanie się samochodu, po zwolnieniu hamulca. Opanowanie stresu, wywołanego koniecznością	Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca pomocniczego. Ruszanie na wzniesieniu kryje w sobie trudny moment cofania się samochodu po zwolnieniu hamulca. <u>Ruszanie z użyciem hamulca pomocniczego:</u> Samochód unieruchomiony za pomocą hamulca zasadniczego.	Naukę ruszania na wzniesieniu realizować można na specjalnie zbudowanym podjeździe lub w normalnych warunkach terenowych nie koniecznych na drodze publicznej.

precyzyjnego zrównoważenia siły ciężkości z siłą napędową samochodu a następnie ruszenie pod górę.	Włączamy I bieg, zaciągamy hamulec pomocniczy, trzymając przycisk, aby nie zadziałała blokada. Zwalniamy hamulec zasadniczy. Lekko zwiększamy obroty silnika i rozpoczynamy zwalnianie pedału sprzęgła do momentu kiedy silnik zaczyna „ciągnąć”. W tym momencie zwiększamy nieco obroty silnika - zwalniamy hamulec pomocniczy i płynnie puszczamy sprzęgło. Im bardziej strome jest wzniesienie tym wyższe obroty silnika potrzebne są do ruszenia.	
Wyrabianie umiejętności szybkiego przełożenia prawej nogi z pedału hamulca na pedał gazu i precyzyjnego nim operowania.	Ruszanie na wzniesieniu z pomocą hamulca zasadniczego. Na niewielkiej pochyłości możemy ruszyć bez użycia hamulca pomocniczego: - należy lekko wyluzować sprzęgło (skasować jałowy ruch sprzęgła do momenty kiedy zaczyna ciągnąć) - szybko przełożyć nogę z hamulca na gaz i po zwiększeniu obrotów - dalej puszcząć sprzęgło.	Naukę ruszania na wzniesieniu realizować można na specjalnie zbudowanym podjeździe lub w normalnych warunkach terenowych nie konieczne na drodze publicznej.

TEMAT VI Technika zmiany biegów w górę i w dół z wyrównaniem obrotów silnika, podczas jazdy z różnymi prędkościami.

Czas realizacji: 3 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie roli skrzyni biegów jako elementu służącego do wykorzystania mocy silnika i osiągnięcia odpowiedniej prędkości. Zdobycie umiejętności skoordynowanej pracy rąk i nóg podczas zmiany biegów.	Technika zmiany biegów podczas jazdy z różnymi prędkościami. - Skrzynia biegów służy do pełnego wykorzystania mocy silnika przy ograniczonych jego obrotach. Moc silnika rośnie wraz z obrotami ale tylko do pewnego momentu. - „wolne obroty” lub ”obroty biegu jałowego”, - „obroty maksymalnego momentu, - „obroty maksymalnej mocy” to obroty, - „dopuszczalne obroty silnika” Przełożenia skrzyni przekładniowej (biegi) dopasowują możliwości silnika do obciążenia. Samochód posiada największą moc i przyspieszenia na biegu pierwszym – za to prędkość jego jest niewielka. Im wyższy bieg tym moc i przyspieszenia mniejsze za to prędkość większa. Stąd, często przy wyprzedzaniu, schodzimy na niższy bieg aby mieć lepsze przyspieszenie. Zmiana biegów w górę z prawidłowym dopasowaniem obrotów.	Krótkie przypomnienie roli skrzyni biegów w samochodzie. Proponuje się prowadzenie nauki na drodze o małym nasileniu ruchu.

Nabieranie wyczucia i tempa zmiany biegów w zależności od warunków w jakich zmieniamy bieg. Nabywanie umiejętności trafnego określenia warunków w jakich możemy przejść z biegu wyższego na niższy. Uzmysłowienie konieczności dopasowania (zwiększenia) obrotów silnika do obrotów wymaganych na niższym biegu, bez straty prędkości jazdy. Opanowanie czynności manualnych. Uchwycenie najważniejszego momentu i tempa zmiany biegów w dół. Uświadomienie konsekwencji niedopasowania obrotów silnika podczas redukcji biegów jakim jest możliwość przyblokowania (poślizgu) kół napędzających.	Przygotowanie – polega na przełożeniu lewej nogi nad pedał sprzęgła z jednoczesnym przełożeniem prawej ręki z kierownicy na lewarek zmiany biegów. <u>Zmiana biegu:</u> - Lewa noga wciska pedał sprzęgła a jednocześnie prawa noga zwalnia pedał „gazu” (ruchy obu nóg są zdecydowane). - Prawa ręka (odpowiednio ułożona na lewarku) przesuwając lewarek na „luz” a następnie na zamierzony bieg. - Puszczamy sprzęgło ruchem płynnym z jednoczesnym „dodaniem gazu”, zwiększając obroty silnika. Do prawidłowego wykonania zmiany biegów, niezbędne jest wyczucie, umiejętność wybrania odpowiedniego momentu zmiany biegu a także dopasowanie tempa zmiany biegów do szybkości jazdy samochodu i warunków w jakich zmieniamy bieg. Zmiana biegów w dół z wyrównaniem obrotów silnika przed włączeniem niższego biegu i puszczeniem sprzęgła. Podstawowym warunkiem przejścia z wyższego biegu na niższy jest zmniejszenie prędkości jazdy co najmniej do maksymalnej prędkości na niższym biegu. <u>Zmiana biegu – redukcja.</u> - Przygotowanie – jw. - Wciskamy sprzęgło, puszczamy gaz, przesuwamy lewarek na luz (czynności te wykonujemy prawie równocześnie). - Zwiększamy obroty, przez krótkotrwałe naciśnięcie pedału gazu, tak aby obroty silnika przekroczyły obroty wymagane przy danej prędkości na niższym biegu. - Włączamy niższy bieg i natychmiast puszczamy sprzęgło z jednoczesnym dodaniem gazu. Czas jaki upłynie od momentu krótkotrwałego zwiększenia obrotów (tzw. przegazówki) do momentu puszczenia sprzęgła musi być na tyle krótki aby obroty silnika nie spadły poniżej wartości wymaganej dla określonej prędkości na niższym biegu.	Sprawdzianem umiejętności zmiany biegów w dół byłaby jazda po drodze ze wzniesieniem.

TEMAT VII Charakterystyki samochodów. Zwiększenie przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skrętu - dociążanie przodu. Pokonywanie łuków i zakrętów.

Czas realizacji: 3 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Uzmysłowienie charakterystyki podsterownej i nadsterownej samochodu jako zdolności do pokonywania zakrętów.	Charakterystyki samochodów. Przypomnienie wiadomości charakterystykach samochodów. Charakterystykę samochodu odzwierciedla jego zdolność do pokonywania zakrętów. Samochód o charakterystyce nadsterownej – zachowuje się w zakręcie tak, jakby chciał pokonać zakręt, mimo niewielkiego skreślenia kół przedniej osi. Tył samochodu jest „wyrzucany” z zakrętu, powodując skreślanie samochodu w kierunku zakrętu. Samochód z charakterystyką podsterowną niechętnie pokonuje zakręty. W tym przypadku przód samochodu nie chce zmienić toru jazdy zmuszając kierowcę do wykonania głębszego skrętu niż wynikałoby to z krzywizny zakrętu.	Naukę pokonywania zakrętów, wskazanym jest poprzedzić krótkim wstępem, przypominającym wiadomości o charakterystykach samochodów.
Opanowanie umiejętności dociążenia przodu samochodu w momencie rozpoczynania skrętu.	Zwiększenie przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skrętu - dociążanie przodu. Dojeżdżając do zakrętu, na moment przed pierwszym ruchem kierownicą należy puścić gaz. Przyczyni się to do dociążenia przednich kół samochodu, które lepiej rozpoczną wprowadzenie pojazdu w zakręt. „Dodać gazu”, bez obaw popełnienia błędu, możemy w momencie kiedy zaczniemy „prostować” (ustawiać do jazdy na wprost) koła samochodu.	Przypomnienie o sposobie zwiększenia przyczepności przednich kół w momencie rozpoczynania skrętu. Umiejętność dociążania przodu samochodu w momencie rozpoczynania skrętu, znacznie poprawia bezpieczeństwo jazdy.
Zdobycie umiejętności wyboru optymalnego toru jazdy przy pokonywaniu łuków i zakrętów. Uświadomienie związku pomiędzy prawidłowo wybranym torem jazdy a poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uświadomienie zagrożenia wynikającego z przejechania w zakręcie na lewą stronę jezdni ! Uświadomienie faktu, że prędkość (nadmierna) jest najczęstszą przyczyną wypadku w zakręcie.	Pokonywanie łuków i zakrętów. <u>Tory przejazdu przez zakręty.</u> Poprawny tor jazdy jest podstawowym gwarantem bezpiecznej jazdy. - <u>Zakręt w lewo</u> – rozpoczynamy od prawej krawędzi jezdni, tak jak byśmy chcieli się „wychylić”, żeby wcześniej zobaczyć koniec zakrętu. W połowie zakrętu (tzw. „szczycie”) zbliżamy się do osi jezdni a na wyjściu z zakrętu –wracamy do prawej krawędzi jezdni (zmniejszamy siły boczne). - <u>Zakręt w prawo</u> – rozpoczyna się od osi jezdni, w szczycie zakrętu zbliżamy się do prawej krawędzi a wychodząc z zakrętu – wracamy do osi jezdni. Należy przy tym pamiętać o kategoriycznym zakazie przekraczania osi jezdni. Zmiany toru jazdy możemy dokonywać na swojej (prawej) połowie jezdni lub w ramach namalowanego pasa ruchu.	Przypomnienie zasad wykonywania skrętów szosowych. Naukę pokonywania zakrętów, proponuje się prowadzić na wybranych odcinkach krętych dróg. Nie muszą to być górskie serpentyny. Wystarczy kilka zakrętów „lewych”, kilka „prawych” i oczywiście umiarkowana szybkość. Prawidłowo wybrany tor jazdy ma służyć poprawie bezpieczeństwa i komfortu jazdy a nie prowokować do jazdy szybkiej i ryzykownej.

Zdobycie umiejętności oceny prędkości z uwzględnieniem czynników limitujących bezpieczną prędkość do pokonania danego zakrętu.	<u>Zakręty następujące bezpośrednio po sobie.</u> Jeżeli np. po prawym zakręcie następuje zakręt lewy, to wychodząc z prawego zakrętu nie możemy wrócić do osi jezdni, bo nie odpowiada to prawidłowemu wejściu w zakręt lewy. Tak więc wychodząc z prawego zakrętu, musimy pozostać przy prawej krawędzi, bo z tej pozycji będziemy rozpoczynać skręt w lewo. <u>„Patelnia”.</u> Nieco innego toru jazdy wymaga zakręt, stanowiący zwrot o 180° (tzw. „patelnia”). Zakręt taki rozpoczynamy jak w przykładach powyżej. Zbliżenie się do osi - przy zakręcie lewym lub do prawej strony jezdni - przy zakręcie prawym, wykonujemy jakby z opóźnieniem – po przejechaniu 2/3 łuku. Gdy widzimy koniec zakrętu rozluźniamy skręt. <u>Zakręt zacieśniający.</u> Podobnym torem jazdy będziemy pokonywali zakręt „zacieśniający”. Pierwszą, łagodną część zakrętu traktujemy jakby przedłużony odcinek prostej, na której „ustawiamy” samochód do drugiej, ostrzejszej części zakrętu. Podobnie jak przy pokonywaniu „patelni”: - opóźniamy zbliżenie się do osi - przy zakręcie lewym lub do prawej strony jezdni - przy zakręcie prawym, - kończymy zakręt – rozluźnieniem skrętu. <u>Zakręt „rozluźniający”</u> następcza mniej kłopotów. W zakręcie rozluźniającym, po przejechaniu ostrzejszej części zakrętu, opóźniamy rozluźnienie. <u>Dobór prędkości przed wejściem w zakręt.</u> Prędkość jadącego samochodu dobieramy zależnie od wielu czynników, limitujących dopuszczalną, bezpieczną prędkość. Oto kilka z nich: <u>Kierowca</u> – jego wiedza, umiejętności, doświadczenie, zdolności psychofizyczne. <u>Charakterystyka i stan techniczny pojazdu</u> – zawieszenie, układ hamulcowy, ogumienie!!! <u>Warunki naturalne – droga</u> (nawierzchnia – rodzaj i stan), rodzaj zakrętu (ostry lub łagodny), warunki atmosferyczne (sucho, mokro, śnieg, lód), widoczność, nasilenie ruchu. Czasem wystarczy „zdyć nogę z gazu”, innym razem trzeba będzie przycisnąć hamulec, w jeszcze innej sytuacji dojdzie redukcja biegów.	

	Kalkulacja prędkości na zakręcie powinna być taka, aby pojazd na wyjściu z zakrętu mógł zwiększać prędkość.	

TEMAT VIII Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem w dzień i po zmierzchu.

Czas realizacji: 4 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania.	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Nabieranie doświadczeń związanych z jazdą z dozwoloną prędkością po za obszarem zabudowanym. Uświadomienie wyjątkowego zagrożenia wynikającego z nieprawidłowego wyprzedzania i beztrockiego przejeżdżania przez przejazdy kolejowe i tramwajowe. Nabieranie doświadczeń wynikających z współuczestnictwa w ruchu drogowym. Uświadomienie bezpośredniego związku pomiędzy współuczestnictwem i kulturą ruchu drogowego.	Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem. Jazda w ruchu miejskim i po za miastem z zastosowaniem wiedzy, o zasadach i przepisach ruchu drogowego oraz znakach i sygnałach drogowych, zdobytej podczas zajęć teoretycznych. Jazda w mieście, ulicami z kilkoma pasami ruchu. Przestrzeganie zasady ruchu prawostronnego! Przejazd przez skrzyżowania o ruchu kierowanym i nie kierowanym. Przejazd przez skrzyżowanie o ruchu okrężnym. Zajęcie przed skrzyżowaniem pasa ruchu, właściwego dla zamierzonego kierunku jazdy. Wyprzedzanie w warunkach ruchu miejskiego. Jazda poza obszarem zabudowanym (70 km/godz.). Omijanie i wyprzedzanie poza obszarem zabudowanym. Wyprzedzanie jest jednym z najniebezpieczniejszych manewrów z jakimi się spotykamy w ruchu drogowym. Decydujące znaczenie ma zdolność przewidywania. Należy przewidzieć jaki będzie układ pojazdów na drodze za 2, 5, czy 12 sekund? Trzeba ocenić prędkość poruszających się pojazdów – tych które jadą w tym samym kierunku co my i tych z przeciwną. Im większa prędkość tym krótszy czas w którym zmienia się sytuacja na jezdni – to też musimy patrzeć dalej. Dalej do przodu i dalej do tyłu. <u>Wyprzedzanie</u> rozpoczynamy od oceny sytuacji – spoglądamy w lusterka, czy ktoś szybszy od nas nie rozpoczął już wyprzedzania. Jeżeli nie – sygnalizujemy zamiar zmiany	Sugeruje się prowadzenie nauki w normalnym ruchu drogowym, bez taryfy ulgowej w stosunku do przestrzegania znaków drogowych przepisów i zasad ruchu drogowego.

Oswojenie się z prowadzeniem samochodu w warunkach po zmierzchu. Nabranie umiejętności operowania światłami. Zdobywanie umiejętności nie patrzenia w światła nadjeżdżającego pojazdu.	pasa ruchu i przejeżdżamy o jeden pas w lewo. Jednocześnie przyspieszamy. Nierzadko schodzimy o jeden bieg w dół, aby mieć lepsze przyspieszenie i osiągnąć jak największą różnicę prędkości w stosunku do pojazdu wyprzedzanego. Znajdując się na lewym pasie, jeszcze raz upewnimy się co do sytuacji, szczególnie przed pojazdem wyprzedzanym, bo mamy teraz lepszą widoczność drogi przed wyprzedzanym pojazdem. Wyprzedzanie możemy zasygnalizować używając sygnalizacji świetlnej lub dźwiękowej. Wyprzedzanie powinno trwać jak najkrócej. Lewym pasem jedziemy tak długo aż tył naszego autobusu znajdzie się kilka metrów przed pojazdem wyprzedzanym (obserwacja w prawym lustrze). Teraz dopiero możemy włączyć prawy kierunkowskaz i łagodnie zjechać na prawy pas ruchu. Przejeżdżanie przez przejazdy kolejowe. Zapamiętajmy – kolizja z pociągiem to prawie pewna śmierć! Jazda w ruchu drogowym w mieście i poza miastem po zmierzchu. Światła w samochodzie spełniają potrójną rolę. - Powodują, że jesteśmy na drodze widoczni! - Uruchamiają światła odbłaskowe innych pojazdów i odbłaskowe znaki drogowe. - Oświetlają drogę przed samochodem. Używanie światel mijania i światel drogowych oraz warunki w jakich tych światel można używać. Sposób zmiany światel mijania na światła drogowe przy wyprzedzaniu oraz zmiana światel drogowych na światła mijania gdy jesteśmy wyprzedzani.	Podczas jazdy po zmierzchu zwracać uwagę na stosowanie światel mijania i światel drogowych. Warto zwrócić uwagę jest umiejętność nie patrzenia w światła nadjeżdżającego pojazdu. Wzrok skierowany jest na prawe pobocze. Jest to strefa najslabiej oświetlona a tam właśnie może znajdować się pieszy lub rowerzysta.

TEMAT IX Zachowanie się na drogach ekspresowych. Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy). Zachowanie się w czasie wyprzedzania. Opuszczanie drogi ekspresowej.

Czas realizacji: 2 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania	Treść nauczania	Wskazówki metodyczne.
Uświadomienie konieczności pobudzenia i ćwiczenia wyobraźni oraz zdolności	Zachowanie się na drogach ekspresowych. Drogami ekspresowymi nazywamy drogi przeznaczone wyłącznie dla pojazdów samochodowych. Drogi te posiadają dwie	Proponuje się prowadzenie zajęć na wybranym odcinku drogi ekspresowej.

przewidywania, jako czynników wspomagających bezpieczeństwo jazdy – w szczególności płynność jazdy i bezkolizyjność.	jednokierunkowe jezdnie, o co najmniej dwóch pasach ruchu. Jezdnie bywają często przedzielone pasem zieleni lub energochłonnymi barierami. Szeroka, jednokierunkowa jezdnia, dobra nawierzchnia, łagodne łuki – sprzyjają szybkiej jeździe. Poruszając się taką drogą musimy sobie zdawać sprawę, że prędkość zobowiązuje nas do bardzo skoncentrowanej uwagi, do baczego obserwowania drogi przed i za pojazdem. Patrzyć trzeba znacznie dalej, niż na zwykłej drodze i znacznie wcześniej umieć sobie uzmysłwić sytuację jaka nastąpi za chwilę. Zdolność przewidywania jest jednym z podstawowych warunków bezpieczeństwa w ruchu drogowym! Monotonia jazdy powoduje zanik kontroli nad prędkością. Dlatego trzeba kontrolować prędkość na prędkościomierzu.	
Zdobycie umiejętności włączania się do ruchu z wykorzystaniem pasa rozbiegowego. Uświadomienie czynnika dynamiki jazdy jako współdecydującego o płynności ruchu i bezpieczeństwie.	Włączanie się do ruchu (pas rozbiegowy). Pojazdy włączające się do ruchu mają obowiązek ustąpić pierwszeństwa pojazdom znajdującym się w ruchu. Pojęcie pierwszeństwa należy tu rozumieć jako niezakłócanie płynności jazdy. Zatrzymanie się na pasie rozbiegowym kończy się zazwyczaj długim oczekiwaniem na przerwę w потоку dość prędko poruszających się pojazdów. Dopasowanie prędkości jazdy na pasie rozbiegowym do prędkości jazdy pojazdów poruszających się po drodze ekspresowej, pozwoli na wykorzystanie niezbyt dużej luki (obserwacja drogi w lusterkach) pomiędzy jadącymi samochodami i płynne włączenie się do ruchu.	Proponuje się wybranie typowego wjazdu na drogę ekspresową z pasem rozbiegowym.
Uświadomienie nadrzędnej roli zdolności przewidywania podczas manewru wyprzedzania, szczególnie przy dużych szybkościach. Ćwiczenie oceny prędkości poruszających się pojazdów. Ćwiczenie perfekcyjnego operowania zmianą biegów, w	Zachowanie się w czasie wyprzedzania. Wyprzedzanie na drodze ekspresowej czy autostradzie odbywa się według tych samych zasad co na drogach poza obszarem zabudowania. Różnicą jest większa prędkość poruszających się pojazdów. Rozpoczynamy od oceny sytuacji – spoglądamy w lusterka, czy ktoś szybszy od nas nie rozpoczął już wyprzedzania. Jeżeli nie – sygnalizujemy zamiar zmiany pasa ruchu i przejeżdżamy o jeden pas w lewo. Jednocześnie przyspieszamy. Nierzadko schodzimy o jeden bieg w dół, aby mieć lepsze przyspieszenie i osiągnąć jak największą różnicę prędkości w	Proponuje się prowadzenie zajęć na wybranym odcinku drogi ekspresowej

szczególności przy redukcji. Ćwiczenie obserwacji i przewidywania. Ćwiczenie kultury jazdy poprzez jazdę „wyraźną” i nie stwarzanie sytuacji prowadzącej do zachwiania płynności ruchu.	stosunku do pojazdu wyprzedzanego. Znajdując się na lewym pasie, jeszcze raz upewnimy się co do sytuacji, szczególnie przed pojazdem wyprzedzanym, bo mamy teraz lepszą widoczność. Wyprzedzanie powinno trwać jak najkrócej. Lewym pasem jedziemy tak długo aż uzyskamy wystarczający odstęp od pojazdu wyprzedzanego (prawe lustro) aby bezkolizyjnie zjechać na prawą stronę. Teraz dopiero możemy włączyć prawy kierunkowskaz i łagodnie zjechać na prawy pas ruchu	
Uświadomienie zagrożenia wywołanego zbyt wczesnym, nie sygnalizowanym, hamowaniem na pasie przeznaczonym do jazdy. Przyswojenie zasady, że hamowanie należy poprzedzić włączeniem kierunkowskazu, który zawczasu, poinformuje o naszym zamiarze i przygotuje innych użytkowników drogi do ewentualnego zwolnienia tempa jazdy. Hamowanie najlepiej byłoby jednak rozpocząć na pasie przeznaczonym do zjazdu, po opuszczeniu pasów przeznaczonych do jazdy na wprost.	Opuszczanie drogi ekspresowej (pas do zjazdu). Manewr opuszczenia drogi, dzięki pasom specjalnie do tego przeznaczonym, jest manewrem stosunkowo prostym. Pojawia się natomiast problem wyboru odpowiedniego zjazdu. Szczególnie na autostradach trudno się zorientować dokąd nas dany zjazd „wywiezie”. Pomocą są tablice informacyjne. Trzeba je uważnie obserwować. Zbliżając się do miejsca, w którym zamierzamy opuścić drogę ekspresową, włączamy prawy kierunkowskaz, uprzedzając o naszym zamiarze i zjeżdżamy na przeznaczony do zjazdu pas. Starajmy się opuścić drogę bez zmiany prędkości (bez hamowania). Dopiero gdy znajdziemy się na pasie przeznaczonym do zjazdu – rozpoczynamy hamowanie, redukcję biegów i itp. Długotrwała jazda po drodze ekspresowej czy autostradzie, działa nużąco na kierowcę i prowadzi do obniżenia reakcji. Stąd wyhamowanie na pasie przeznaczonym do jazdy – kończy się często zderzeniem, poprzez najechanie z tyłu przez kierowcę, który – po pierwsze – nie zauważył w porę hamującego pojazdu, a po drugie – zapomniał, że droga hamowania przy dużej prędkości wydłuża się nieproporcjonalnie do prędkości. Rozpoczynając naukę zachowania się na drodze, wyobraźmy sobie, że drogą porusza się cała kawalkada pojazdów, a my jedziemy między nimi. Niech nigdy nie uśpi naszej czujności fakt, że w danej chwili, jesteśmy sami na drodze.	Proponuje się wybranie typowego wyjazdu z drogi ekspresowej z pasem do zjazdu.

Czas realizacji: 2 godziny praktycznej nauki jazdy.

Cele nauczania	Treść nauczania.	Wskazówki metodyczne.
Nabywanie umiejętności i doświadczenia.	Powtórzenia wg wybranych tematów.	Wyboru tematu do powtórzenia może dokonać kursant lub instruktor, wybierając najslabiej opanowane tematy.

Egzamin wewnętrzny.

Cel egzaminu	Zadania egzaminacyjne:
Sprawdzenie nabytych w czasie procesu dydaktycznego wiadomości i umiejętności oraz wskazanie ewentualnych braków i niedociągnięć. Sprawdzenie umiejętności jazdy i zachowania się w ruchu miejskim. Sprawdzenie umiejętności jazdy i zachowania na drogach poza obszarem zabudowanym. W przypadku stwierdzenia braków, skazanie tematów do powtórzenia - zalecenie wykupienia lekcji dodatkowych.	1. Ruszenie, włączenie II biegu, osiągnięcie prędkości jazdy 40 km/godz. i zatrzymanie w określonym miejscu. Cale ćwiczenie ma być wykonane na odcinku drogi o długości ~50m. 2. Przejazd slalomem z nawrotem. Slalom składa się z 7 słupków rozstawionych w linii prostej. Odległość między słupkami dopasowana do gabarytów autobusu, na którym odbywa się egzamin. 3. Jazda w ruchu miejskim. Zwrócenie uwagi na dopasowanie prędkości do warunków i przepisów ruchu. Szczególnie należy zwrócić uwagę na: - prawidłowe zachowanie na wszelkiego rodzaju skrzyżowaniach, - pewne i bezpieczne zmiany pasów ruchu, - pewne i bezpieczne włączanie się do ruchu, - właściwą interpretację sytuacji drogowej wymuszającej działania wyprzedzające. 4. Jazda poza miastem Szczególnie należy zwrócić uwagę na: - prawidłowe reakcje kierowcy na sytuacje jaka zachodzi na drodze przed i za pojazdem, - opanowanie toru jazdy przy prędkościach zbliżonych do maksymalnych dopuszczalnych na drodze poza obszarem zabudowanym, - poprawne (jak na szkoleniu) wykonanie manewru wyprzedzania przy prędkości zbliżonej do maksymalnej dopuszczalnej, - poprawne zachowanie, gdy pojazd, którym jedziemy jest wyprzedzany, - zachowanie właściwej odległości od pojazdu poprzedzającego, gdy nie ma możliwości, bądź potrzeby wyprzedzania, - umiejętność przewidywania zagrożeń, w tym podczas przejazdu przez przejazdy kolejowe oraz małe miejscowości lub wsie położone przy drogach lokalnych, - ogólną kulturę jazdy z zaznaczeniem przyjaznego nastawienia do innych użytkowników drogi.

Kryteria oceny kandydata na kierowcę w czasie egzaminu wewnętrznego praktycznej nauki jazdy.

Egzaminem wewnętrznym objęte są wszystkie elementy wymienione w programie egzaminu. Pierwszą część egzaminu wykonuje się na placu manewrowym, odpowiednio przygotowanym do wymagań egzaminacyjnych.

Ćwiczenie 1. – jest sprawdzianem opanowania dynamicznego ruszenia, osiągnięcia prędkości 40 km/godz. i zatrzymania pojazdu. Ćwiczenie odbywa się na odcinku drogi o długości ~50 m, co wymusza dynamikę jego wykonania. Ćwiczenie to jest nawiązaniem do ruszania i hamowania na skrzyżowaniach.

W ćwiczeniu oceniane będą:

- dynamiczne ruszanie
- utrafienie odpowiedniego momentu do rozpoczęcia hamowania
- zatrzymanie.

Ćwiczenie 2. – jest sprawdzianem opanowania szybkiego kręcenia kierownicą, opanowania umiejętności prawidłowego wyboru strefy skrętu i wykonania nawrotu.

Ocenie podlega:

- sposób kręcenia kierownicą
- wybór strefy skrętu
- tor jazdy w nawrocie.

Prawidłowe wykonanie obu ćwiczeń jest warunkiem zaliczenia tej części egzaminu.

Druga część egzaminu odbywa się w ruchu drogowym w mieście.

Trasa jazdy egzaminacyjnej powinna być tak dobrana aby zawierała wszystkie elementy wymienione w programie egzaminu.

Ocenie podlegać będzie:

- dostosowanie prędkości do warunków jazdy – płynność jazdy
- zachowanie na skrzyżowaniach
- sygnalizowanie zamiaru wykonywanych manewrów – jazda wyraźna.
- umiejętność oceny i interpretacji sytuacji drogowej.

Trzecia część egzaminu dotyczy jazdy poza obszarem zabudowanym.

W tej część egzaminu zadania stwarzać będą konkretne sytuacje drogowe.

Ocenie podlegać będzie:

- prawidłowa reakcja kierowcy na napotkane sytuacje
- poprawność wyboru pasa ruchu
- prawidłowość wykonywania manewrów wyprzedzania, omijania
- prawidłowe zachowanie przy mijaniu i wyprzedzaniu przez inny pojazd
- ogólna kultura jazdy – płynność i wyrazistość.

Oceny poszczególnych elementów egzaminu wewnętrznego dokonuje instruktor prowadzący szkolenie.

Warunkiem zaliczenia drugiej i trzeciej część egzaminu jest poprawne wykonanie wszystkich elementów.

Dopuszcza się drobne uchybienia wynikające z braku doświadczenia, takie jak mało precyzyjne wybranie toru jazdy w zakręcie, czy ustawienie się na najwłaściwszym pasie przy skręcie w lewo na rondzie i itp.

Niedopuszczalne jest zaliczenie egzaminu w przypadku naruszanie przepisów, spowodowanie zagrożenia w ruchu lub zachowanie aroganckie wobec innych uczestników ruchu ze szczególnym uwzględnieniem pieszych i rowerzystów.

W przypadku nie zaliczenia egzaminu wewnętrznego instruktor, celem uzupełnienia umiejętności, wyznaczy jazdy dodatkowe.

Egzamin Państwowy.

Celem egzaminu państwowego jest sprawdzenie kwalifikacji osoby ubiegającej się o uprawnienia do kierowania samochodem w zakresie kategorii D prawa jazdy, a w szczególności:

1. sprawdzenie wiedzy, w zakresie zasad i przepisów służących bezpiecznemu poruszaniu się pojazdem po drodze publicznej, zagrożeń związanych z ruchem drogowym, obowiązków kierowcy i posiadacze pojazdu oraz postępowania w sytuacjach nadzwyczajnych.
2. sprawdzenie umiejętności, w zakresie zgodnego z przepisami, bezpiecznego, sprawnego i nie utrudniającego innym uczestnikom ruchu poruszania się – na obszarze zabudowanym oraz poza obszarem zabudowanym.
3. wskazanie ewentualnych słabych punktów w umiejętnościach osoby zdającej egzamin.

Egzamin państwowy składa się z:

1. części teoretycznej przeprowadzonej w formie testów jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą techniki informatycznej, w zakresie prawa jazdy kategorii D.
2. części praktycznej przeprowadzonej autobusem - pod nadzorem egzaminatora.

Egzamin Państwowy .

Celem egzaminu państwowego jest sprawdzenie kwalifikacji osoby ubiegającej się o uprawnienia do kierowania samochodem w zakresie kategorii D prawa jazdy, a w szczególności:

1. sprawdzenie wiedzy, w zakresie zasad i przepisów służących bezpiecznemu poruszaniu się pojazdem po drodze publicznej, zagrożeń związanych z ruchem drogowym, obowiązków kierowcy i posiadacze pojazdu oraz postępowania w sytuacjach nadzwyczajnych.
2. sprawdzenie umiejętności, w zakresie zgodnego z przepisami, bezpiecznego, sprawnego i nie utrudniającego innym uczestnikom ruchu poruszania się – na obszarze zabudowanym oraz poza obszarem zabudowanym.
3. Wskazanie ewentualnych słabych punktów w umiejętnościach osoby zdającej egzamin.

Egzamin państwowy składa się z:

1. części teoretycznej przeprowadzonej w formie testów jednokrotnego wyboru z pytaniami generowanymi w czasie rzeczywistym za pomocą techniki informatycznej, w zakresie prawa jazdy kategorii D.
2. części praktycznej przeprowadzonej autobusem - pod nadzorem egzaminatora.

Szczegółowy zakres części praktycznej egzaminu państwowego

Cele egzaminu.	Zadania egzaminacyjne.
Sprawdzenie umiejętności, w zakresie zgodnego z przepisami, bezpiecznego, sprawnego i nie utrudniającego innym uczestnikom ruchu poruszania się – na obszarze zabudowanym oraz poza obszarem zabudowanym.	1. Ruszenie , włączenie II biegu, osiągnięcie prędkości jazdy 40 km/godz. i zatrzymanie w określonym miejscu. Całe ćwiczenie ma być wykonane na odcinku drogi o długości 50m. 2. Przejazd slalomem z nawrotem. Slalom składa się z 7 słupków rozstawionych w linii prostej. Odległość między słupkami dopasowana do gabarytów autobusu, na którym odbywa się egzamin. 3. Jazda w ruchu miejskim. Zwrócenie uwagi aby nasz autobus nie tamował ruchu. Szczególnie należy zwrócić uwagę na:

Wskazanie ewentualnych słabych punktów w umiejętnościach osoby zdającej egzamin.	- prawidłowe zachowanie na wszelkiego rodzaju skrzyżowaniach, - pewne i bezpieczne zmiany pasów ruchu, - pewne i bezpieczne włączanie się do ruchu, - właściwą interpretację sytuacji drogowej wymuszającej działania wyprzedzające. 4. Jazda poza miastem Szczególnie należy zwrócić uwagę na: - prawidłowe reakcje kierowcy na informacje z drogi o tym co zachodzi na drodze przed i za autobusem, - opanowanie toru jazdy przy prędkościach zbliżonych do maksymalnych dopuszczalnych na drodze poza obszarem zabudowanym, - poprawne (jak na szkoleniu) wykonanie manewru wyprzedzania przy prędkości zbliżonej do maksymalnej dopuszczalnej, - poprawne zachowanie, gdy pojazd, którym jedziemy jest wyprzedzany, - zachowanie właściwej odległości od pojazdu poprzedzającego, gdy nie ma możliwości, bądź potrzeby wyprzedzania, - umiejętność przewidywania zagrożeń, w tym podczas przejazdu przez małe miejscowości lub wsie położone przy drogach lokalnych, - ogólną kulturę jazdy z zaznaczeniem przyjaznego nastawienia do innych użytkowników drogi.

Książka ewidencji osób szkolonych.

format A4, układ pionowy.

strona 1

Data założenia

.....
(pieczęć ośrodka szkolenia)

Książka ewidencji osób szkolonych nr*)

Poz	Data rozpoczęcia szkolenia	Nazwisko i imię	Nr PESEL / data urodzenia	Kategorie	Nr instruktora prowadzącego	Data zakończenia szkolenia	Liczba godz. zajęć		Nr zaświadczenia	P/D/U
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										
17										
18										
19										
20										
21										
22										
23										
24										
25										

Objaśnienia

.....
(podpis i pieczęć kierownika ośrodka szkolenia)

- ¹) wpisać kolejny numer zakładanej książki łamany przez rok jej założenia,
2) rubryki 2 - 5 wypełnia się w dniu rozpoczęcia przez osobę szkolenia, a 6 - 10 po wydaniu jej zaświadczenia o ukończeniu kursu lub zakończeniu szkolenia w tej jednostce,
3) w rubryce 4 datę urodzenia można wpisać tylko osobom, które nie mają nadanego numeru
4) w rubryce 11 wpisać literę „P” - szkolenie podstawowe, literę „D” - szkolenie dodatkowe, literę „U” – szkolenie uzupełniające

[illegible]

.....
(podpis i pieczęć kierownika ośrodka szkolenia)

Uwagi, wnioski i zalecenia osób sprawujących nadzór*)

Objaśnienia:

*) każdy wpis na tej stronie powinien być:

- a) poprzedzony określeniem daty kontroli, danych personalnych osoby kontrolującej i numerem jej upoważnienia,
- b) zakończony podpisem wraz z imienną pieczęcią osoby kontrolującej.

[illegible]

Karta przeprowadzonych zajęć:		Podpis osoby szkolonej																	
Nr Instruktora prowadzącego:		Podpis instruktora																	
Lp.	Tematyka zajęć praktycznych	W poniższych rubrykach należy znakiem X oznaczyć zakres prowadzonego w danym dniu szkolenia praktycznego																	
1.	przygotowanie się do jazdy.																		
2.	sprzęganie i rozprzęganie pojazdu z przyczepą lub naczepą w zakresie - kat. B+E, C+E, C1+E, D+E, D1+E, T prawa jazdy																		
3.	posługiwanie się urządzeniami sterowania pojazdem podczas jazdy i parkowania																		
4.	włączanie się do ruchu																		
5.	zajmowanie właściwej pozycji na drodze																		
6.	respektowanie praw innych uczestników ruchu oraz porozumiewania się z nimi przy użyciu dopuszczalnych środków																		
7.	bezpieczne wykonywanie wszelkich manewrów występujących w różnych sytuacjach drogowych																		
8.	obserwacja drogi i przewidywanie rzeczywistych lub potencjalnych zagrożeń																		
9.	skuteczne reagowanie w przypadku powstania rzeczywistego zagrożenia, w tym hamowanie awaryjne																		
10.	jazda z prędkością nie utrudniającą ruchu i dostosowaną do warunków ruchu drogowego																		
11.	jazda z zachowaniem obowiązujących przepisów ruchu drogowego																		
12.	zachowanie środków ostrożności przy wysiadaniu z pojazdu																		
13.	wykonywanie podstawowych czynności kontrolno-obsługowych tych mechanizmów i urządzeń pojazdu, które mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo jazdy																		
14.	podejmowania działań w zakresie udzielenia przedlekarskiej pomocy ofiarom wypadków drogowych																		
15.	jazda poza terenem zabudowanym lub po drogach o podwyższonej dopuszczalnej prędkości																		
Egzamin wewnętrzny		Nr uprawnień instruktora																	
Potwierdzam wynik pozytywny egzaminu teoretycznego:		Data szkolenia																	
Data przeprowadzenia egzaminu																			
		(Podpis i pieczęć instruktora prowadzącego)																	
Potwierdzam wynik pozytywny egzaminu praktycznego:		Licz. godz.																	
Data przeprowadzenia egzaminu		Licz. km.																	
		Godzina zak. szkol.																	
		Godzina rozp. szkol.																	
		(Podpis i pieczęć instruktora prowadzącego)																	

Zaświadczenie o ukończonym szkoleniu

format A5, układ pionowy

..... (pieczęć ośrodka szkolenia lub szkoły)				Data wydania																					
Zaświadczenie nr ¹⁾ o ukończeniu szkolenia podstawowego / dodatkowego³⁾ dla osób ubiegających się²⁾ o prawo jazdy kategorii, pozwolenie.³⁾																									
Pan(i) (nazwisko) (imię)																									
Nr PESEL/data urodzenia <table border="1" style="display: inline-table; border-collapse: collapse; text-align: center; width: 150px;"> <tr> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> <td style="width: 20px; height: 20px;"></td> </tr> </table>⁴⁾																									
zarejestrowany(a) w książce ewidencji osób szkolonych nr, poz.....⁵⁾																									
mający(a): prawo jazdy kategorii ²⁾ nr pozwolenie nr ³⁾																									
Poz.	Kategorie ²⁾ Pozwolenie ³⁾	Data rozpoczęcia szkolenia	Data zakończenia szkolenia	Liczba godzin zajęć		Nr instruktora ⁶⁾																			
				teoretycznych	praktycznych	Imię i Nazwisko instr.																			
1	2	3	4	5	6	7																			
1																									
2																									
3																									
i został(a) uznany(a) za przygotowanego(a) do złożenia egzaminu państwowego.																									
Objaśnienia:				 (podpis i pieczęć kierownika ośrodka szkolenia)																					
¹⁾ wpisać kolejny numer zaświadczenia łamany przez rok jego wydania, ²⁾ wpisać oznaczenia literowe kategorii prawa jazdy, ³⁾ niepotrzebne skreślić, ⁴⁾ datę urodzenia można wpisać tylko osobom, które nie mają nadanego numeru PESEL, ⁵⁾ wpisać numer karty przeprowadzonych zajęć, jeżeli zaświadczenie wydaje szkoła, ⁶⁾ wpisać numer instruktora, który potwierdził posiadanie przez osobę wiedzy i umiejętności, określonych w charakterystyce absolwenta kursu.																									

INSTRUKCJA PRZEPROWADZANIA EGZAMINÓW PAŃSTWOWYCH NA PRAWO JAZDY

Postanowienia wstępne

- § 1. 1. Instrukcja przeprowadzania egzaminów państwowych, zwana dalej "instrukcją", określa:
- 1) tryb i warunki przeprowadzania egzaminów państwowych dla osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi i tramwajami lub podlegających kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji, zwanych dalej "osobą";
 - 2) wzory stosowanych dokumentów.
2. Egzamin państwowy na prawo jazdy, zwany dalej "egzaminem", jest organizowany tylko przez Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego, zwany dalej „ośrodkiem egzaminowania”, zgodnie z wymaganiami podanymi w instrukcji.
3. Ośrodek egzaminowania prowadzi ewidencję osób egzaminowanych i protokołów egzaminacyjnych, korzystając z informatycznych środków technicznych, posługując się jednolitym oprogramowaniem wskazanym przez ministra właściwego do spraw transportu.
4. Obsługę informatycznych środków technicznych prowadzi wyznaczony przez dyrektora ośrodka egzaminowania, zwanego dalej "dyrektorem", pracownik posiadający odpowiednie przeszkolenie w zakresie znajomości regulacji prawnych związanych z egzaminowaniem oraz obsługi urządzeń technicznych.
5. Zabrania się wyznaczania osób, innych niż określone w ust. 4, do wykonywania czynności związanych z obsługą informatycznych środków technicznych.
6. Osoba, o której mowa w ust. 4, posługuje się przy korzystaniu z informatycznych środków technicznych, w szczególności przy wprowadzaniu do ewidencji danych lub ich zmianie, przyznanym przez dyrektora hasłem i indywidualnym kluczem cyfrowym.
7. Przyznane hasło i klucz stanowią tajemnicę służbową.
8. Dyrektor, zatrudniając egzaminatora, przydziela mu imienną pieczęć, której wzór określa instrukcja.
9. Egzamin w formie pisemnego testu lub w formie ustnej przeprowadza się przy użyciu testu zasadniczego i testu specjalistycznego albo jednego z nich, wydanych przez:
- 1) ministra właściwego do spraw transportu, jeżeli egzamin dotyczy osoby ubiegającej się o prawo jazdy lub podlegającej kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji w tym zakresie;
 - 2) urząd wojewódzki właściwy ze względu na siedzibę ośrodka egzaminowania, jeżeli egzamin dotyczy osoby ubiegającej się o pozwolenie lub podlegającej kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji w tym zakresie;
 - 3) wydrukowanych przy pomocy komputerowego urządzenia egzaminacyjnego i specjalistycznego oprogramowania stosowanego na egzaminie państwowym na prawo jazdy.
10. Testy, o których mowa w ust. 9, mogą być używane wyłącznie przez:
- 1) egzaminatorów podczas egzaminu;
 - 2) wykładowców podczas szkolenia kandydatów na egzaminatorów.
11. Dyrektor wyznacza spośród pracowników:
- 1) osobę, która koordynuje pracę egzaminatorów, zwaną dalej "koordynatorem";

- 2) egzaminatora, który nadzoruje prace egzaminatorów i udziela wyjaśnień na skargi złożone przez osoby egzaminowane, zwanego dalej "egzaminatorem nadzorującym";
 - 3) osobę, która dokonuje analizy wyników egzaminu w odniesieniu do egzaminatorów, instruktorów i jednostek szkolących kandydatów na kierowców - z uwzględnieniem podziału na poszczególne kategorie prawa jazdy lub pozwolenia oraz ilość podejść do egzaminu państwowego - w okresach kwartalnych, półrocznych i rocznych.
12. Jeżeli w trakcie przeprowadzonego postępowania administracyjnego ujawnione zostaną fakty wskazujące na możliwość popełnienia czynu mającego znamiona wykroczenia lub przestępstwa, osoba ujawniająca te fakty zawiadamia prokuraturę oraz Dyrektora Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego.

Warunki i tryb przeprowadzania egzaminów

§ 2. 1. Ośrodek egzaminowania po przyjęciu wymaganych od osoby dokumentów:

- 1) sprawdza prawidłowość ich wypełnienia i weryfikuje z dokumentem tożsamości;
 - 2) rejestruje ją w ewidencji osób egzaminowanych, o której mowa w § 1 ust. 3;
 - 3) wyznacza termin egzaminu i wydaje zaświadczenie o jego wyznaczeniu.
2. W razie wątpliwości co do autentyczności lub ważności wymaganych dokumentów, ośrodek egzaminowania przesyła je do właściwego organu wydającego uprawnienia do kierowania pojazdami w celu przeprowadzenia postępowania wyjaśniającego.
3. Warunkiem przeprowadzenia egzaminu jest:
- 1) przygotowanie, z zastrzeżeniem pkt 2, przez ośrodek egzaminowania przed egzaminem:
 - a) planu egzaminów - na druku według wzoru określonego w instrukcji,
 - b) dokumentów wymaganych od osób zakwalifikowanych w danym dniu na egzamin oraz imiennych list tych osób, gdy egzamin przeprowadzany jest w formie pisemnego testu lub ustnej, albo jest to egzamin praktyczny - sporządzonych na druku, którego wzór określa instrukcja,
 - c) sali egzaminacyjnej, o której mowa w § 17 rozporządzenia,
 - d) pojazdów egzaminacyjnych, o których mowa w § 20 ust. 4 rozporządzenia,
 - e) stanowisk na placu manewrowym odpowiadających wymogom określonym w instrukcji,
 - f) kamizelek, o których mowa w § 20 ust. 9 rozporządzenia, jeżeli egzamin przeprowadzany jest w zakresie prawa jazdy kategorii A lub A1,
 - g) środków łączności zapewniających porozumiewanie się egzaminatora z osobą egzaminowaną drogą radiową, jeżeli egzamin przeprowadzany jest w zakresie prawa jazdy kategorii AM, A1, A2, A lub B1;
 - 2) przygotowanie przez osobę, o której mowa w § 17 ust. 1 pkt 3 lit. g rozporządzenia, przed egzaminem praktycznym pojazdu egzaminacyjnego, odpowiadającego wymaganiom, o których mowa w § 17 ust. 1 pkt 3 lit. a – c rozporządzenia;
 - 3) rozdzielenie przed egzaminem przez koordynatora zgodnie z planem egzaminów:
 - a) list osób zakwalifikowanych na egzamin, o których mowa w ust. 3 pkt 1 lit. b) - egzaminatorom wyznaczonym do przeprowadzenia egzaminu teoretycznego i praktycznego lub jednego z nich,
 - b) testów, o których mowa w § 1 ust. 9 pkt 1 lub 2 - egzaminatorom wyznaczonym do przeprowadzenia egzaminu teoretycznego w formie ustnej lub pisemnej.
4. Koordynator może dokonywać bieżących zmian w rozdziale pomiędzy egzaminatorów osób zakwalifikowanych na egzamin.
5. Wyniki poszczególnych części egzaminu każdej z egzaminowanych osób egzaminator wpisuje oddzielnie dla każdej kategorii prawa jazdy lub pozwolenia do:
- 1) listy, o której mowa w ust. 3 pkt 1 lit. b), bezpośrednio po zakończeniu dla określonej osoby egzaminu, przez umieszczenie w odpowiednich rubrykach litery:

- a) "P" - jeżeli wynik jest pozytywny,
 - b) "N" - jeżeli wynik jest negatywny,
 - c) "X" - jeżeli osoba nie przystąpiła do egzaminu;
- 2) wniosku lub skierowania, o którym mowa w § 23 rozporządzenia, przez umieszczenie w odpowiednich rubrykach liter, o których mowa w pkt 1, jeżeli osoba przystąpiła co najmniej do jednej z części egzaminu państwowego, oraz potwierdza je podpisem i pieczętą.
6. Podstawą do uzyskania pozytywnego wyniku całego egzaminu jest uzyskanie pozytywnych wyników z wymaganych egzaminów teoretycznych i praktycznych.
7. Po zakończeniu egzaminu:
- 1) dla osób umieszczonych na liście - egzaminator potwierdza wpisane wyniki egzaminu podpisem i pieczętą oraz przekazuje listę osobie, o której mowa w § 1 ust. 4;
 - 2) dla ostatniej w danym dniu osoby – ośrodek egzaminowania sporządza protokół egzaminacyjny na druku, którego wzór określa instrukcja, na podstawie danych:
 - a) przekazanych przez komputerowe urządzenie egzaminacyjne,
 - b) zawartych w listach, o których mowa w ust. 3 pkt 1 lit. b) - przekazanych przez egzaminatorów- stosując zasady określone w ust. 5 pkt 1.
8. Przyczynę przerwania egzaminu lub odmowę jego przeprowadzenia opisuje w protokole egzaminacyjnym lub w odrębnej notatce:
- 1) egzaminator, w przypadkach określonych w § 24 ust. 7 rozporządzenia;
 - 2) osoba kontrolująca przebieg egzaminu, w przypadkach określonych w § 24 ust. 9 pkt 2 rozporządzenia i art. 112 ust. 2 pkt 2 ustawy;
 - 3) koordynator, w przypadku określonym w § 20 ust. 3 pkt 2 lit. b) rozporządzenia.
9. Jeżeli egzaminator ma uzasadnione zastrzeżenia co do stanu zdrowia osoby egzaminowanej, to powinien stosowną uwagę zgłosić na piśmie, za pośrednictwem dyrektora ośrodka egzaminowania, właściwemu staroście w celu podjęcia przez ten organ czynności określonych w art. 122 ust. 1 pkt 4 ustawy.
10. Dyrektor ośrodka egzaminowania zatwierdza protokół egzaminacyjny najpóźniej następnego dnia po dniu, dla którego był sporządzony.

§ 3. 1. Ośrodek egzaminowania przechowuje:

- 1) protokoły egzaminacyjne, które po upływie jednego roku powinny być zszyte w książkę, jako roczne dokumenty trwałego przechowywania, oraz powinny zawierać na ostatniej stronie adnotację osoby, sprawującej w imieniu wojewody nadzór, o liczbie stron i protokołów, z jej podpisem i pieczętą;
 - 2) plany egzaminów i listy osób zakwalifikowanych na egzamin - przez okres co najmniej 1 miesiąca.
2. Na wniosek osoby ośrodek egzaminowania przesyła złożone przez nią dokumenty do wskazanego Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego, dołączając:
- 1) wniosek o przesłanie dokumentów;
 - 2) informację o uzyskanych przez nią wynikach egzaminów, zakresie tych egzaminów oraz datach ich przeprowadzenia.
3. Dokumenty o których mowa w ust. 1 pkt. 1 przechowuje się przez okres 5 lat, a następnie przekazuje do odpowiedniego archiwum państwowego.

Zasady przeprowadzania egzaminów teoretycznych

§ 4. 1. Egzamin teoretyczny przeprowadzany w formie pisemnego testu polega na udzieleniu odpowiedzi na pytania zawarte w wybranym przez osobę systemem losowym teście:

- 1) spośród testów, o których mowa w § 1 ust. 9 pkt 1, jeżeli ubiega się o prawo jazdy lub podlega sprawdzeniu kwalifikacji w tym zakresie;
- 2) spośród testów, o których mowa w § 1 ust. 9 pkt 2, jeżeli ubiega się o pozwolenie lub podlega sprawdzeniu kwalifikacji w tym zakresie.

2. Testy, o których mowa w ust. 1, składają się z testu zasadniczego i testu specjalistycznego albo jednego z nich.
3. Udzielenie odpowiedzi na pytanie, zawarte w teście, polega na wyborze z trzech zaproponowanych odpowiedzi oznaczonych literami A, B i C wszystkich odpowiedzi prawidłowych i wpisaniu przez osobę ich oznaczeń do odpowiednich rubryk imiennego arkusza, zwanego dalej "arkuszem odpowiedzi", którego wzór określa instrukcja egzaminowania.
4. Każde pytanie zawarte w teście posiada jedną, dwie lub trzy odpowiedzi prawidłowe, przy czym jeżeli osoba nie wybrała dla określonego pytania wszystkich liter, oznaczających odpowiedzi prawidłowe, lub wybrała odpowiedź nieprawidłową, to należy uznać, że popełniła jeden błąd.
5. W trakcie trwania egzaminu:
 - 1) osoba może poprawiać udzielone odpowiedzi przez skreślenie niewłaściwej litery i opatrzenie poprawki własnym podpisem;
 - 2) w sali egzaminacyjnej przebywać może nie więcej niż 20 osób egzaminowanych.

§ 5. 1. Egzamin teoretyczny, przeprowadzany w formie ustnej, polega na ustnym wskazaniu odpowiedzi na przeczytane osobie pytania:

- 1) zawarte w wybranym przez nią systemem losowym teście spośród testów, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 1, jeżeli ubiega się o prawo jazdy lub podlega sprawdzeniu kwalifikacji w tym zakresie;
 - 2) zawarte w wybranym przez nią systemem losowym teście spośród testów, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 2, jeżeli ubiega się o pozwolenie lub podlega sprawdzeniu kwalifikacji w tym zakresie.
2. Do egzaminu, o którym mowa w ust. 1, stosuje się zasady określone w § 4 ust. 3-5, z tym że:
- 1) pytanie czyta osobie egzaminator lub tłumacz przysięgły;
 - 2) wskazane ustnie odpowiedzi lub poprawki wpisuje do arkusza odpowiedzi osoba lub egzaminator;
 - 3) w sali egzaminacyjnej może przebywać tylko jedna osoba egzaminowana.

§ 6. 1. Egzamin teoretyczny, przeprowadzany za pomocą komputerowego urządzenia egzaminacyjnego, w stosunku do osób ubiegających się o prawo jazdy lub podlegających sprawdzeniu kwalifikacji w tym zakresie, polega na wskazaniu przy jego użyciu wszystkich prawidłowych odpowiedzi na wyświetlane systemem losowym pytania ujęte w banku pytań zapisanych w formie elektronicznej i zatwierdzonych przez ministra właściwego do spraw transportu.

2. Do egzaminu, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio zasady określone w § 4 ust. 3-4 i 5 pkt 2, z tym że:
- 1) w trakcie trwania egzaminu osoba może poprawiać udzielone odpowiedzi;
 - 2) wyniki egzaminu są drukowane przez urządzenie, o którym mowa w ust. 1, w postaci arkusza zawierającego:
 - a) nazwisko i imię osoby,
 - b) numer ewidencyjny i numer PESEL lub datę urodzenia osoby,
 - c) zakres egzaminu,
 - d) numery kolejno wyświetlonych osobie pytań i odpowiadające im numery pytań w banku pytań oraz oznaczenia literowe udzielonych przez nią odpowiedzi, jeżeli odpowiedź jest nieprawidłowa,
 - e) liczbę błędów, oddzielnie dla każdej kategorii prawa jazdy oraz dla testu zasadniczego i specjalistycznego lub jednego z nich, odpowiednio do zakresu egzaminu,
 - f) pozytywny lub negatywny wynik egzaminu - oddzielnie dla każdej kategorii prawa jazdy.

§ 7. 1. Zakres egzaminu teoretycznego, dopuszczalną liczbę błędów oraz czas jego trwania dla osób ubiegających się o prawo jazdy lub podlegających sprawdzeniu kwalifikacji w tym zakresie określa tabela 1.

Tabela 1

Poz.	Kategoria prawa jazdy	Zakres pytań w teście zasadniczym	Zakres pytań w teście specjalistycznym	Dopuszczalna liczba błędów w teście zasadniczym	Dopuszczalna liczba błędów w teście specjalistycznym	Łączna dopuszczalna liczba błędów	Czas trwania egzaminu (min)
1	2	3	4	5	6	7	8
1	B lub B1	1-18	-	2	-	2	25
2	A, A1 lub T	1-12	1-6	-	-	2	25
3	C, C1, D lub D1	-	1-18	-	2	2	25

2. Osoba może przystąpić do egzaminu teoretycznego w zakresie więcej niż jednej z kategorii prawa jazdy, określonych w:
 - 1) poz. 1 i 2 tabeli 1 i wtedy czas egzaminu przedłuża się o 10 minut dla każdej dodatkowej kategorii prawa jazdy;
 - 2) poz. 3 tabeli 1 i wtedy czas egzaminu przedłuża się o 25 minut dla każdej dodatkowej kategorii prawa jazdy.
3. Zakres egzaminu teoretycznego, dopuszczalna liczba błędów oraz czas jego trwania dla osób ubiegających się o pozwolenie lub podlegających sprawdzeniu kwalifikacji w tym zakresie, odpowiadają wielkościom określonym w poz. 1 tabeli 1.
4. Wynik egzaminu teoretycznego uznaje się za pozytywny, jeżeli na pytania objęte zakresem egzaminu osoba udzieliła nie więcej błędnych odpowiedzi niż określono w tabeli 1.

§ 8. 1. Przed rozpoczęciem egzaminu teoretycznego egzaminator:

- 1) sprawdza tożsamość osób przystępujących do egzaminu oraz zgodność danych personalnych z danymi zawartymi:
 - a) w systemie informatycznym, jeżeli egzamin przeprowadzany jest przy użyciu komputerowego urządzenia egzaminacyjnego,
 - b) w liście, o której mowa w § 2 ust. 3 pkt 1 lit. b), jeśli egzamin przeprowadzany jest w formie pisemnego testu lub ustnej;
- 2) wydaje osobie egzaminowanej druk arkusza odpowiedzi, jeżeli egzamin przeprowadzany jest w formie pisemnego testu lub ustnej;
- 3) wyjaśnia szczegółowe zasady egzaminu, podając:
 - a) zakres, formę i czas trwania egzaminu,
 - b) kryteria oceny egzaminu,
 - c) sposób udzielania odpowiedzi i dokonywania poprawek,

- d) informację o zakazie posługiwania się wszelkimi pomocami bądź opuszczania sali bez zgody egzaminatora pod groźbą przerwania egzaminu i uzyskania wyniku negatywnego;
- 4) upewnia się o zrozumieniu zasad egzaminu, o których mowa w pkt 3.
2. Po wykonaniu czynności, o których mowa w ust. 1, egzaminator odpowiednio do przyjętej formy egzaminu:
- 1) uruchamia komputerowe urządzenie egzaminacyjne;
 - 2) umożliwia osobie egzaminowanej w formie pisemnego testu lub ustnej wybranie systemem losowym odpowiedniego testu;
 - 3) obserwuje osoby egzaminowane.
3. Po zakończeniu egzaminu teoretycznego egzaminator odpowiednio do przyjętej formy egzaminu:
- 1) na życzenie osoby egzaminowanej dokonuje wydruku arkusza, o którym mowa w § 6 ust. 2 pkt 2;
 - 2) odbiera osobom egzaminowanym testy wraz z arkuszami odpowiedzi, o których mowa w § 4 ust. 3;
 - 3) wpisuje do arkuszy, o których mowa w pkt 2, liczbę popełnionych błędów i wynik egzaminu - dla każdej kategorii prawa jazdy objętej zakresem egzaminu oraz potwierdza to podpisem i pieczęcią;
 - 4) ogłasza wynik egzaminu i wpisuje go do listy, o której mowa w § 2 ust. 3 pkt 1 lit. b), jeżeli egzamin przeprowadzony był w formie pisemnego testu lub ustnej.
4. Ośrodek egzaminowania przechowuje arkusze odpowiedzi lub wydruki wyników egzaminu, o których mowa w ust. 3 pkt 1, przez okres co najmniej 30 dni.

Zasady przeprowadzania egzaminu praktycznego

§ 9. 1. Egzamin praktyczny polega na:

- 1) wykonaniu na placu manewrowym zadań określonych:
 - a) w tabeli 2, z zastrzeżeniem lit. c) - zgodnie z techniką kierowania pojazdem i kryteriami określonymi w tabeli 3, jeżeli osoba jest egzaminowana w zakresie jednej z kategorii prawa jazdy,
 - b) w tabeli 5 - zgodnie z techniką kierowania pojazdem i kryteriami określonymi w tabeli 6, jeżeli osoba jest egzaminowana w zakresie pozwolenia,
 - c) dla kategorii C, C1, D, D1, T, B+E, C+E, C1+E, D+E lub D1+E w poz. 1 i 2 tabeli 2 oraz w wybranym systemem losowym przez pierwszą na liście, o której mowa w § 2 ust. 3 pkt 3 lit. a), osobę egzaminowaną - zestawie określonym w tabeli 3; numer zestawu egzaminator odnotowuje w kolumnie 2 tej listy;
- 2) wykonaniu w ruchu drogowym programu egzaminacyjnego:
 - a) obejmującego, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, co najmniej zadania określone w tabeli 7 - zgodnie z przepisami ruchu drogowego i techniką kierowania pojazdem,
 - b) w czasie nie mniejszym niż określono w tabeli 8.

Tabela 2

Poz.	Zadania egzaminacyjne	Kategorie prawa jazdy
1	2	3
1	Przygotowanie do jazdy, sprawdzenia stanu technicznego podstawowych elementów pojazdu odpowiedzialnych bezpośrednio za bezpieczeństwo jazdy,	Wszystkie
2	Jazda pasem ruchu do przodu i tyłu	B, B1, C, C1,D, D1, T, B+E, C+E, C1+E, D+E, D1+E
3	Parkowanie skośne (wjazd przodem – wyjazd tyłem)	C, C1,D, D1, T, B+E, C+E, C1+E, D+E, D1+E

4	Parkowanie prostopadłe (wjazd tyłem – wyjazd przodem lub wjazd przodem – wyjazd tyłem)	C, C1, D, D1, T, B+E, C+E, C1+E, D+E, D1+E
5	Parkowanie równoległe (wjazd tyłem – wyjazd przodem)	C, C1, D, D1
6	Zawracanie	C, C1
7	Ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieni	A, A1, B, B1, C, C1, D, D1, T, B+E, C+E, C1+E, D+E, D1+E
8	Slalom (jazda po łukach w kształcie cyfry 8 i pomiędzy 5 pachołkami)	A, A1

Tabela 3

Poz.	Nr zestawu	Pozycja zadania w tabeli 2	Kategoria
1	2	3	4
1	1	3, 4 – wjazd tyłem	C, C1, D, D1, T, B+E, C+E, C1+E, D+E, D1+E
2	2	3, 5	C, C1, D, D1
3	3	4 - wjazd przodem, 6	C, C1
4	4	4 - wjazd przodem, 7	C, C1, D, D1, T, B+E, C+E, C1+E, D+E, D1+E
5	5	5, 7	C, C1, D, D1
6	6	4 - wjazd tyłem, 6	C, C1

Tabela 4

Poz.	Poz. Zadania z tabeli 2	Kryteria
1	2	3
1	1	1) sprawdzenie stanu technicznego podstawowych elementów pojazdów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego – osoba egzaminowana musi zaprezentować, że potrafi sprawdzić: a) poziom oleju w silniku (wystarczy aby osoba egzaminowana wskazała gdzie i przy użyciu jakich przyrządów sprawdza się poziom oleju w pojeździe), b) poziom płynu chłodzącego, c) poziom płynu hamulcowego, d) poziom płynu w spryskiwaczach – wystarczy aby osoba egzaminowana wskazała zbiornik i po jego otwarciu stwierdziła czy płyn jest czy go nie ma, e) działanie sygnału dźwiękowego, f) działanie świateł zewnętrznych pojazdu, 2) właściwe ustawienie fotela, lusterek, zagłówków i zapięcie pasów bezpieczeństwa, (jeżeli pojazd jest w nie wyposażony), sprawdzenie czy drzwi pojazdu są zamknięte, - w lewym lusterku kierowca powinien widzieć lewy bok pojazdu i lewy obszar przestrzeni za pojazdem - w prawym lusterku kierowca powinien widzieć prawy bok pojazdu i prawy obszar przestrzeni za pojazdem, - zagłówki powinny być ustawione blisko za głową na wysokości głowy,

		3) upewnienie się o możliwości jazdy, - wykluczenie prawdopodobieństwa spowodowania zagrożenia w ruchu drogowym, - ocena sytuacji wokół pojazdu. 4) płynne ruszenie, - opuszczenie dźwigni hamulca awaryjnego, - łagodne puszczenie sprzęgła, zwiększenie obrotów silnika. 5) dodatkowo dla kategorii A, A1: a) sprawdzenie stanu łańcucha (w przypadku jeżeli pojazd jest w niego wyposażony) b) zdjęcie z podpórki i przemieszczenie go na odległość 5 m bez pomocy silnika, c) podparcie motocykla na podpórce, 6) dodatkowo dla kategorii T, B+E, C+E, C1+E, D+E, D1+E: a) sprawdzenie mechanizmu sprzęgającego (w tym przewodów hamulcowych i elektrycznych), elementów przyczepy związanych z jej załadunkiem, sposobu zabezpieczenia ładunku, b) sprzęganie przyczepy z pojazdem silnikowym (sytuacja wyjściowa – pojazd silnikowy obok przyczepy) – na wykonanie zadania osoba egzaminowana ma nie więcej niż 10 min, Czynności wykonywane w trakcie sprzęgania: - podjazd pojazdem silnikowym przed przyczepę, - cofnięcie pojazdem silnikowym w kierunku przyczepy w sposób umożliwiający dokonanie sprzęgnięcia, - regulacja wysokości zaczepu przyczepy (w przypadku gdy konstrukcja przyczepy to umożliwia), - dokonanie połączenia zaczepu przyczepy z hakiem lub zaczepu pojazdu silnikowego oraz zabezpieczenie przed rozłączeniem, - podłączenie do pojazdu silnikowego: przewodów elektrycznych przyczepy (silnik pojazdu wyłączony), przewodów hamulcowych przyczepy, sprawdzenie działania świateł przyczepy, zwolnienie hamulca postojowego jeżeli przyczepa jest w niego wyposażona. 7) dodatkowo dla kategorii D, D+E, D1, D1+E sprawdzenie nadwozia, drzwi, wyjść awaryjnych, wymaganego wyposażenia,
2	2	1) pozycja początkowa pojazdu określona w instrukcji w tabeli nr 9, 2) dla kategorii B, B1, C, C1, D1 – płynna jazda pasem ruchu do przodu i tyłu (w przypadku kategorii B i B1 w trakcie jazdy do tyłu obserwacja toru jazdy pojazdu przez tylną szybę pojazdu), 3) dla kategorii T, B+E, C+E, C1+E, D, D+E, D1+E: a) płynna jazda do przodu pasem ruchu, b) cofanie po prostej i łuku, z możliwością zatrzymywania się i ponawiania jazdy do przodu, w czasie nie dłuższym niż 5 minut, 4) nienajeżdżanie na linie, krawężniki, pacholki i tyczki ograniczające pas (nie dotyczy linii wewnętrznych ograniczających i wyznaczających pole zatrzymania pojazdu, 5) zatrzymanie pojazdu przed końcem i początkiem pasa w wyznaczonym polu zatrzymania pojazdu.
3	3,4	1) pozycja początkowa pojazdu określona w tabeli nr 10, 2) właściwe sygnalizowanie zamiaru zmiany kierunku jazdy, 3) w czasie wykonania zadania:

		a) możliwa jedna korekta toru jazdy, b) pojazd nie może: - wyjechać poza określony obszar wjazdu, - naruszyć (najechać kołem lub wyjechać obrysem pojazdu nad linię) linii ograniczających stanowisko, - potrącić pachołków lub tyczek, 4) pozycja pojazdu na stanowisku – wewnątrz stanowiska.
4	5	1) pozycja początkowa pojazdu określona w tabeli nr 10, 2) właściwe sygnalizowanie zamiaru zmiany kierunku jazdy, 3) w czasie wykonywania zadania: a) możliwa jedna korekta toru jazdy, b) pojazd nie może: - naruszyć linii ograniczających stanowisko (pachołki lub tyczki), oraz - najechać na krawężnik, 4) pozycja pojazdu na stanowisku – wewnątrz stanowiska
5	6	1) właściwe sygnalizowanie zamiaru zmiany kierunku jazdy, 2) sposób zawracania: a) nie więcej niż 3 zmiany kierunku jazdy, b) nienajeżdżanie na krawężniki
6	7	przy ruszaniu pojazd nie powinien cofnąć się więcej niż 0,2 m, a silnik nie powinien zgasnąć – osoba egzaminowana w trakcie wykonywania tego manewru po zatrzymaniu pojazdu na wzniesieniu zaciąga hamulec awaryjny, a następnie rusza do przodu zwalniając go,
7	7	1) 5-krotny przejazd po łukach w kształcie cyfry 8 i 2-krotny przejazd pomiędzy 5 pachołkami bez podpierania się nogami, najeżdżania na linie, potrącania pachołków, 2) upewnianie się o możliwości skręcenia

Tabela 5

Poz.	Zadania egzaminacyjne
1	2
1	Przygotowanie do jazdy i ruszenie z miejsca
2	Jazda do przodu i tyłu po prostej i łuku
3	Dojazd do zwrotnicy i ustawienie jej na pożądaný kierunek oraz przejazd
4	Dojazd do stojącego wagonu i ich połączenie mechaniczne oraz elektryczne
5	Przejazd wagonem wieloczlonowym lub składem co najmniej 2-wagonowym
6	Jazda awaryjna jednym wagonem lub przy wykorzystaniu jednej z grup silników
7	Przejazd przez myjnię wagonów
8	Wjazd na stanowisko postojowe

Tabela 6

Poz.	Poz. zadania z tabeli nr 5	Kryteria
1	2	3
1	1	1) właściwe ustawienie fotela i lusterek, 2) sprawdzenie: a) połączenia wagonów, b) działania hamulców, pantografu, przetwornicy, piasecznic,

		oświetlenia wagonu, c) mechanizmu otwierania i zamykania drzwi wagonów, 3) upewnienie się o możliwości jazdy, 4) płynne ruszenie
2	2	Płynna jazda do przodu i tyłu, zatrzymanie wagonu w określonych miejscach
3	3	1) zatrzymanie wagonu przed zwrotnicą w odległości nie mniejszej niż 0,5 m, 2) właściwe ustawienie zwrotnicy i odpowiedni najazd na iglicę zwrotnicy
4	4	1) dojazd do stojącego wagonu na odległość nie większą niż 0,1 m, 2) właściwe połączenie wagonów
5	5, 6	1) płynna jazda, przejazd pod izolatorem sekcyjnym, 2) właściwa kolejność wykonywania czynności umożliwiających: a) jazdę jednym sprawnym wagonem, b) przy wykorzystaniu jednej z grup silników
6	7, 8	1) właściwe przygotowanie wagonu do przejazdu przez myjnię oraz utrzymanie odpowiedniej prędkości przejazdu przez nią, 2) zatrzymanie wagonu w odpowiednim miejscu na stanowisku postojowym oraz jego zabezpieczenie na okres postoju.

Tabela 7

Poz.	Zadania egzaminacyjne
1	2
1	Wjazd na drogę z obiektu przydrożnego
2	Jazda drogami dwukierunkowymi jedno- i dwujezdniowymi: a) o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu, b) posiadającymi odcinki proste i łuki, wzniesienia i spadki, obniżone i podwyższone dopuszczalne prędkości.
3	Jazda drogami jednokierunkowymi o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu.
4	Przejazd przez skrzyżowania: a) równorzędne (trzy- i czterowlotowe), b) oznakowane znakami ustalającymi pierwszeństwo przejazdu (znak A7, B 20, D1 oraz w połączeniu z tabliczkami T6a i c), c) z sygnalizacją świetlną, d) na których ruch odbywa się wokół wyspy, e) dwupoziomowe (wjazd i zjazd)* ¹⁾
5	Przejazd przez przejścia dla pieszych
6	W przypadku egzaminu dla kategorii B i B1 prawa jazdy wykonanie manewrów: a) parkowanie prostopadłe lub skośne – wjazd przodem wyjazd tyłem (możliwa jedna korekta toru jazdy), - miejsce do parkowania wyznacza egzaminator, wskazując je osobie egzaminowanej, - po zaparkowaniu musi być możliwość opuszczenia pojazdu przez kierowcę i pasażera z obydwu stron pojazdu, a pojazd musi być zaparkowany w sposób zgodny z przepisami ruchu drogowego (należy sprawdzić możliwość opuszczenia pojazdu), - parkowanie odbywa się z zachowaniem zasad ruchu drogowego, b) lub parkowanie równoległe pomiędzy dwoma pojazdami (manewr jest wykonywany jeżeli jest możliwe wyznaczenie miejsca do parkowania – możliwa jedna korekta toru jazdy) – wjazd tyłem – wyjazd przodem, - miejsce do parkowania wyznacza egzaminator, wskazując je osobie

	egzaminowanej, - długość miejsca do parkowania pomiędzy pojazdami powinna być co najmniej 2-krotnością długości pojazdu egzaminacyjnego, - w trakcie wykonywania manewru możliwa jedna korekta toru jazdy, - po zaparkowaniu pojazd nie może stwarzać zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, - w przypadku kiedy pojazd parkuje równolegle do krawężnika, w trakcie wykonywania manewru nie może najechać na krawężnik ale powinien zaparkować się jak najbliżej jego. c) zawracanie na drodze jednojezdniowej – dwukierunkowej – możliwość wykonania manewru przy wykorzystaniu infrastruktury drogowej (bramy, wjazdu, podjazdu, zatoczki itp.) – zawracanie musi odbyć się przy użyciu biegu wstecznego. - miejsce do zawracania wyznacza egzaminator.
7	Przejazd przez torowisko tramwajowe**) i kolejowe*) oraz obok przystanku tramwajowego**) i autobusowego
8	Wykonanie manewrów: a) wyprzedzania, omijania, wymijania (dla kategorii A, A1 przy prędkości co najmniej 50 km/h), b) zmiany pasa ruchu i kierunku jazdy w lewo, prawo, oraz zawracania,
9	Hamowanie od prędkości co najmniej 50 km/h do zatrzymania w wyznaczonym miejscu (manewr może być wykonany na placu manewrowym ośrodka egzaminowania) – manewr nie dotyczy kategorii T prawa jazdy
10	Hamowanie wykonywane w sytuacjach awaryjnych – obowiązkowo w zakresie kategorii A1 i A prawa jazdy, w przypadku pozostałych kategorii nieobowiązkowe: - w przypadku kategorii A i A1 prawa jazdy hamowanie awaryjne musi być wykonane przy prędkości minimum 50 km/h przy użyciu przedniego i tylnego hamulca motocykla, - manewr może być wykonany na placu manewrowym ośrodka egzaminowania.
11	Rozprzęganie pojazdu przyczepą – zadanie realizowane po powrocie na plac manewrowy Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego – na wykonanie zadania osoba egzaminowana na nie więcej niż 7 minut. Czynności wykonywane podczas rozprzęgania: - zaciągnięcie hamulca awaryjnego pojazdu silnikowego i unieruchomienie silnika, - zabezpieczenie pojazdu silnikowego i przyczepy przed samoczynnym przemieszczeniem się (użycie klinów lub hamulca postojowego przyczepy), - odłączenie przewodów elektrycznych i hamulcowych we właściwej kolejności (zabezpieczenie ich przed zabrudzeniem), - wysunięcie podpory jeżeli zaczep przyczepy jest wyposażony w podporę, - rozłączenie pojazdu z przyczepą (odjechanie pojazdem), - ustawienie pojazdu obok przyczepy.

*) Dotyczy miast posiadających przejazd kolejowy lub skrzyżowanie dwupoziomowe położone w odległości nie większej niż 2,5 km od placu manewrowego.

**) Dotyczy miast z komunikacją tramwajową.

Tabela 8

Poz.	Rodzaj uprawnień	Minimalny czas trwania jazdy w ruchu drogowym [min]
1	2	3
1	Prawo jazdy kategorii:	

	- A1, A, B1, B, B+E, T	25
	- C1, C, D1, D, C1+E, C+E, D1+E, D+E	45
2	Pozwolenie	35

Jazda pasem ruchu oraz po łuku do przodu i do tyłu



● - pacholek

Legenda

Kategorie	a [m]	b [m]	c [m]	d [m]	e [m]	f [m]	p[m]	r [m]	R [m]
B, B1	30,5	3	27,5	6	9	5	1	6	6
C, C1, D1	31	3,5	27,5	12	15,5	12	2	12	12
D, T, B+E, C+E, C1+E, D+E, D1+E	31,5	4	25	16,5	20,5	16,5	2,5	15	15

Tabela 10

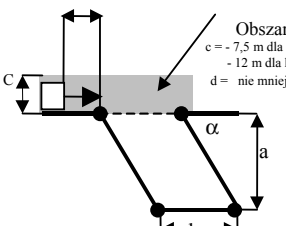
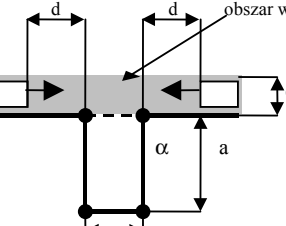
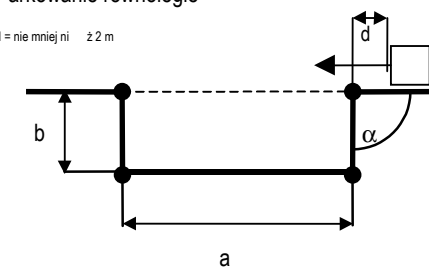
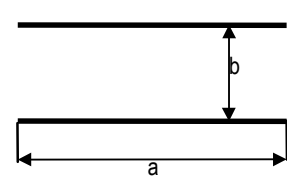
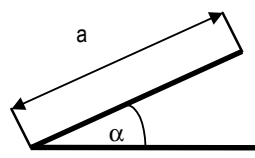
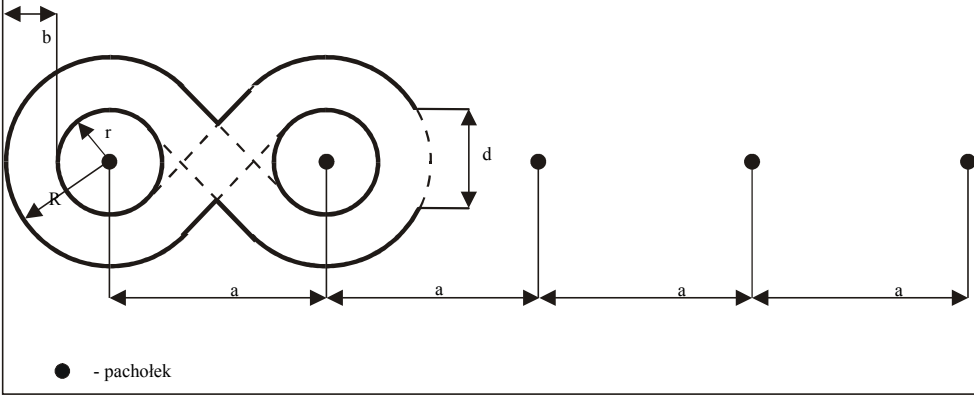
Poz.	Nazwa stanowiska	Kategoria prawa jazdy	a (c) [m]	b [m]	α [°]	r [m]	p[m]
1	2	3	4	5	6	7	8
2	Parkowanie skośne  Obszar wjazdu $c = - 7,5$ m dla kat. C, C1, D1, T, B+E, $- 12$ m dla kat. D, C1+E, C+E, D1+E, D+E. $d =$ nie mniej ni ≥ 2 m	C, C1, D, D1, B+E T, C+E, C1+E, D+E, D1+E,	12,0 16,5	4,6 4,6	60 60	- -	- -
3	Parkowanie prostopadłe  obszar wjazdu $c = - 12$ m dla kat. C, C1, D, D1, B+E, T, $- 16$ m dla kat. C1+E, C+E, D1+E, D+E. $d =$ nie mniej ni ≥ 2 m	C, C1, D, D1, B+E T, C+E, C1+E, D+E, D1+E	12,0 16,5	4,0 4,5	90 90	- -	- -
4	Parkowanie równoległe $d =$ nie mniej ni ≥ 2 m 	C, C1 D, D1	12,0 15,0	3,0 3,0	90 90	- -	- -
5	Zawracanie 	C, C1	14,0	10,0	-	-	-
6	Wzniesienie 	A, A1, B, B1, C, C1, D, D1 T, B+E, C+E, C1+E, D+E, D1+E	co najmniej pół długości pojazdu egzaminacyjnego co najmniej d długość zespołu pojazdów egzaminacyjnych	3,0 3,5	2,5 - 5,5	- -	- -

Tabela 11

Nazwa stanowiska	Kat. prawa jazdy	a [m]	b [m]	R [m]	r [m]	d [m]
1 Slalom	2	3	4	5	6	7
 ● - pacholek	A, A1	6,0	1,5	3,5	1,5	3,0

2. Osoby egzaminowane w zakresie pozwolenia wykonują możliwe do zrealizowania ze względu na położenie torowiska i sieci trakcyjnej zadania określone w tabeli 5.
3. Trasę egzaminacyjną:
 - 1) należy tak dobrać, aby natężenie ruchu (w godzinach szczytu) na elementach drogi określonych w poz. 1 - 5 tabeli 6 nie było mniejsze niż 400 pojazdów/h na jeden pas ruchu; nie dotyczy egzaminów prowadzonych w zakresie prawa jazdy kategorii T;
 - 2) na której prowadzony jest egzamin w zakresie prawa jazdy kategorii A, A1, B1 lub T, określa ośrodek egzaminowania w porozumieniu z wojewodą; plan z przebiegiem tych tras wywiesza się w ogólnie dostępnym miejscu ośrodka egzaminowania.

§ 10. Przed rozpoczęciem egzaminu praktycznego egzaminator:

- 1) sprawdza tożsamość osób przystępujących do egzaminu oraz zgodność danych personalnych z imienną listą osób zakwalifikowanych na egzamin;
- 2) w przypadku uczestnictwa instruktora prowadzącego w egzaminie sprawdza jego tożsamość na podstawie ważnej legitymacji instruktora nauki jazdy;
- 3) upewnia się o zrozumieniu zasad przeprowadzania tego egzaminu.

§ 11. Podczas egzaminu praktycznego:

- 1) w pojeździe egzaminacyjnym, z zastrzeżeniem pkt 3, może przebywać:
 - a) tylko jedna osoba egzaminowana,
 - b) egzaminator, który ocenia wykonanie zadań egzaminacyjnych, zajmując miejsce obok osoby egzaminowanej lub w pobliżu pojazdu, jeżeli egzamin prowadzony jest na placu manewrowym,
 - c) osoba, o której mowa w § 25 ust. 2 rozporządzenia;
- 2) na placu manewrowym zadania egzaminacyjne powinny być wykonywane w kolejności określonej w tabeli 2 lub 4;
- 3) w ruchu drogowym w zakresie prawa jazdy kategorii A, A1 lub B1 egzaminator ocenia wykonanie zadań egzaminacyjnych z innego pojazdu egzaminacyjnego, jadącego za osobą egzaminowaną, mając zapewnioną możliwość porozumiewania się z nią drogą radiową, z zastrzeżeniem pkt 5;
- 4) egzaminator przekazuje osobie egzaminowanej polecenia dotyczące kierunku jazdy lub wykonania określonego zadania egzaminacyjnego; polecenia te nie mogą być sprzeczne z obowiązującymi na drodze zasadami ruchu bądź stwarzać możliwość zagrożenia jego bezpieczeństwa;
- 5) W przypadku kiedy pojazd egzaminacyjny dla kategorii B1 prawa jazdy umożliwia przebywanie egzaminatora w pojeździe, egzamin ten przeprowadza się w sposób określony dla kategorii B prawa jazdy.

§ 12. 1. Osoba egzaminowana uzyskuje:

- 1) pozytywny wynik egzaminu praktycznego, jeżeli poprawnie wykonała zadania, o których mowa w § 9;
 - 2) negatywny wynik egzaminu praktycznego, jeżeli:
 - a) dwukrotnie nieprawidłowo wykonała to samo zadanie egzaminacyjne – z zastrzeżeniem pkt 3,
 - b) zachodzą okoliczności, o których mowa w § 24 ust. 8 i 9 pkt 1 rozporządzenia;
 - 3) w trakcie egzaminu przeprowadza się sprawdzenie umiejętności wykonania wszystkich zadań o których mowa w pkt 1.
2. Przy ocenianiu kwalifikacji osoby egzaminowanej egzaminator zwraca szczególną uwagę na:
- 1) sposób wykonywania manewrów na drodze;
 - 2) zachowanie wobec innych uczestników ruchu drogowego;
 - 3) umiejętność oceny potencjalnych lub rzeczywistych zagrożeń na drodze;

- 4) skuteczność reagowania w przypadku powstania zagrożenia;
 - 5) dynamikę i kulturę jazdy;
 - 6) sposób używania mechanizmów sterowania pojazdem.
3. Po zakończeniu egzaminu praktycznego dla określonej osoby egzaminator:
- 1) informuje ją o wyniku egzaminu, a jeżeli wynik jest negatywny - podaje przyczyny jego uzyskania;
 - 2) wpisuje wynik egzaminu do listy, o której mowa w § 2 ust. 3 pkt 1 lit. b);
 - 3) przekazuje jej wypełniony arkusz przebiegu egzaminu praktycznego, którego wzór określa instrukcja, jeżeli wynik tego egzaminu jest negatywny.

§ 13. Plac manewrowy ośrodka egzaminowania powinien być wyposażony w:

- 1) stanowiska o wymiarach określonych w tabelach 9, 10, 11 - odpowiednio do kategorii prawa jazdy;
- 2) torowisko i sieć trakcyjną - przy pozwoleniu.

§ 14. Stanowiska wymienione:

- 1) w tabeli 9:
 - a) powinny być wyznaczone białymi lub żółtymi liniami o szerokości od 0,1 m do 0,15 m – wymiary pola określone w tabeli 9, 10 i 11 mierzy się pomiędzy wewnętrznym obrysem linii,
 - b) powinny być uzupełnione na krawędziach pachołkami drogowymi z tyczkami lub tyczkami o wysokości co najmniej 0,5 m dla pachołków, 1,0 m dla tyczek stosowanych na stanowiskach odnoszących się do kategorii B lub B1 prawa jazdy oraz 2,0 m dla tyczek stosowanych na stanowiskach odnoszących się do pozostałych uprawnień do kierowania pojazdami,
 - c) mogą posiadać wewnętrzną linię ograniczającą pas jako linię przerywaną;
- 2) w tabeli 10 w pozycji 4 i 5 - powinny spełniać wymagania określone w pkt 1 lit a, b i c oraz być wyposażone w umieszczony, w sposób uniemożliwiający jego przesunięcie, na krawędzi jezdni krawężnik o wysokości 15 cm w formie równoległoboku.

§ 15. Stanowisko wymienione w tabeli 11 powinno być wyznaczone liniami i pachołkami, o których mowa w § 14.

Poz.	Data egzaminu	Godz. egzaminu	Rodzaj egzaminu (t, p ,tp)	Liczba osób	Kategorie prawa jazdy lub pozwolenie	Numery uprawnień egzaminatorów*)
1	2	3	4	5	6	7
1						
2						
3						
itd.						

*) Rubrykę wypełnia się nie wcześniej niż na jeden dzień przed datą egzaminu.

.....
(data)

Sporządził:

Zatwierdził:

.....
(pieczęć ośrodka egzaminowania)

.....
(podpis i pieczęć koordynatora)

.....
(podpis i pieczęć dyrektora)

Lista osób zakwalifikowanych na egzamin – kategorie A, B, C, D, T, B+E, C+E, D+E

List osób zakwalifikowanych na egzamin													
w dniu..... godz.													
Nr egzaminatora _ _ _ _ _													
Poz.	Nazwisko i imię	Nr PESEL / data urodzenia *) - kod ogr.	Nr instr. prowadzącego **)	Nr ewidencyjny	Rodzaj	Wyniki egzaminów:							
			Imię i nazwisko			A	B	C	D	T	B+E	C+E	D+E
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1					T								
					P								
2					T								
					P								
3					T								
					P								
itd.					T								
					P								

Objaśnienie:

*) datę urodzenia można wpisać tylko osobom, które nie mają nadanego numeru

**) numer instruktora prowadzącego wpisuje się wyłącznie w przypadku kiedy osoba wnioskowała o przeprowadzenie egzaminu w obecności instruktora prowadzącego

.....

(pieczęć i podpis)

Lista osób zakwalifikowanych na egzamin – kategorie A1, B1, C1, D1, C1+E, D1+E, pozwolenie

List osób zakwalifikowanych na egzamin													
w dniu..... godz.													
Nr egzaminatora _ _ _ _ _													
Poz.	Nazwisko i imię	Nr PESEL / data urodzenia *) - kod ogr.	Nr instr. prowadzącego **)	Nr ewidencyjny	Rodzaj	Wyniki egzaminów:							
			Imię i nazwisko			A1	B1	C1	D1	C1+E	D1+E	pozwolenie	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1					T								
					P								
2					T								
					P								
3					T								
					P								
itd.					T								
					P								

Objaśnienie:

*) datę urodzenia można wpisać tylko osobom, które nie mają nadanego numeru

**) numer instruktora prowadzącego wpisuje się wyłącznie w przypadku kiedy osoba wnioskowała o przeprowadzenie egzaminu w obecności instruktora prowadzącego

.....

(pieczęć i podpis)

Wzór 4

Protokół egzaminacyjny z wyników egzaminów prowadzonych w zakresie prawa jazdy kategorii: A, B, C, D, T, B+E, C+E lub D+E

Format A4, układ pionowy

Strona 1 + kolejne

..... (pieczęć ośrodka egzaminowania)			Protokół egzaminacyjny nr z dnia											
			Liczba osób zakwalifikowanych na egzamin											
			Liczba osób egzaminowanych											
			Liczba osób, które nie przystąpiły do egzaminu											
Poz.	Nazwisko i imię		Nr ewid. osoby	Egz.	Wyniki egzaminów:								Nr instruktora nr ośrodka szkolenia	Nr egzaminatora
	nr PESEL / data ur.	zakres egzaminu			A	B	C	D	T	B+E	C+E	D+E		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1				T										
				P										
2				T										
				P										
3				T										
				P										
4				T										
				P										
5				T										
				P										
...				T										
				P										
20				T										
				P										

Strona ostatnia

Poz.	Nazwisko i imię		Nr ewid. osoby	Egz.	Wyniki egzaminów:								Nr instruktora nr ośr. szkolenia	Nr egzaminatora
	nr PESEL / data ur.	zakres egzaminu			A	B	C	D	T	B+E	C+E	D+E		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
...				T										
				P										
...				T										
				P										
...				T										
				P										

Uwagi

Akceptuję: poz.....

.....
(podpis i pieczęć)

Liczba osób egzaminowanych w

Kat.	A	B	C	D	T	B+E	C+E	D+E
T								
P								

Zatwierdzam: poz.....

.....
(podpis i pieczęć dyrektora ośrodka)

Protokół egzaminacyjny z wyników egzaminów prowadzonych w zakresie prawa jazdy kategorii: A1, B1, C1, C1+E, D1, D1+E oraz pozwolenia

Format A4, układ pionowy

Strona 1 + kolejne

..... (pieczęć ośrodka egzaminowania)			Protokół egzaminacyjny nr z dnia											
			Liczba osób zakwalifikowanych na egzamin											
			Liczba osób egzaminowanych											
			Liczba osób, które nie przystąpiły do egzaminu											
Poz.	Nazwisko i imię		Nr ewid. osoby	Egz.	Wyniki egzaminów:								Nr instruktora	Nr egzaminatora
	nr PESEL / data ur.	zakres egzaminu			A1	B1	C1	D1	C1+E	D1+E	pozwolenie	nr ośr. szkolenia		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
1				T										
				P										
2				T										
				P										
3				T										
				P										
4				T										
				P										
...				T										
				P										
20				T										
				P										

Strona ostatnia

Poz.	Nazwisko i imię		Nr ewid. osoby	Egz.	Wyniki egzaminów:								Nr instruktora	Nr egzaminatora
	nr PESEL / data ur.	zakres egzaminu			A1	B1	C1	D1	C1+E	D1+E	pozwolenie	nr ośr. szkolenia		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
...				T										
				P										
...				T										
				P										
...				T										
				P										

Uwagi

Akceptuję:

.....
(podpis i pieczęć koordynatora)

Liczba osób egzaminowanych w								Zatwierdzam: poz..... (podpis i pieczęć dyrektora ośrodka)
Kat.	A1	B1	C1	D1	C1+E	D1+E	pozwolenie	
T								
P								

Arkusz odpowiedzi

Format A5, układ pionowy

Arkusz odpowiedzi							
Nr ewidencyjny osoby _____				Data egzaminu ____ - ____ - ____			
wypełnia osoba egzaminowana							
I. Dane personalne: 1. Nr PESEL / data <table border="1" style="display: inline-table; width: 150px; height: 20px; vertical-align: middle;"></table>							
2. Nazwisko <table border="1" style="display: inline-table; width: 250px; height: 20px; vertical-align: middle;"></table>							
3. Pierwsze <table border="1" style="display: inline-table; width: 100px; height: 20px; vertical-align: middle;"></table> 4. Podpis.....							
II. Składa egzamin teoretyczny w zakresie kat. <table border="1" style="display: inline-table; width: 150px; height: 20px; vertical-align: middle;"></table> prawa jazdy / pozwolenia ^{*)}							
Nr pyt.	Test zasadniczy nr	Nr pyt.	Test specjalistyczny Kat. A,A1 nr.....	Nr pyt.	Test specjalistyczny Kat. C,C1 nr.....	Nr pyt.	Test specjalistyczny Kat. D,D1 nr.....
1		1		1		1	
2		2		2		2	
3		3		3		3	
4		4		4		4	
5		5		5		5	
6		6		6		6	
7		Liczba błędów.....		7		7	
8		Nr	Test specjalistyczny	8		8	
9		pyt.	Kat. T nr	9		9	
10		1		10		10	
11		2		11		11	
12		3		12		12	
13		4		13		13	
14		5		14		14	
15		6		15		15	
16		Liczba błędów.....		16		16	
17		Wynik egzaminu		17		17	
18		Pozytywny kat:.....		18		18	
Liczba błędów.....		Negatywny kat:.....		Liczba błędów.....		Liczba błędów.....	
Uwagi:				(podpis i pieczęć egzaminatora)			
Objaśnienie:							
*) niepotrzebne skreślić.							

Arkusz przebiegu egzaminu praktycznego

Format A-5, układ pionowy

..... Nazwisko i imię osoby egzaminowanej				 Data i godz. egzaminu praktycznego			
..... / Godz. rozpoczęcia / zakończenia egzaminu				 Nr zestawu (nie dot. kat. A, A1, B, B1)		 Kategoria	
Poz.	Plac manewrowy / ruch drogowy	Ocena		Poz.	Jazda w ruchu drogowym	Ocena	
		N-neg.	P-poz.			N-neg.	P-poz.
1	Przygotowanie do jazdy	1□2□	☐	5	Zachowanie w rejonach przejść dla pieszych i wobec pieszych	1□2□	☐
1.1	Rozprężanie przyczepy z pojazdem silnikowym	1□2□	☐	7.1	Przejazd przez torowisko	1□2□	☐
1.2	Sprężanie przyczepy z pojazdem silnikowym	1□2□	☐	7.2	Przejazd przez tunel	1□2□	☐
2	Ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i do tyłu	1□2□	☐	7.3	Przejazd obok przystanków	1□2□	☐
3	Parkowanie skośne wjazd przodem, wyjazd tyłem	1□2□	☐	8.1	Wyprzedzanie	1□2□	☐
4.1	Parkowanie prostopadłe wjazd tyłem wyjazd tyłem	1□2□	☐	8.2	Omijanie	1□2□	☐
4.2	Parkowanie prostopadłe wjazd tyłem wyjazd przodem	1□2□	☐	8.3	Wymijanie	1□2□	☐
5	Parkowanie równoległe wjazd tyłem, wyjazd przodem	1□2□	☐	8.4	Zmiana pasa ruchu	1□2□	☐
6	Zawracanie	1□2□	☐	8.5.1	Zmiana kierunku jazdy w lewo	1□2□	☐
7	Ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu	1□2□	☐	8.5.2	Zmiana kierunku jazdy w prawo	1□2□	☐
8.1	Upewnienie się o możliwości jazdy i ruszanie z miejsca (dotyczy kat. A, A1)	1□2□	☐	8.5.3	Zawracanie na skrzyżowaniu	1□2□	☐
8.2	Słalom	1□2□	☐	9	Hamowanie do zatrzymania we wskazanym miejscu	1□2□	☐
Poz.	Jazda w ruchu drogowym	Ocena		10	Hamowanie awaryjne	1□2□	☐
		N-neg.	P-poz.	11	Zachowanie wobec innych kierujących	1□2□	☐
1	Włączanie się do ruchu	1□2□	☐	12	Zachowanie w odniesieniu do znaków drogowych pionowych	1□2□	☐
2	Jazda drogami dwukierunkowymi	1□2□	☐	13	Zachowanie w odniesieniu do znaków drogowych poziomych	1□2□	☐
3	Jazda drogami jednokierunkowymi	1□2□	☐	14	Zachowanie w odniesieniu do sygnałów świetlnych* / poleceń kierujących ruchem*	1□2□	☐
4.1	Przejazd przez skrzyżowania równorzędne (trzy i czterowłotowe)	1□2□	☐	15	Respektowanie zasad techniki kierowania	1□2□	☐
4.2	Przejazd przez skrzyżowania oznakowane znakami ustalającymi pierwszeństwo przejazdu	1□2□	☐	15.1	Dynamika jazdy	1□2□	☐
4.3	Przejazd przez skrzyżowania o ruchu kierowanym	1□2□	☐	15.2	Dostosowanie prędkości do warunków ruchu	1□2□	☐
4.4	Przejazd przez skrzyżowania na których ruch odbywa się wokół wyspy	1□2□	☐	15.3	Sposób używania mechanizmów sterowania pojazdem	1□2□	☐
UWAGI:				16	Przekroczenie dopuszczalnej prędkości	1□2□	☐
				17	Inne	1□2□	☐
				Wynik egzaminu: (podpis i pieczęć egzaminatora)			

Szkolenie instruktorów nauki jazdy**PROGRAM SZKOLENIA KANDYDATÓW NA INSTRUKTORÓW I
INSTRUKTORÓW NAUKI JAZDY****Postanowienia wstępne**

§ 1. 1. Program szkolenia kandydatów na instruktorów, zwany dalej "programem", określa:

- 1) charakterystykę absolwenta kursu;
- 1) plan nauczania;
- 3) wzory stosowanych dokumentów.

2. Celem szkolenia jest przygotowanie kandydatów na instruktorów do prowadzenia nauczania kandydatów na kierowców lub motorniczych. Szkolenie obejmuje zajęcia teoretyczne i praktyczne.

Charakterystyka absolwenta kursu

§ 2. Absolwent kursu, w zakresie objętym nauczaniem, powinien:

- 1) posiadać znajomość:
 - a) wybranych zagadnień z psychologii, metodyki nauczania oraz etyki zawodowej,
 - b) warunków uzyskiwania, zatrzymywania, cofania i przywracania uprawnień do kierowania pojazdami,
 - c) programów szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców lub motorniczych,
 - d) zasad prowadzenia ośrodka szkolenia oraz sporządzania wymaganej dokumentacji,
 - e) przepisów ustawy oraz wybranych przepisów zawartych w aktach wykonawczych do tej ustawy,
 - f) techniki kierowania i obsługi pojazdów;
- 2) posiadać umiejętności:
 - a) oceny stanu wiedzy i umiejętności, jak również predyspozycji kandydatów na kierowców lub motorniczych,
 - b) określenia wymiaru czasu i zakresu tematycznego szkolenia odpowiednio do oceny, o której mowa w lit. a,
 - c) prowadzenia zajęć teoretycznych i praktycznych na kursie dla kandydatów na kierowców lub motorniczych w sposób:
 - łatwy do zrozumienia i rzeczowy,
 - zgodny z obowiązującymi przepisami,
 - d) stosowania odpowiednich metod nauczania wraz z wykorzystaniem różnorodnych środków dydaktycznych,
 - e) kształtowania właściwego sposobu zachowania się na drodze kandydatów na kierowców lub motorniczych, w szczególności rozwijania umiejętności:
 - wykrywania pojawiających się zagrożeń,
 - przeciwdziałania zagrożeniom,
 - postępowania wobec skutków powstałych zagrożeń,
 - f) praktycznego stosowania przepisów ruchu drogowego i zasad techniki kierowania pojazdem,
 - g) wykonywania czynności kontrolno-obslugowych pojazdu.

Plan nauczania

§ 3. 1. Liczbę godzin zajęć teoretycznych i praktycznych dla kandydatów na instruktorów podlegających szkoleniu podstawowemu ustala organizator kursu, przy czym nie może być ona mniejsza niż określono w tabeli 1, z zastrzeżeniem ust. 6.

Tabela 1

Poz.	Nazwa przedmiotu	Liczba godzin zajęć	
		teoretycznych	praktycznych
1	2	3	4
1	Psychologia	10	-
2	Metodyka nauczania	50	-
3	Prawo o ruchu drogowym	30	-
4	Technika kierowania i obsługa pojazdu	18	-
5	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	10	-
6	Zasady prowadzenia ośrodka szkolenia	6	-
7	Praktyka instruktorska	4	50 ^{*)}
8	Razem	128	50 ^{*)}

*) Należy uwzględnić dodatkowo odpowiednią do zakresu nauczania słuchacza kursu liczbę godzin zajęć określoną w tabeli nr 2.

2. W zakresie przedmiotu określonego w tabeli 1:

1) w poz. 1 - powinny być ujęte tematy:

a) podstawowe wiadomości z psychologii ogólnej,
b) słuchacz kursu i jego charakterystyka,
c) wybrane zagadnienia z psychologii komunikacji drogowej, ze szczególnym uwzględnieniem wpływu na funkcje percepcyjne, podejmowane decyzje, czas reakcji lub zmianę zachowania kierującego pojazdem, m.in.:

- alkoholu lub innego podobnie działającego środka,
- wahań stanu emocjonalnego,
- zmęczenia,
- zagrożeń występujących w ruchu drogowym,

d) praktyczne wykorzystanie wiedzy z psychologii w szkoleniu kandydatów na kierowców lub motorniczych, ze szczególnym uwzględnieniem oceny predyspozycji kandydata na kierowcę,

e) etyka;

2) w poz. 2 - powinny być ujęte tematy:

a) proces nauczania,
b) szkolenie dorosłych - motywacja,
c) ocenianie kwalifikacji kandydata na kierowcę i ustalanie wymiaru czasu szkolenia niezbędnego dla osiągnięcia celów określonych w charakterystyce absolwenta kursu,
d) formy i metodyka prowadzenia zajęć teoretycznych i praktycznych ujętych w programie szkolenia kandydatów na kierowców lub motorniczych, w tym:

- podział tematyczny zajęć w poszczególnych kategoriach prawa jazdy lub pozwolenia,
 - podział wymiaru czasu szkolenia,
 - kolejność realizacji zajęć,
- e) organizacja zajęć - środki dydaktyczne;

3) w poz. 3 - powinny być ujęte tematy:

a) wybrane problemy interpretacyjne przepisów ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem:

- zachowania ostrożności i właściwości postawy w stosunku do innych uczestników ruchu,
- zachowania bezpiecznych prędkości i odstępów pomiędzy pojazdami podczas jazdy w różnych warunkach atmosferycznych i po różnych nawierzchniach jezdni,
- zagrożeń związanych z ruchem drogowym, m.in.: prowadzeniem pojazdu w różnych warunkach widoczności, niedoświadczeniem innych uczestników ruchu, podczas przewozu osób i ładunków,

- b) omówienie wybranych zagadnień:
- których znajomość powinna być sprawdzana na kursie dla kandydatów na kierowców,
 - występujących w pytaniach egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie teoretycznym dla kandydatów na kierowców;
- 4) w poz. 4 - powinny być ujęte tematy:
- a) przygotowanie się do jazdy oraz zasady używania mechanizmów sterowania pojazdem,
 - b) bezpieczne prowadzenie pojazdu i wykonywanie manewrów na drodze,
 - c) zachowanie wobec innych uczestników ruchu,
 - d) przewidywanie rzeczywistych lub potencjalnych zagrożeń na drodze oraz skuteczne na nie reagowanie,
 - e) dynamika i kultura jazdy,
 - f) zasady wykonywania czynności kontrolno-obslugowych pojazdu, z uwzględnieniem wymogów ochrony środowiska;
- 5) w poz. 5 - powinny być ujęte tematy:
- a) organy administracji państwowej zajmujące się problematyką ruchu drogowego i ich zadania,
 - b) znaczenie aktów prawnych odnoszących się do kierujących pojazdami,
 - c) stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w kraju i województwie,
 - d) zatrzymywanie i cofanie uprawnień do kierowania pojazdami, kontrola ruchu drogowego oraz sankcje, ubezpieczenia;
- 6) w poz. 6 - powinny być ujęte tematy:
- a) rozpoczęcie działalności ośrodka szkolenia,
 - b) rozpoczęcie pracy instruktora,
 - c) zarządzanie ośrodkiem szkolenia,
 - d) prowadzenie dokumentacji,
 - e) nadzór;
- 7) w poz. 7 - powinny być ujęte tematy:
- a) organizacja zajęć - 4 godziny zajęć teoretycznych,
 - b) pokaz przeprowadzenia 10 różnych tematycznie zajęć teoretycznych dla kandydatów na kierowców lub motorniczych - z uwzględnieniem różnych kategorii prawa jazdy na które prowadzone jest szkolenie,
 - c) prezentacja przez każdego słuchacza kursu co najmniej 5 wybranych zajęć teoretycznych, o których mowa w lit. b - czas każdej prezentacji 45 minut,
 - d) udział w charakterze obserwatora co najmniej w 20 zajęciach teoretycznych prowadzonych w ośrodku szkolenia,
 - e) pokaz przeprowadzenia 5 zajęć praktycznych dla kandydatów na kierowców w zakresie uprawnień objętych nauczaniem - pokaz prowadzi się 2 godziny na placu manewrowym i 3 godziny w ruchu miejskim,
 - f) udział w charakterze obserwatora w zajęciach praktycznych prowadzonych w ruchu miejskim w ośrodku szkolenia kierowców w liczbie godzin określonej w tabeli 2:

Tabela 2

Poz.	Zakres objęty nauczaniem	Liczba godzin zajęć ^{*)}
1	2	3
1	Kat. A, A1 lub B1	10
2	Kat. B, C, C1, D1, T, B+E, C1+E, D1 + E, T lub Pozwolenie	30
3	Kat. C+E, D+E	15
4	Kat. D	25

- *) Podane wartości odnoszą się do każdej kategorii prawa jazdy oddzielnie.
- g) przeprowadzenie przez słuchacza kursu na placu manewrowym ośrodka szkolenia z udziałem kandydata na kierowcę lub motorniczego co najmniej 10 zajęć praktycznych w zakresie każdej kategorii prawa jazdy lub pozwolenia, objętych nauczaniem,
 - h) podsumowanie.
3. Zajęcia określone w ust. 2 pkt 7:
- 1) lit. a, b, e, i - prowadzi wykładowca;
 - 2) lit. c, g - prowadzi indywidualnie każdy słuchacz kursu pod nadzorem wykładowcy;
 - 3) lit. d, f - prowadzi się w grupach 1-5 osób pod nadzorem wykładowcy.
4. Końcowy wynik nauczania z przedmiotu określonego w poz. 7 tabeli 1 uważa się za pozytywny, jeżeli kandydat na instruktora uzyskał pozytywną ocenę:
- 1) co najmniej z 3 prezentacji, o których mowa w ust. 2 pkt 7 lit. c;
 - 2) co najmniej z 8 przeprowadzonych zajęć praktycznych, o których mowa w ust. 2 pkt 7 lit. g - w zakresie każdej kategorii prawa jazdy lub pozwolenia, objętych nauczaniem.
5. Zajęcia z praktyki pedagogicznej mogą być rozpoczęte po zakończeniu zajęć z przedmiotów określonych w poz. 1-4 tabeli 1.
6. Osoby posiadające wyższe wykształcenie w zakresie przedmiotów, o których w poz. 1 i 2 tabeli 1 mogą odpowiednio nie uczestniczyć w zajęciach teoretycznych, pod warunkiem dołączenia do dokumentacji kopii dyplomu wyższej uczelni poświadczającej wyższe wykształcenie w zakresie przedmiotów określonych w poz. 1 i 2 tabeli 1.

§ 4. Godziny zajęć teoretycznych równają się 45 minutom, a zajęć praktycznych - 60 minutom.

§ 5. Kandydat na instruktora podlegający szkoleniu dodatkowemu powinien ponownie odbyć zajęcia z przedmiotu określonego w tabeli 1 w poz. 7 i uzyskać pozytywny końcowy wynik nauczania z tego przedmiotu.

Format A5, układ pionowy

Karta przeprowadzonych zajęć

Data wydania

.....
(poleczyć: W górze od zbiegu Ośrodków Rucho Drogowego)

w zakresie praktyki instruktorskiej na kursie dla kandydatów na instruktorów:

Osoba:

Poz.			
Książka nr			

1) Rodzaj szkolenia 2)

Nazwisko

Imię

 Nr PESEL

Nr zajęcia	Data	Rodzaj egzaminu ³⁾	Obserwator kat. ⁴⁾	Prowadzący kat. ⁴⁾	Ocena ⁵⁾	Nr instruktora	Podpis instruktora
1	2	3	4	5	6	7	8
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							

Objaśnienia:

1) wpisać numer pozycji, pod którym osoba jest zarejestrowana w książce ewidencji osób szkolonych, i numer tej książki,

2) wpisać literę „P” - szkolenie podstawowe lub „D” - szkolenie dodatkowe,

3) wpisać literę „T” - teoretyczny, „P1” - I część praktycznego, „P2” - II część praktycznego,

4) wpisać oznaczenie kategorii prawa jazdy,

5) wpisać „P” lub „N” w zależności od prawidłowości przeprowadzonych egzaminów odnoszących się do rubryki 5.

1	2	3	4	5	6	7					8
24											
25											
26											
27											
28											
29											
30											
31											
32											
33											
34											
35											
36											
37											
38											
39											
40											
41											
42											
43											
44											
45											
46											
47											
48											
49											
50											
51											
52											
53											
54											
55											
KOŃCOWY WYNIK NAUCZANIA Pozytywny: ⁵⁾ Negatywny: ⁵⁾						 (podpis i pieczęć egzaminatora)					

Zaświadczenie nr ¹⁾

Format A5, układ pionowy

..... (pieczęć jednostki szkolącej)	Data wydania																																										
Zaświadczenie nr ¹⁾ o ukończeniu kursu dla kandydatów na instruktora																																											
Pan(i) (nazwisko) (imię)																																											
Nr PESEL	<table border="1" style="width: 100%; height: 20px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 12.5%;"></td><td style="width: 12.5%;"></td><td style="width: 12.5%;"></td><td style="width: 12.5%;"></td><td style="width: 12.5%;"></td><td style="width: 12.5%;"></td><td style="width: 12.5%;"></td><td style="width: 12.5%;"></td><td style="width: 12.5%;"></td><td style="width: 12.5%;"></td> </tr> </table>																																										
zarejestrowany(a) w książce ewidencji osób szkolonych nr poz.																																											
mający(a): prawo jazdy kategorii #nr pozwolenie nr ³⁾ odbył(a) szkolenie podstawowe, dodatkowe :³⁾																																											
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">Poz.</th> <th rowspan="2">Kategorie²⁾ Pozwolenie³⁾</th> <th rowspan="2">Data rozpoczęcia szkolenia</th> <th rowspan="2">Data zakończenia szkolenia</th> <th colspan="2">Liczba godzin zajęć</th> <th rowspan="2">Podpis przewodniczącego komisji</th> </tr> <tr> <th>teoretycznych</th> <th>praktycznych</th> </tr> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>							Poz.	Kategorie ²⁾ Pozwolenie ³⁾	Data rozpoczęcia szkolenia	Data zakończenia szkolenia	Liczba godzin zajęć		Podpis przewodniczącego komisji	teoretycznych	praktycznych	1	2	3	4	5	6	7	1							2							3						
Poz.	Kategorie ²⁾ Pozwolenie ³⁾	Data rozpoczęcia szkolenia	Data zakończenia szkolenia	Liczba godzin zajęć		Podpis przewodniczącego komisji																																					
				teoretycznych	praktycznych																																						
1	2	3	4	5	6	7																																					
1																																											
2																																											
3																																											
i został(a) uznany(a) za przygotowanego(a) do złożenia egzaminu przed komisją powołaną przez ministra właściwego do spraw transportu.																																											
Objaśnienia:				 (podpis i pieczęć kierownika jednostki szkolącej)																																							
¹⁾ wpisać kolejny numer zaświadczenia łamany przez rok jego wydania, ²⁾ wpisać oznaczenia literowe kategorii prawa jazdy, ³⁾ niepotrzebne skreślić.																																											

Kurs kwalifikacyjny dla kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów

PROGRAM KURSU KWALIFIKACYJNEGO KANDYDATÓW NA EGZAMINATORÓW I EGZAMINATORÓW

Postanowienia wstępne.

- § 1. 1. Program szkolenia kandydatów na egzaminatorów, zwany dalej "programem", określa:
- 1) charakterystykę absolwenta kursu;
 - 2) plan nauczania;
 - 3) wzory stosowanych dokumentów.
2. Celem szkolenia jest przygotowanie kandydatów na egzaminatorów do prowadzenia egzaminów państwowych osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi, z wyjątkiem ciągników rolniczych. Szkolenie obejmuje zajęcia teoretyczne i praktyczne.

Charakterystyka absolwenta kursu

- § 2. Absolwent kursu, w zakresie objętym nauczaniem, powinien:
- 1) posiadać znajomość:
 - a) wybranych zagadnień z psychologii i dydaktyki odnoszących się do przeprowadzania egzaminów, a w szczególności egzaminów kandydatów na kierowców oraz etyki zawodowej,
 - b) warunków uzyskiwania, zatrzymywania, cofania i przywracania uprawnień do kierowania pojazdami samochodowymi,
 - c) programów szkolenia i egzaminowania dla kandydatów na kierowców,
 - d) statutu wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz zasad jego funkcjonowania,
 - e) roli i zadań egzaminatora,
 - f) przepisów ustawy oraz wybranych przepisów zawartych w aktach wykonawczych do tej ustawy,
 - g) techniki kierowania i obsługi pojazdów;
 - 2) posiadać umiejętności:
 - a) oceniania infrastruktury technicznej wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz innych okoliczności warunkujących przeprowadzenie egzaminu państwowego,
 - b) doboru tras egzaminacyjnych spełniających wymogi programu egzaminacyjnego,
 - c) przeprowadzania egzaminów teoretycznych i praktycznych,
 - d) oceniania kwalifikacji kandydatów na kierowców,
 - e) korzystania z oprogramowania używanego w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego,
 - f) planowania i organizacji pracy,
 - g) oceniania i sporządzania wymaganej dokumentacji.

Plan nauczania

- § 3. 1. Liczbę godzin zajęć teoretycznych i praktycznych dla kandydatów na egzaminatorów podlegających szkoleniu podstawowemu ustala organizator kursu, przy czym nie może być ona mniejsza niż określono w tabeli 1, z zastrzeżeniem ust. 7.

Tabela 1

Poz.	Nazwa przedmiotu	Liczba godzin zajęć	
		teoretycznych	praktycznych
1	2	3	4
1	Psychologia	20	-
2	Dydaktyka	20	-
3	Prawo o ruchu drogowym	30	-
4	Technika kierowania i obsługa pojazdu	20	-
5	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	16	-
6	Zadania egzaminatora	42	-
7	Praktyka egzaminatorska	4	litera b), c), d), g) i h) - 6 litera e), f), i), j) - 4 ^{*)}
8	Razem	152	10 ^{**)}

*) W tematach określonych tymi literami należy uwzględnić dodatkowo 1 godzinę dla każdej kategorii prawa jazdy, jeżeli osoba jest szkolona w zakresie większym niż jedna kategoria lub pozwolenie.

**) Uwzględniając szkolenie tylko w zakresie jednej kategorii prawa jazdy lub pozwolenia.

2. W zakresie przedmiotu określonego w tabeli 1:

1) w poz. 1 - powinny być ujęte tematy:

- a) podstawowe pojęcia psychologii,
- b) procesy poznawcze człowieka,
- c) osobowość egzaminatora,
- d) temperament jako szczególny składnik osobowości egzaminatora,
- e) psychologiczna sylwetka zdającego egzamin,
- f) psychologiczne aspekty przygotowania i przeprowadzenia egzaminu,
- g) elementy psychologii pracy,
- h) badania psychologiczne kierowców,
- i) praktyczne wykorzystanie wiedzy z psychologii w egzaminowaniu kandydatów na kierowców lub motorniczych, ze szczególnym uwzględnieniem oceny predyspozycji kandydata na kierowcę;

2) w poz. 2 - powinny być ujęte tematy:

- a) podstawowe pojęcia dydaktyki,
- b) proces szkolenia i egzaminowania,

c) egzamin - pojęcie, funkcje, formy, organizacja, warunki przeprowadzania, metodologia,

- d) metody kontroli i oceniania,
- e) najczęstsze błędy w kontroli i ocenianiu oraz ich usuwanie,
- f) przyczyny niepowodzeń egzaminacyjnych;

3) w poz. 3 - powinny być ujęte tematy:

a) wybrane problemy interpretacyjne przepisów ruchu drogowego, ze szczególnym uwzględnieniem:

- zachowania ostrożności i właściwości postawy w stosunku do innych uczestników ruchu,
- zachowania bezpiecznych prędkości i odstępów pomiędzy pojazdami podczas jazdy w różnych warunkach atmosferycznych i po różnych nawierzchniach jezdni,
- zagrożeń związanych z ruchem drogowym, m.in.: prowadzeniem pojazdu w różnych warunkach widoczności, niedoświadczeniem innych uczestników ruchu, podczas przewozu osób i ładunków,

b) omówienie wybranych zagadnień:

- których znajomość powinna być sprawdzana na kursie dla kandydatów na kierowców,
- występujących w pytaniach egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie teoretycznym dla kandydatów na kierowców;

4) w poz. 4 - powinny być ujęte tematy:

- a) przygotowanie się do jazdy oraz zasady używania mechanizmów sterowania pojazdem,
- b) bezpieczne prowadzenie pojazdu i wykonywanie manewrów na drodze,
- c) przewidywanie rzeczywistych lub potencjalnych zagrożeń na drodze oraz skuteczne reagowanie na nie,
- d) dynamika i kultura jazdy,
- e) zasady wykonywania czynności kontrolno-obslugowych pojazdu, z uwzględnieniem wymogów ochrony środowiska;

5) w poz. 5 - powinny być ujęte tematy:

- a) organy administracji państwowej zajmujące się problematyką ruchu drogowego i ich zadania,
- b) znaczenie aktów prawnych odnoszących się do kierujących pojazdami,
- c) stan bezpieczeństwa ruchu drogowego w kraju i województwie,
- d) zatrzymywanie i cofanie uprawnień do kierowania pojazdami, kontrola ruchu drogowego oraz sankcje, ubezpieczenia,
- e) organizacja ruchu w miejscowości przeprowadzania egzaminów, warunki ruchu - dobór tras egzaminacyjnych;

6) w poz. 6 - powinny być ujęte tematy:

- a) statut wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego - rola i funkcje egzaminatora,
- b) zasady funkcjonowania oraz infrastruktura techniczna wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego,
- c) zasady korzystania z informatycznych środków technicznych używanych w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego,
- d) planowanie i organizacja pracy,
- e) programy szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców i motorniczych,
- f) zasady przeprowadzania egzaminów teoretycznych i praktycznych,
- g) prowadzenie dokumentacji,
- h) nadzór;

7) w poz. 7 - powinny być ujęte tematy:

- a) organizacja zajęć,
- b) pokaz przeprowadzenia egzaminu teoretycznego w zakresie kategorii B prawa jazdy (słuchacze kursu są osobami egzaminowanymi przy zastosowaniu informatycznych środków technicznych),
- c) udział w charakterze obserwatora w 2 egzaminach teoretycznych dla kandydatów na kierowców,

- d) przeprowadzenie egzaminu teoretycznego w zakresie kategorii B prawa jazdy (słuchacze kursu są osobami egzaminowanymi na zasadach określonych w lit. b),
 - e) pokaz przeprowadzenia I części egzaminu praktycznego w zakresie objętym nauczaniem,
 - f) pokaz przeprowadzenia II części egzaminu praktycznego w zakresie objętym nauczaniem,
 - g) udział w charakterze obserwatora w 2 egzaminach praktycznych dla kandydatów na kierowców - w zakresie ich I części,
 - h) udział w charakterze obserwatora w 2 egzaminach praktycznych dla kandydatów na kierowców - w zakresie ich II części,
 - i) przeprowadzenie I części egzaminu praktycznego w zakresie objętym nauczaniem,
 - j) przeprowadzenie II części egzaminu praktycznego w zakresie objętym nauczaniem,
 - k) podsumowanie.
3. Zajęcia, o których mowa w ust. 2 pkt 7 lit.:
- 1) b, e i f - prowadzi wykładowca wykorzystując infrastrukturę techniczną jednostki upoważnionej do szkolenia;
 - 2) c, g i h - prowadzone są pod nadzorem wykładowcy w czasie egzaminu państwowego, z tym że określone w lit. c i g - w grupach do 5 osób, a w lit. h) - indywidualnie z każdym słuchaczem kursu;
 - 3) d, i, j - prowadzi indywidualnie każdy słuchacz kursu pod nadzorem wykładowcy wykorzystując infrastrukturę techniczną jednostki upoważnionej do szkolenia, z tym że w zakresie określonym w lit. i) - wykonuje w całości program egzaminacyjny dla kandydatów na kierowców i ocenia jego wykonanie.
4. Końcowy wynik nauczania z przedmiotu określonego w poz. 7 tabeli 1 uważa się za pozytywny, jeżeli kandydat na egzaminatora uzyskał określoną w tabeli 2 liczbę pozytywnych ocen.

Tabela 2

Poz.	Słuchacz kursu – prowadzący	Liczba pozytywnych ocen
1	2	3
1	Egzamin teoretyczny	1
2	I część egzaminu praktycznego	1 w każdej kategorii objętej nauczaniem
3	II część egzaminu praktycznego	1 w każdej kategorii objętej nauczaniem

- 5. Zajęcia z praktyki pedagogicznej mogą być rozpoczęte po zakończeniu zajęć z przedmiotów określonych w poz. 1-4 i 6 tabeli 1.
- 6. Organizator kursu ustala w porozumieniu z dyrektorem wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego terminy i miejsca prowadzenia zajęć, o których mowa w ust. 2 pkt 7 lit. c, g i h.
- 7. Osoby posiadające wyższe wykształcenie w zakresie przedmiotów o których w poz. 1 i 2 tabeli 1 mogą nie uczestniczyć w w/w zajęciach pod warunkiem dołączenia do dokumentacji kopii dyplomu wyższej uczelni poświadczającego wyższe wykształcenie w tym zakresie.

- § 8. Godziny zajęć teoretycznych równają się 45 minutom, a zajęć praktycznych - 60 minutom.
- § 9. Kandydat na egzaminatora podlegający szkoleniu dodatkowemu powinien ponownie odbyć zajęcia z przedmiotu określonego w poz. 7 tabeli 1 i uzyskać pozytywny końcowy wynik nauczania z tego przedmiotu.

Karta przeprowadzonych zajęć

Format A5, układ pionowy

strona 1

Karta przeprowadzonych zajęć

Data wydania:

.....
(pieczęć Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego)

w zakresie praktyki egzaminatorskiej na kursie dla kandydatów na egzaminatorów:

Osoba:

Poz.			
Książka nr			

1) Rodzaj szkolenia ☐ 2)

Nazwisko

Imię

 Nr PESEL

Nr zajęcia	Data	Rodzaj egzaminu ³⁾	Obserwator kat. ⁴⁾	Prowadzący kat. ⁴⁾	Ocena ⁵⁾	Nr egzaminatora	Podpis egzaminatora
1	2	3	4	5	6	7	8
1							
2							
3							
4							
5							
6							
7							
8							
9							
10							
11							
12							
13							
14							
15							
16							
17							
18							
19							
20							
21							
22							
23							

Objasnienia:

1) wpisać numer pozycji, pod którym osoba jest zarejestrowana w książce ewidencji osób szkolonych, i numer tej książki,
 2) wpisać literę „P.” - szkolenie podstawowe lub „D” - szkolenie dodatkowe,
 3) wpisać literę „T” - teoretyczny, „P1” - I część praktycznego, „P2” - II część praktycznego,
 4) wpisać oznaczenie kategorii prawa jazdy,
 5) wpisać „P” lub „N” w zależności od prawidłowości przeprowadzonych egzaminów odnoszących się do rubryki 5.

1	2	3	4	5	6	7					8
24											
25											
26											
27											
28											
29											
30											
31											
32											
33											
34											
35											
36											
37											
38											
39											
40											
41											
42											
43											
44											
45											
46											
47											
48											
49											
50											
51											
52											
53											
54											
55											
KOŃCOWY WYNIK NAUCZANIA Pozytywny: ⁵⁾ Negatywny: ⁵⁾						 (podpis i pieczęć egzaminatora)					

..... Data wydania

(pieczęć jednostki szkolącej)

Zaświadczenie nr ¹⁾

Pan(i)
(nazwisko) (imię)

[illegible]

zarejestrowany(a) w książce ewidencji osób szkolonych nr poz.

mający(a):

prawo jazdy kategorii ²⁾ nr

pozwolenie nr 3)

odbył(a) szkolenie podstawowe, dodatkowe ³⁾.

Poz.	Kategorie ²⁾ Pozwolenie ³⁾	Data rozpoczęcia szkolenia	Data zakończenia szkolenia	Liczba godzin zajęć		Podpis przewodniczącego komisji
				teoretycznych	praktycznych	
1	2	3	4	5	6	7
1						
2						
3						

i został(a) uznany(a) za przygotowanego(a) do złożenia egzaminu przed komisją powołaną przez ministra właściwego do spraw transportu.

Objaśnienia:

(podpis i pieczęć kierownika jednostki szkolącej)

¹⁾ wpisać kolejny numer zaświadczenia łamany przez rok jego wydania,

2) wpisać oznaczenia literowe kategorii prawa jazdy,

3) niepotrzebne skreślić.

1. Kod terytorialny 2. Data przyjęcia podania - - 3. Nr w rejestrze wypełnia organ wpisujący do ewidencji	dnia..... (miejscowość) (dzień - miesiąc - rok) Wojewoda Ulica Nr bud..... Kod poczt..... Miejscowość
Wniosek o wpis do ewidencji egzaminatorów	
I. Dane personalne:	1. Nr PESEL
2. Nazwisko	
3. Pierwsze imię	
4. Wykształcenie:	
5. Adres zamieszkania: Kod pocztowy	-
Miejscowość	
Ulica	
Nr bud.	
6. Posiadam uzyskane w dniu uprawnienie egzaminatora nr w zakresie prawa jazdy kat.....¹⁾/pozwolenia ²⁾	
7. Proszę o wpisanie do ewidencji egzaminatorów: a) w zakresie prawa jazdy kat.....¹⁾ b) pozwolenia ²⁾	
8. Ja, niżej podpisany, będąc uprzedzony o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań (art. 233 k.k.), oświadczam, iż na dzień złożenia wniosku: a) podane w pkt 1 - 8 dane są zgodne ze stanem faktycznym, b) nie został orzeczoną w stosunku do mnie - prawomocnym wyrokiem sądu, orzeczeniem kolegium do spraw wykroczeń lub orzeczeniem innego organu uprawnionego do orzekania w sprawach o wykroczenia w trybie dyscyplinarnym - zakaz prowadzenia pojazdów mechanicznych, c) nie mam zatrzymanego prawa jazdy / pozwolenia ²⁾ d) zostałem skreślony z ewidencji egzaminatorów w dniu ²⁾	
9. Załączniki: (podać liczbę dokumentów): a) fotografia ,²⁾ b)dokument potwierdzający posiadanie wyższego wykształcenia ,²⁾ c)zaświadczenie o niekaralności²⁾ d) zaświadczenie o posiadaniu przez okres co najmniej 6 lat prawa jazdy kat. B oraz uprawnienia do kierowania pojazdami rodzaju..... objętego egzaminowaniem przez okres co najmniej 1 roku,²⁾ e)orzeczenie lekarskie i psychologiczne,²⁾ f) zaświadczenie o ukończeniu kursu kwalifikacyjnego,²⁾ g)inne.....	
Objaśnienia:	
1) wpisać oznaczenie literowe kategorii prawa jazdy, 2) skreślić część lub całą treść punktu, jeżeli nie dotyczy osoby, 3) ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2005r. Nr 108, poz. 908).	

II. Decyzja - wpis do ewidencji egzaminatorów (wypełnia organ wpisujący na ewidencję)	
1. Osoba, o której mowa w dziale I, spełniła wymogi określone w art. 110 ust. 1: a) pkt 1 - 9 ustawy ³⁾ , b) pkt 1, 3 - 5, 8 i 9 ustawy ^{2 i 3)} , i w dniu uzyskała uprawnienie do egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami - nr w zakresie prawa jazdy kat. ¹⁾ / pozwolenia.	
2. Na podstawie art. 111 ust. 1 ustawy ³⁾ zarządzam w dniu wpisanie Pana(i) do ewidencji egzaminatorów.	
Obywatel uiścił opłatę skarbową w wysokości zł.	 (podpis i pieczęć organu wpisującego do ewidencji)

Wzór legitymacji egzaminatora

Rozmiar: 74mm x 105 mm x 2.

Barwa tła: czarna - strony (4,1), biała - strony (2, 3).

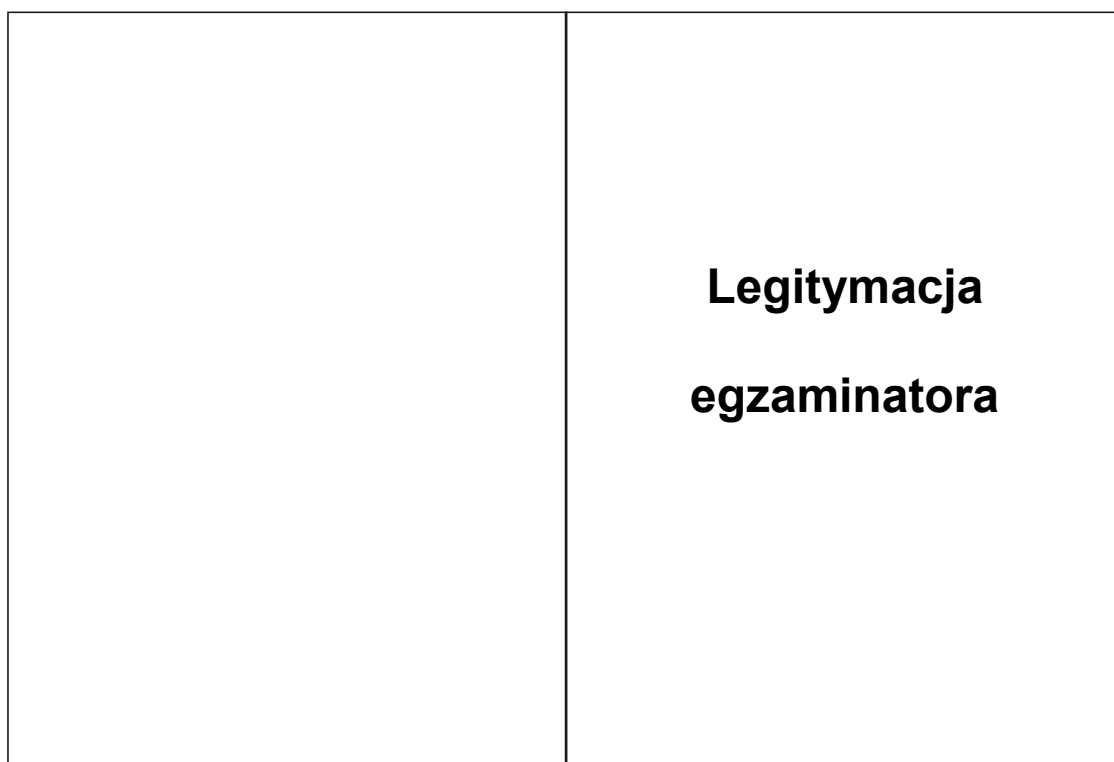
Barwa napisów: biała - strona (1), czarna - strony (2, 3).

Strony: 4, 1, 2, 3 .

Pieczętka okrągła o średnicy 15 mm zawiera:

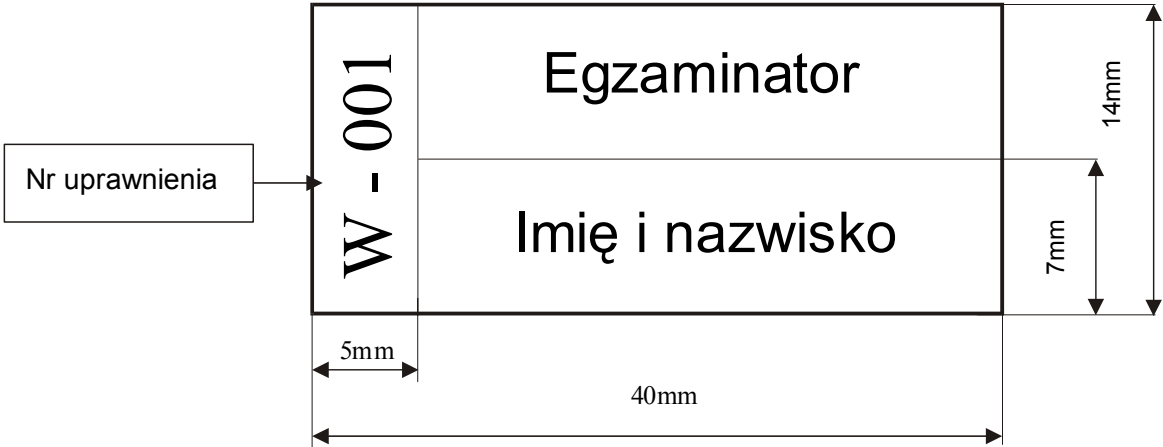
- a) nazwę miejscowości stanowiącej siedzibę ośrodka egzaminowania - umieszczoną przy jej obwodzie zewnętrznym i ograniczoną obwodem wewnętrznym,
- b) pierwsze litery wyrazów określających nazwę jednostki - umieszczone poziomo wewnątrz obszaru ograniczonego obwodem wewnętrznym.

strony 1, 4



zdjęcie posiadacza (3,5 cm x 4,5 cm) (podpis posiadacza legitymacji) DATA WAŻNOŚCI <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center; padding: 5px;"> f. mp. </td> <td style="width: 25%; text-align: center; padding: 5px;"> f. mp. </td> <td style="width: 25%; text-align: center; padding: 5px;"> f. mp. </td> <td style="width: 25%; text-align: center; padding: 5px;"> f. mp. </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 5px;"> f. mp. </td> <td style="text-align: center; padding: 5px;"> f. mp. </td> <td style="text-align: center; padding: 5px;"> f. mp. </td> <td style="text-align: center; padding: 5px;"> f. mp. </td> </tr> </table>	 f. mp.	 f. mp.	 f. mp.	 f. mp.	 f. mp.	 f. mp.	 f. mp.	 f. mp.	 (pieczęć podłużna wystawcy) Legitymacja Nr..... 1. Pan(i) (nazwisko i imię) 2. Nr PESEL <table border="1" style="display: inline-table; text-align: center; width: 100px; height: 20px;"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> 3. (kod pocztowy - miejscowość) (ulica - nr budynku - nr lokalu) 4. Posiada uprawnienia nr do egzaminowania: a) kandydatów na kierowców w zakresie prawa jazdy kat. b) kandydatów na motorniczych¹⁾. f. (miejscowość) (data) (podpis i pieczęć dyrektora) O bjaśnienia: ¹⁾niepotrzebne skreślić.										
..... f. mp.	 f. mp.	 f. mp.	 f. mp.																
..... f. mp.	 f. mp.	 f. mp.	 f. mp.																

Wzór pieczętki egzaminatora



Tabele zadań egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie dla kandydatów na egzaminatorów.

Tabela 1

Poz.	Zadania egzaminacyjne	Kategorie
1	Przygotowanie do jazdy i ruszenie z miejsca – zadanie realizowane na placu manewrowym dla wszystkich kategorii prawa jazdy.	A B C D
2	Jazda pasem ruchu do przodu i tyłu – zadanie realizowane na placu manewrowym dla wszystkich kategorii prawa jazdy.	B C D
3	Parkowanie prostopadłe (wjazd przodem – wyjazd tyłem) – dla kategorii B prawa jazdy zadanie jest realizowane w ruchu drogowym, dla pozostałych kategorii zadanie realizowane jest na placu manewrowym.	B C D
4	Parkowanie równoległe (wjazd tyłem – wyjazd przodem) – dla kategorii B prawa jazdy zadanie jest realizowane w ruchu drogowym, dla pozostałych kategorii zadanie realizowane jest na placu manewrowym	B C D
5	Ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu – zadanie realizowane na placu manewrowym dla wszystkich kategorii prawa jazdy.	A B C D
6	Slalom (jazda po łukach w kształcie cyfry 8 i pomiędzy 5 pachołkami)	A
7	Wjazd na drogę z obiektu przydrożnego	A B C D
8	Jazda drogami dwukierunkowymi jedno- i dwujezdniowymi: a) o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu, b) posiadającymi odcinki proste i łuki, wzniesienia i spadki, obniżone i podwyższone dopuszczalne prędkości.	B C D
9	Jazda drogami jednokierunkowymi o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu.	B C D
10	Przejazd przez skrzyżowania: a) równorzędne (trzy- i czterowylotowe), b) oznakowane znakami ustalającymi pierwszeństwo przejazdu (znak A7, B 20, D1 oraz w połączeniu z tabliczkami T6a i c), c) z sygnalizacją świetlną, d) na których ruch odbywa się wokół wyspy, e) dwupoziomowe (wjazd i zjazd)* ¹⁾	
11	Przejazd przez przejścia dla pieszych	B C D

12	Wykonanie manewrów: a) parkowanie prostopadłe lub skośne – wjazd przodem wyjazd tyłem (możliwa jedna korekta toru jazdy), - miejsce do parkowania wyznacza kandydat na egzaminatora oceniający sposób wykonywania zadań przez kandydata na egzaminatora lub egzaminatora wykonującego zadania w ruchu drogowym, wskazując je osobie wykonującemu zadanie, - po zaparkowaniu musi być możliwość opuszczenia pojazdu przez kierowcę i pasażera z obydwu stron pojazdu, a pojazd musi być zaparkowany w sposób zgodny z przepisami ruchu drogowego (należy sprawdzić możliwość opuszczenia pojazdu), - parkowanie odbywa się z zachowaniem zasad ruchu drogowego, b) lub parkowanie równoległe pomiędzy dwoma pojazdami (manewr jest wykonywany jeżeli jest możliwe wyznaczenie miejsca do parkowania – możliwa jedna korekta toru jazdy) – wjazd tyłem – wyjazd przodem, - miejsce do parkowania wyznacza , kandydat na egzaminatora oceniający sposób wykonywania zadań przez kandydata na egzaminatora lub egzaminatora wykonującego zadania w ruchu drogowym, wskazując je osobie wykonującemu zadanie, - długość miejsca do parkowania pomiędzy pojazdami powinna być co najmniej 2-krotnością długości pojazdu egzaminacyjnego, - w trakcie wykonywania manewru możliwa jedna korekta toru jazdy, - po zaparkowaniu pojazd nie może stwarzać zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, - w przypadku kiedy pojazd parkuje równoległe do krawężnika, w trakcie wykonywania manewru nie może najechać na krawężnik ale powinien zaparkować się jak najbliżej jego. c) zawracanie na drodze jednojezdniowej – dwukierunkowej – możliwość wykonania manewru przy wykorzystaniu infrastruktury drogowej (bramy, wjazdy, podjazdy, zatoczki itp.) – zawracanie musi odbyć się przy użyciu biegu wstecznego. - miejsce do zawracania wyznacza kandydat na egzaminatora oceniający sposób wykonywania zadań przez kandydata na egzaminatora lub egzaminatora wykonującego zadania w ruchu drogowym, wskazując je osobie wykonującemu zadanie.	B
13	Przejazd przez torowisko tramwajowe**) i kolejowe*) oraz obok przystanku tramwajowego**) i autobusowego	A B C D
14	Wykonanie manewrów: a) wyprzedzania, omijania, wymijania (dla kategorii A przy prędkości co najmniej 50 km/h), b) zmiany pasa ruchu i kierunku jazdy w lewo, prawo, oraz zawracania,	A B C D
15	Hamowanie od prędkości co najmniej 50 km/h do zatrzymania w wyznaczonym miejscu (manewr może być wykonany na placu manewrowym ośrodka egzaminowania)	A B C D
16	Hamowanie wykonywane w sytuacjach awaryjnych: - w przypadku kategorii A prawa jazdy hamowanie awaryjne musi być wykonane przy prędkości minimum 50 km/h przy użyciu przedniego i tylnego hamulca motocykla, - manewr może być wykonany na placu manewrowym ośrodka egzaminowania.	A B

Tabela 2

Poz.	Poz. zadania z tabeli 1	Kryteria
1	1	1) sprawdzenie stanu technicznego podstawowych elementów pojazdów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego – osoba egzaminowana musi zaprezentować, że potrafi sprawdzić: - poziom oleju w silniku (wystarczy aby osoba egzaminowana wskazała gdzie i przy użyciu jakich przyrządów sprawdza się poziom oleju w pojeździe), - poziom płynu chłodzącego, - poziom płynu hamulcowego, - poziom płynu w spryskiwaczach, - działanie sygnału dźwiękowego, - działanie świateł zewnętrznych pojazdu, 2) właściwe ustawienie fotela, lusterek, zagłówków i zapięcie pasów bezpieczeństwa, (jeżeli pojazd jest w nie wyposażony), sprawdzenie czy drzwi pojazdu są zamknięte, - w lewym lusterku kierowca powinien widzieć lewy bok pojazdu i lewy obszar przestrzeni za pojazdem - w prawym lusterku kierowca powinien widzieć prawy bok pojazdu i prawy obszar przestrzeni za pojazdem, - zagłówki powinny być ustawione blisko za głową na wysokości głowy, 3) upewnienie się o możliwości jazdy, - wykluczenie prawdopodobieństwa spowodowania zagrożenia w ruchu drogowym, - ocena sytuacji wokół pojazdu. 4) płynne ruszenie, - opuszczenie dźwigni hamulca awaryjnego, - łagodne puszczenie sprzęgła, zwiększenie obrotów silnika. 5) dodatkowo dla kategorii A: - sprawdzenie stanu łańcucha (w przypadku jeżeli pojazd jest w niego wyposażony) - zdjęcie z podpórki i przemieszczenie go na odległość 5 m bez pomocy silnika, - podparcie motocykla na podpórce, 6) dodatkowo dla kategorii D sprawdzenie nadwozia, drzwi, wyjść awaryjnych, wymaganego wyposażenia,
2	2	1) pozycja początkowa pojazdu określona w instrukcji w tabeli nr 9, 2) dla kategorii B, C – płynna jazda pasem ruchu do przodu i tyłu (w przypadku kategorii B w trakcie jazdy do tyłu obserwacja toru jazdy pojazdu przez tylną szybę pojazdu), 3) dla kategorii T, B+E, C+E, C1+E, D, D+E, D1+E: - płynna jazda do przodu pasem ruchu, - cofanie po prostej i łuku, z możliwością zatrzymywania się i ponawiania jazdy do przodu, w czasie nie dłuższym niż 5 minut, 4) nienajeżdżanie na linie, krawężniki, pachołki i tyczki ograniczające pas (nie dotyczy linii wewnętrznych ograniczających i wyznaczających pole zatrzymania pojazdu, - zatrzymanie pojazdu przed końcem i początkiem pasa w wyznaczonym polu zatrzymania pojazdu.
3	3	1) pozycja początkowa pojazdu określona w tabeli nr 10, 2) właściwe sygnalizowanie zamiaru zmiany kierunku jazdy, 3) w czasie wykonania zadania pojazd nie może: - wyjechać poza określony obszar wjazdu, - naruszyć (najechać kołem lub wyjechać obrysem pojazdu nad linię) linii ograniczających stanowisko, - potrącić pachołków lub tyczek, 4) płynne wykonanie parkowania, 5) pozycja pojazdu na stanowisku – wewnątrz stanowiska.

4	4	6) pozycja początkowa pojazdu określona w tabeli nr 10, 7) właściwe sygnalizowanie zamiaru zmiany kierunku jazdy, 8) w czasie wykonania zadania pojazd nie może: - wyjechać poza określony obszar wjazdu, - naruszyć (najechać kołem lub wyjechać obrysem pojazdu nad linię) linii ograniczających stanowisko, - potrącić pachołków lub tyczek, 9) płynne wykonanie parkowania, 10) pozycja pojazdu na stanowisku – wewnątrz stanowiska.
5	5	Przy ruszaniu pojazd nie powinien cofnąć się więcej niż 0,2 m, a silnik nie powinien zgasnąć – osoba egzaminowana w trakcie wykonywania tego manewru po zatrzymaniu pojazdu na wzniesieniu zaciąga hamulec awaryjny, a następnie rusza do przodu zwalniając go,
6	6	1) 5-krotny przejazd po łukach w kształcie cyfry 8 i 2-krotny przejazd pomiędzy 5 pachołkami bez podpierania się nogami, najeżdżania na linie, potrącania pachołków, 2) upewnianie się o możliwości skręcenia

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2010 r.

**w sprawie uzyskiwania uprawnień przez instruktorów i wykładowców oraz związanych z
tym wzorów dokumentów i wysokości opłat**

Na podstawie art. 39 ust. 1 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe warunki i zakres egzaminu dla kandydatów na instruktorów i kandydatów na wykładowców, a także sposób i warunki powołania przez wojewodę komisji, o której mowa w art. 33 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia o kierujących pojazdami, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) budowę i sposób nadawania numeru ewidencyjnego instruktora i wykładowcy;
- 3) wzór:
 - a) wniosku:
 - o wpis do ewidencji instruktorów,
 - o wpis do ewidencji wykładowców,
 - b) legitymacji instruktora,
 - c) zaświadczenia o wpisie do ewidencji wykładowców,
 - d) pieczęci instruktora i wykładowcy;
- 4) wysokość:
 - a) stawek wynagrodzenia członków komisji powoływanej przez wojewodę,
 - b) opłaty, o której mowa w art. 33 ust. 4 ustawy,
 - c) opłaty, o której mowa w art. 33 ust. 2 pkt 1 i art. 38 ust. 2 pkt 1 ustawy.

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

Rozdział 1

Egzaminowanie instruktorów i wykładowców

§ 2. 1. Egzamin dla kandydatów na instruktorów nauki jazdy, o którym mowa w art. 33 ust. 1 pkt 7 ustawy, przeprowadza komisja egzaminacyjna, w sposób określony w wewnętrznym regulaminie nadanym przez wojewodę.

2. Komisja, o której mowa w ust. 1, działa w składzie:

- 1) przewodniczący komisji;
- 2) co najmniej 3 członków komisji;
- 3) sekretarz komisji.

3. W przypadku, gdy przeprowadzana jest wyłącznie część teoretyczna egzaminu skład komisji, o której mowa w ust. 1, może zostać ograniczony do przewodniczącego komisji, 1 członka komisji i sekretarza komisji.

4. Przewodniczącym komisji jest przedstawiciel organu powołującego komisję.

5. W skład komisji powinni wchodzić członkowie posiadający:

- 1) uprawnienia egzaminatora w zakresie prawa jazdy kategorii A, B i C lub instruktora nauki jazdy w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C i C+E, wyższe wykształcenie, prawo jazdy kategorii A, B, C i C+E oraz co najmniej 5-letnią praktykę w szkoleniu lub egzaminowaniu kandydatów na kierowców - co najmniej 1 osoba;
- 2) uprawnienia instruktora w zakresie prawa jazdy kategorii A, B, C, D, B+E, C+E, D+E i T - co najmniej 1 osoba;
- 3) wyższe wykształcenie pedagogiczne - co najmniej 1 osoba.

6. Członkowie komisji egzaminacyjnej przeprowadzający egzamin w zakresie pozwolenia do prowadzenia tramwajów powinni posiadać co najmniej:

- 1) uprawnienia egzaminatora lub instruktora nauki jazdy w zakresie pozwolenia do prowadzenia tramwajów, wyższe wykształcenie oraz co najmniej 5 letnią praktykę w szkoleniu lub egzaminowaniu kandydatów na kierowców lub motorniczych - jedna osoba;
- 2) uprawnienia instruktora w zakresie pozwolenia do prowadzenia tramwajów - druga osoba;
- 3) wyższe wykształcenie pedagogiczne - trzecia osoba.

7. Okres posiadania uprawnień egzaminatora lub instruktora w zakresie jednej z określonych w ust. 5 i 6 kategorii prawa jazdy lub pozwolenia nie może być krótszy niż 5 lat.

§ 3. Egzamin składa się z:

- 1) części teoretycznej obejmującej sprawdzenie - w formie pisemnego testu lub przy użyciu komputerowego urządzenia egzaminacyjnego - znajomości wybranych zagadnień z "Psychologii", "Metodyki nauczania", "Przepisów ruchu drogowego", "Techniki kierowania i obsługi pojazdu", programów szkolenia kandydatów na kierowców;
- 2) części praktycznej obejmującej sprawdzenie umiejętności szkolenia kandydatów na kierowców lub motorniczych:
 - a) polegającej na pokazie przeprowadzenia zajęć teoretycznych dla kandydatów na kierowców - realizowanym na sali wykładowej, oraz
 - b) polegającej na pokazie przeprowadzenia zajęć praktycznych - realizowanym na placu manewrowym i w ruchu drogowym.

§ 4. 1. Część teoretyczna egzaminu oraz pokaz przeprowadzenia zajęć teoretycznych odbywa się w sali spełniającej wymagania odpowiednio dla:

- 1) ośrodka szkolenia kierowców - w przypadku egzaminu prowadzonego w formie pisemnego testu i pokazu przeprowadzenia zajęć teoretycznych;
 - 2) sali egzaminacyjnej Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego - w przypadku egzaminu prowadzonego przy użyciu komputerowego urządzenia egzaminacyjnego.
2. Sala, o której mowa w ust. 1 pkt 1, podczas przeprowadzania przez osoby egzaminowane pokazu zajęć teoretycznych powinna być wyposażona w pomoce naukowe odpowiednie do prowadzenia szkolenia kandydatów na kierowców.
3. Część praktyczna egzaminu realizowana jest na placu manewrowym i w ruchu drogowym i odbywa się przy użyciu pojazdu odpowiedniego do rodzaju uprawnień, o jakie ubiega się osoba egzaminowana spełniającego odpowiednio wymagania dla pojazdów przeznaczonych do nauki jazdy i egzaminowania.

§ 5. 1. Przed przystąpieniem do egzaminu osoba ubiegająca się o wpis do ewidencji instruktorów składa komisji egzaminacyjnej:

- 1) wniosek o wpis do ewidencji instruktorów, którego wzór określa załącznik nr 1 do rozporządzenia;
 - 2) wyraźną fotografię o wymiarach 3,5 x 4,5 cm, przedstawiającą osobę bez nakrycia głowy i okularów z ciemnymi szklami w taki sposób, aby ukazywała głowę w pozycji lewego półprofilu z widocznym lewym uchem, z zachowaniem równomiernego oświetlenia twarzy; osoba nosząca nakrycie głowy zgodnie z zasadami swojego wyznania - fotografię przedstawiającą osobę z nakryciem głowy, pod warunkiem że fotografia taka umieszczona jest w dokumencie potwierdzającym tożsamość;
 - 3) dokument potwierdzający posiadanie co najmniej średniego wykształcenia;
 - 4) dokumenty potwierdzające wymaganie, o którym mowa w 33 ust. 1 pkt 8 ustawy;
 - 5) zaświadczenie o ukończeniu kursu w zakresie:
 - a) szkolenia podstawowego,
 - b) szkolenia dodatkowego;
 - 6) orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem oraz orzeczenie psychologiczne o braku przeciwwskazań psychologicznych do kierowania pojazdem;
 - 7) kopię posiadanego prawa jazdy lub zaświadczenie o posiadaniu przez okres co najmniej 3 lat uprawnienia do kierowania pojazdami odpowiedniej kategorii, jeżeli prawo jazdy nie wskazuje dat uzyskania poszczególnych kategorii;
 - 8) dowód uiszczenia opłaty za egzamin.
2. Osoba ubiegająca się o wpis do ewidencji instruktorów, wobec której wydano decyzję o skreśleniu z ewidencji instruktorów z przyczyny, o której mowa w art. 45 ust. 3 ustawy, przed przystąpieniem do egzaminu składa komisji:
- 1) dokumenty, o których mowa w § 5;
 - 2) decyzję o skreśleniu z ewidencji instruktorów.

§ 6. 1. Warunkiem przystąpienia do części teoretycznej egzaminu jest:

- 1) spełnienie wymagań, o których mowa w ustawie;
 - 2) posiadanie pozytywnego wyniku egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii:
 - a) B - jeżeli składa egzamin w zakresie prawa jazdy kategorii C, C1, D lub D1,
 - b) B, C, C1, D lub D1 - jeżeli składa egzamin odpowiednio w zakresie prawa jazdy kategorii B+E, C+E, C1+E, D+E lub D1+E.
2. Warunkiem przystąpienia do części praktycznej egzaminu jest uzyskanie pozytywnego wyniku z części teoretycznej.

§ 7. 1. Egzamin teoretyczny przeprowadzany jest w formie testu:

- 1) komputerowego - za pomocą urządzenia egzaminacyjnego - polegającego na wskazaniu wszystkich prawidłowych odpowiedzi w wyświetlanych systemem losowym pytaniach egzaminacyjnych ujętych w banku pytań zapisanych w formie elektronicznej i zatwierdzonych przez przewodniczącego komisji weryfikacyjnej i ministra właściwego do spraw transportu;
 - 2) pisemnego - polegającego na wybraniu wszystkich prawidłowych odpowiedzi i wpisaniu ich oznaczeń literowych do odpowiednich rubryk imiennego arkusza egzaminacyjnego.
2. Test pisemny przygotowany jest z pytań umieszczonych w banku pytań stosowanych w przypadku testu komputerowego.

§ 8. 1. Egzamin teoretyczny obejmuje:

- 1) 20 pytań - w zakresie prawa jazdy kategorii B;
 - 2) 14 pytań - w zakresie prawa jazdy kategorii A, C lub D.
2. Każde pytanie egzaminacyjne posiada jedną, dwie lub trzy odpowiedzi prawidłowe.
3. Osoba egzaminowana za wybranie wszystkich prawidłowych odpowiedzi na pytanie egzaminacyjne, w zależności od stopnia trudności tego pytania, może uzyskać maksymalnie trzy punkty. Osoba egzaminowana nie uzyskuje punktów, gdy na pytanie egzaminacyjne:
- 1) nie udzieliła odpowiedzi;
 - 2) udzielona odpowiedź jest nieprawidłowa lub niepełna.
4. Czas trwania egzaminu teoretycznego ustala się na:
- 1) 30 minut - dla prawa jazdy kategorii B;
 - 2) 20 minut - dla prawa jazdy kategorii A, C lub D.
5. Wynik egzaminu uznaje się za pozytywny, jeżeli osoba egzaminowana uzyskała co najmniej:
- 1) 34 z 40 pkt - w zakresie prawa jazdy kategorii B;
 - 2) 23 z 28 pkt - w zakresie prawa jazdy kategorii A, C lub D.
6. Część praktyczna egzaminu odbywa się przy użyciu pojazdu odpowiedniego do rodzaju uprawnień o jakie ubiega się osoba egzaminowana i spełniającego wymagania dla pojazdu do nauki jazdy i egzaminowania.

§ 9. 1. Egzamin praktyczny polega na:

- 1) przeprowadzeniu pokazu prowadzenia zajęć teoretycznych dla kandydatów na kierowców w zakresie jednego z wybranych trybem losowym tematów określonych w programie zajęć teoretycznych dla kandydatów na kierowców;
 - 2) wykonaniu na placu manewrowym i w ruchu drogowym dla poszczególnych kategorii prawa jazdy zadań określonych w tabeli 1 w załączniku nr 5 do rozporządzenia;
 - 3) przeprowadzeniu przez kandydata na instruktora prawidłowego instruktażu w zakresie 3 losowo wybranych zadań, o których mowa w pkt 2, na placu manewrowym i w ruchu drogowym;
2. Część praktyczna egzaminu, o której mowa w ust. 1 pkt 3, przeprowadzana jest jednocześnie dla dwóch osób egzaminowanych, z tym że jedna z osób egzaminowanych wykonuje zadania instruktora nauki jazdy prowadząc odpowiedni instruktaż, a druga osoba występuje w roli kandydata na kierowcę.
3. W przypadku egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii A zadania egzaminacyjne, określone w tabeli 1 w załączniku nr 5 do rozporządzenia, przeprowadza się w następującej kolejności: poz. 1, poz. 6, poz. 5, poz. 15, poz. 16.

§ 10. 1. Osoba egzaminowana uzyskuje negatywny wynik egzaminu praktycznego w zakresie określonego rodzaju uprawnień i egzamin ten ulega przerwaniu, jeżeli:

- 1) błędnie przeprowadzi pokaz prowadzenia zajęć teoretycznych dla kandydatów na kierowców;
- 2) dwukrotnie nieprawidłowo wykona to samo zadanie egzaminacyjne;
- 3) nieprawidłowo przeprowadzi instruktarz na placu manewrowym lub w ruchu drogowym;
- 4) w czasie wykonywania zadań dojdzie do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, spowodowanego przez osobę egzaminowaną;
- 5) zachowanie osoby egzaminowanej, kierującej pojazdem, narusza przepisy ruchu drogowego;
- 6) zachowanie osoby egzaminowanej, kierującej pojazdem lub prowadzącej instruktarz, świadczy o możliwości stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 7) osoba egzaminowana zaproponowała członkom komisji przyjęcie korzyści majątkowej lub osobistej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku egzaminu.

§ 11. 1. Jeżeli kandydat na instruktora uzyskał negatywny wynik z części teoretycznej lub praktycznej egzaminu albo nie zgłosił się na egzamin, przewodniczący komisji wyznacza kolejny termin egzaminu po wcześniejszym uiszczeniu przez tę osobę opłaty za egzamin.

2. Uzyskane przez osoby egzaminowane wyniki egzaminu wpisuje się do:

- 1) protokołu egzaminacyjnego;
- 2) wniosku, o wpis do ewidencji instruktorów - jeżeli osoba ubiega się o wpis do ewidencji instruktorów.

3. Komisja przesyła dokumenty, o których mowa w § 5, z wyjątkiem dowodu uiszczenia opłaty za egzamin, do starosty po uzyskaniu przez kandydata na instruktora pozytywnego wyniku egzaminu.

§ 12. 1. Wojewoda prowadzi ewidencję osób przystępujących do egzaminu i ewidencję protokołów egzaminacyjnych oraz przechowuje i archiwizuje protokoły egzaminacyjne.

2. Osoba, w stosunku do której przeprowadzono egzamin, może zgłaszać do wojewody, za pośrednictwem przewodniczącego komisji, w formie pisemnej, skargi i zastrzeżenia co do jego przebiegu.

§ 13. W stosunku do osób występujących o wpis do ewidencji wykładowców stosuje się odpowiednio przepisy § 2 do 12 przeprowadzając egzamin w zakresie części teoretycznej egzaminu dla kandydatów na instruktorów oraz części praktycznej o której mowa w § 3 pkt 2 lit. a rozporządzenia

Rozdział 2

Wpis do ewidencji instruktorów i wykładowców

§ 14. 1. Starosta właściwy ze względu na miejsce zamieszkania osoby ubiegającej się o uprawnienie do szkolenia kandydatów na kierowców lub kandydatów na motorniczych i motorniczych wpisuje ją do ewidencji instruktorów i wydaje legitymację instruktora, której wzór określa załącznik nr 2 do rozporządzenia, jeżeli osoba ta:

- 1) spełnia wymogi, o których mowa w art. 33 ust. 1 pkt 1-8 ustawy;
- 2) uiściła opłatę za wydanie legitymacji instruktora.

2. Starosta wpisując osobę do ewidencji instruktorów:

- 1) nadaje jej numer uprawnień, składający się z sześciu lub siedmiu znaków, z tym że:
 - a) pierwsze dwa lub trzy znaki są wyróżnikiem województwa i powiatu ustalonym w przepisach w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów,
 - b) pozostałe cztery znaki są numerem porządkowym w ewidencji;

- 2) zawiadamia o tym fakcie jednostkę wskazaną przez ministra właściwego do spraw transportu;
- 3) w zakresie prawa jazdy kategorii:
 - a) A, B, C lub D - wpisuje z urzędu uprawnienia do szkolenia odpowiednio w zakresie prawa jazdy A1, B1, C1 lub D1,
 - b) C+E lub D+E - wpisuje z urzędu także uprawnienia do szkolenia odpowiednio w zakresie prawa jazdy B+E, C1+E lub D1+E,
 - c) B+E lub C+E lub D+E - wpisuje z urzędu także uprawnienia do szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii T.

3. Wpisując do legitymacji instruktora nauki jazdy zakres posiadanych kategorii w przypadku posiadania kategorii A, B, C, D, B+E, C+E i D+E nie uwzględnia się odpowiednio kategorii A1, B1, C1, D1, D1+E i C1+E.

§ 15. 1. Legitymację instruktora wydaje się na okres wynikający z terminów badań, o których mowa w art. 34 ust. 1 ustawy, określając w niej datę ważności.

2. Datą ważności legitymacji jest data:

- 1) ustalona przez starostę stosownie do terminów badań, o których mowa w art. 34 ust. 1 ustawy;
- 2) ukończenia przez osobę 57 roku życia - jeżeli data okresu 5-letniego ustalona zgodnie z pkt 1 jest późniejsza od tej daty;
- 3) ukończenia przez osobę 66 roku życia - jeżeli data okresu 2-letniego ustalona zgodnie z pkt 1 jest późniejsza od tej daty.

§ 16. Przy przedłużaniu ważności legitymacji instruktora nauki jazdy starosta sprawdza czy instruktor poddał się badaniu psychologicznemu określone w 34 ust. 4 ustawy.

§ 17. 1. Starosta właściwy ze względu na miejsce zamieszkania osoby ubiegającej się o uprawnienie wykładowcy w zakresie szkolenia kandydatów na kierowców lub kandydatów na motorniczych i motorniczych wpisuje ją do ewidencji wykładowców i wydaje zaświadczenie o wpisie, którego wzór określa załącznik nr 4 do rozporządzenia, jeżeli osoba ta:

- 1) spełnia wymogi, o których mowa w art. 38 ust. 1 pkt 1 ustawy;
- 2) uiściła opłatę za wpis do ewidencji.

2. Starosta wpisując osobę do ewidencji wykładowców:

- 1) nadaje jej numer uprawnień, składający się z siedmiu lub ośmiu znaków, z tym że:
 - a) pierwsze dwa lub trzy znaki są wyróżnikiem województwa i powiatu ustalonym w przepisach w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów,
 - b) kolejne cztery znaki są numerem porządkowym w ewidencji,
 - c) ostatni znak to litera „W” oznaczająca wykładowcę;
- 2) zawiadamia o tym fakcie jednostkę wskazaną przez ministra właściwego do spraw transportu;
- 3) w zakresie prawa jazdy kategorii:
 - a) A, B, C lub D - wpisuje z urzędu uprawnienia do szkolenia odpowiednio w zakresie prawa jazdy A1, B1, C1 lub D1,
 - b) C+E lub D+E - wpisuje z urzędu także uprawnienia do szkolenia odpowiednio w zakresie prawa jazdy B+E, C1+E lub D1+E,
 - c) B+E lub C+E lub D+E - wpisuje z urzędu także uprawnienia do szkolenia w zakresie prawa jazdy kategorii T.

3. Wpisując do zaświadczenia zakres posiadanych kategorii w przypadku posiadania kategorii A, B, C, D, B+E, C+E i D+E nie uwzględnia się odpowiednio kategorii A1, B1, C1, D1, D1+E i C1+E.

Rozdział 3

Oplaty

§ 18. Opłata za wpis do ewidencji instruktorów lub wpis do ewidencji wykładowców wynosi 40 zł.

§ 19. Od kandydatów na instruktorów oraz kandydatów na wykładowców pobiera się opłatę za sprawdzenie ich teoretycznych i praktycznych kwalifikacji w wysokości określonej w tabeli nr 1 w załączniku nr 8 do rozporządzenia.

§ 20. Za przeprowadzenie egzaminu sprawdzającego kwalifikacje kandydata na instruktora oraz kandydata na wykładowcę w zakresie jednej kategorii prawa jazdy lub pozwolenia członkom komisji, o której mowa w art. 33 ust 1 pkt 7 ustawy przysługuje wynagrodzenie w wysokości określonej w tabeli nr 2 w załączniku 8 do rozporządzenia.

§ 21. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

strona 1

8

II. Egzaminowanie (wypełnia komisja).													
Poz.	Zakres egz. ³⁾	Egz. ²⁾	Wynik ⁴⁾	Nr protokołu								Podpis i pieczęć przewodniczącego	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
1		T											
		P											
2		T											
		P											
3		T											
		P											
4		T											
		P											
5		T											
		P											
6		T											
		P											
7		T											
		P											

III. Decyzja - wpis do ewidencji instruktorów:	
1. Osoba, o której mowa w dziale I, spełniła wymogi określone: a) w art. 105 ust. 2 pkt 1-6 ustawy ⁵⁾, b) art. 145 ust. 2 ustawy ^{2,5)}, i w dniu uzyskała uprawnienia do szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami nr w zakresie prawa jazdy kat./pozwolenia ²⁾ 2. Na podstawie art. 106 ust. 1 ustawy ⁵⁾ zarządzam w dniu wpisanie Pana(i) do ewidencji instruktorów i wydanie mu legitymacji instruktora nr nr druku..... Obywatel uiścił opłatę za wydanie legitymacji instruktora w wysokości zł oraz opłatę skarbową w wysokości zł.	
..... (podpis i pieczęć organu wykonującego ewidencję)	

IV. Potwierdzenie odbioru.	
Potwierdzam otrzymanie legitymacji, o której mowa w dziale III pkt 2 w dniu	Podpis.....

WZÓR

Legitymacja instruktora nauki jazdy

Rozmiar: 74 mm x 105 mm x 2 mm

Barwa tła: szara (strony - 4, 1), biała (strony 2, 3)

Napisy - barwa czarna

Strony 4, 1, 2, 3

zdjęcie posiadacza (3,5 cm x 4,5 cm) (podpis posiadacza legitymacji) DATA WYŻNIOSCI <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">.....</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">.....</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">.....</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">.....</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">mp.</td> <td style="text-align: center;">mp.</td> <td style="text-align: center;">mp.</td> <td style="text-align: center;">mp.</td> </tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">.....</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">.....</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">.....</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">.....</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">mp.</td> <td style="text-align: center;">mp.</td> <td style="text-align: center;">mp.</td> <td style="text-align: center;">mp.</td> </tr> </table>					mp.	mp.	mp.	mp.					mp.	mp.	mp.	mp.	Legitymacja instruktora (pieczęć podkurza - yellow) Legitymacja Nr..... 1. Pan() (nazwisko i imię) 2. Nr PESEL data ur.¹⁾ <table border="1" style="display: inline-table; text-align: center; width: 150px; height: 20px;"><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> 3. (kod pocztowy - miejscowość) (ulica - nr budynku - nr lokalu) 4. Posiada uprawnienia nr do szkolenia: a) kandydatów na kierowców w zakresie prawa jazdy kat. ²⁾ b) kandydatów na motomiczych²⁾ r. (miejscowość) (data) (podpis i pieczęć instruktora) Opisano ¹⁾ data urodzenia ma być wpisana tylko osobom, które nie mają rodzimego numeru PESEL. ²⁾ nie obowiązuje.																		
.....																																			
mp.	mp.	mp.	mp.																																
.....																																			
mp.	mp.	mp.	mp.																																

WZÓR

1. Kod terytorialny

2. Data przyjęcia podania

3. Nr w ewidencji

wypełnia organ wpisujący do ewidencji

.....dnia.....

(miejsce owóś ć) (dzień - miesiąc - rok)

Starosta/Prezydent Miasta

.....

Ulica.....Nr bud.

Kod pocztowy..... Miejscowość

Wniosek

o wpis do ewidencji wykładowców

I. Dane personalne:

1.Nr PESEL/ data urodzenia ¹⁾.....

2. Nazwisko

3. Pierwsze imię

4. Wyształcenie:

5. Miejsce urodzenia:

6. Adres zamieszkania: Kod pocztowy..... -

Miejscowość

Ulica

Nr bud. Nr lokalu

7. Posiadam uzyskane w dniu uprawnienie wykładowcy nr w zakresie prawa jazdy kategorii..... / pozwolenia ²⁾

8. Proszę o wpisanie do ewidencji wykładowców:

a) w zakresie prawa jazdy kategorii

b) pozwolenia ²⁾

9. Ja niżej podpisany, będąc uprzedzony o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań (art. 233 k.k.) oświadczam, iż na dzień złożenia wniosku:

a) podane w pkt 1 - 8 dane są zgodne ze stanem faktycznym,

b) nie mam zatrzymanego prawa jazdy / pozwolenia, ²⁾

c) zostałem skreślony z ewidencji wykładowców w dniu

10. Załączniki: (podać liczbę dokumentów):

a) fotografia ²⁾ b) orzeczenia lekarskiego i psychologicznego ²⁾

c) dokument potwierdzający posiadanie co najmniej średniego wykształcenia, ²⁾

d) zaświadczenie o posiadaniu przez okres co najmniej 3 lat uprawnień do kierowania pojazdami rodzaju objętego szkoleniem ²⁾

e) zaświadczenie o niekaralności, ²⁾

f) zaświadczenie o ukończeniu kursu kwalifikacyjnego, ²⁾

g) dowód uiszczenia opłaty za wydanie zaświadczenia, ²⁾

h) inne.....

(p od pis. oso by wnioskują ciej)

Objaśnienia:

- ¹⁾ datę urodzenia można wpisać tylko o osobom, które nie mają nadanego numeru PESEL,
- ²⁾ skreślić część lub całą treść punktu, jeżeli nie dotyczy osoby,
- ³⁾ oznaczenia literowe więcej niż je danej kategorii prawa jazdy można wpisać, jeżeli pozostałe dane są identyczne dla każdej z nich,
- ⁴⁾ wpisać literę „P” - pozytywny wynik egzaminu, literę „N” - negatywny wynik egzaminu lub znak „X” - jeżeli nie dotyczy osoby,
- ⁵⁾ ustawa z dnia o kierujących pojazdami (Dz.U. Nr ... poz. ...).

II. Egzaminowanie (wypełnia komisja).												
Poz.	Zakres egz. ³⁾	Egz. ²⁾	Wynik ⁴⁾	Nr protokołu								Podpis i pieczęć przewodniczącego
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1		T										
		P										
2		T										
		P										
3		T										
		P										
4		T										
		P										
5		T										
		P										
6		T										
		P										
7		T										
		P										

III. Decyzja - wpis do ewidencji wykładowców:	
1. Osoba, o której mowa w dziale I, spełniła wymogi określone: w art. 33 ust. 1 pkt 1 i 6-8 ustawy, ⁵⁾ i w dniu uzyskała uprawnienia wykładowcy w zakresie do szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami nr w zakresie prawa jazdy / pozwolenia ²⁾ 2. Na podstawie art. 38 ust. 2 pkt 1 ustawy ⁵⁾ zarządzam w dniu wpisanie Pana(i) do ewidencji wykładowców i wydanie mu zaświadczenia nr nr druku Obywatel uiścił opłatę za wydanie zaświadczenia w wysokości zł oraz opłatę skarbową w wysokości zł. (podpis i pieczęć organu wpisującego do ewidencji)	

IV. Potwierdzenie odbioru.	
Potwierdzam otrzymanie zaświadczenia, o którym mowa w dziale III pkt 2 w dniu 	Podpis.....

Tabele zadań egzaminacyjnych stosowanych na egzaminie dla kandydatów na instruktorów

Tabela 1

Poz.	Zadania egzaminacyjne	Kategorie
1	Przygotowanie do jazdy, sprawdzenia stanu technicznego podstawowych elementów pojazdu odpowiedzialnych bezpośrednio za bezpieczeństwo jazdy.	A B C D
2	Ruszanie z miejsca oraz jazda pasem ruchu do przodu i tyłu.	B C D
3	Parkowanie prostopadłe (wjazd przodem - wyjazd tyłem)	C D
4	Parkowanie równoległe (wjazd tyłem - wyjazd przodem)	C D
5	Ruszanie z miejsca do przodu na wzniesieniu - zadanie realizowane na placu manewrowym dla wszystkich kategorii prawa jazdy.	A B C D
6	Slalom (jazda po łukach w kształcie cyfry 8 i pomiędzy 5 pacholkami)	A
7	Wjazd na drogę z obiektu przydrożnego	B C D
8	Jazda drogami dwukierunkowymi jedno- i dwujezdniowymi: a) o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu, b) posiadającymi odcinki proste i łuki, wzniesienia i spadki, obniżone i podwyższone dopuszczalne prędkości.	B C D
9	Jazda drogami jednokierunkowymi o różnej liczbie wyznaczonych i niewyznaczonych pasów ruchu.	B C D
10	Przejazd przez skrzyżowania: a) równorzędne (trzy- i czterowlotowe), b) oznakowane znakami ustalającymi pierwszeństwo przejazdu (znak A7, B 20, D1 oraz w połączeniu z tabliczkami T6a i c), c) z sygnalizacją świetlną, d) na których ruch odbywa się wokół wyspy, e) dwupoziomowe (wjazd i zjazd) ^{*)}	B C D
11	Przejazd przez przejścia dla pieszych	B C D
12	Wykonanie manewrów w ruchu drogowym: a) parkowanie prostopadłe lub skośne - wjazd przodem wyjazd tyłem (możliwa jedna korekta toru jazdy), - miejsce do parkowania wyznacza kandydat na egzaminatora oceniający sposób wykonywania zadań przez kandydata na egzaminatora lub egzaminatora wykonującego zadania w ruchu drogowym, wskazując je osobie wykonującej zadanie, - po zaparkowaniu musi być możliwość opuszczenia pojazdu przez kierowcę i pasażera z obydwu stron pojazdu, a pojazd musi być zaparkowany w sposób zgodny z przepisami ruchu drogowego (należy sprawdzić możliwość opuszczenia pojazdu), - parkowanie odbywa się z zachowaniem zasad ruchu drogowego, b) lub parkowanie równoległe pomiędzy dwoma pojazdami (manewr jest wykonywany jeżeli jest możliwe	B

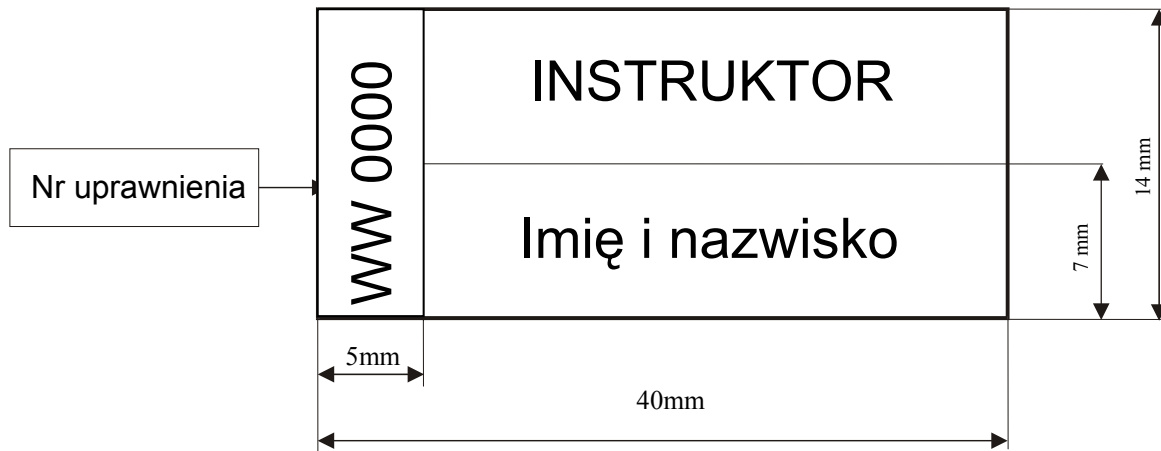
	wyznaczenie miejsca do parkowania - możliwa jedna korekta toru jazdy) - wjazd tyłem - wyjazd przodem, - miejsce do parkowania wyznacza, kandydat na egzaminatora oceniający sposób wykonywania zadań przez kandydata na egzaminatora lub egzaminatora wykonującego zadania w ruchu drogowym, wskazując je osobie wykonującej zadanie, - długość miejsca do parkowania pomiędzy pojazdami powinna stanowić około 2 krotność długości pojazdu egzaminacyjnego, - w trakcie wykonywania manewru możliwa jedna korekta toru jazdy, - po zaparkowaniu pojazd nie może stwarzać zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego, - w przypadku kiedy pojazd parkuje równolegle do krawężnika, w trakcie wykonywania manewru nie może najechać na krawężnik ale powinien zaparkować się jak najbliżej jego. c) zawracanie na drodze jednojezdniowej - dwukierunkowej - możliwość wykonania manewru przy wykorzystaniu infrastruktury drogowej (bramy, wjazdy, podjazdy, zatoczki itp.) - zawracanie musi odbyć się przy użyciu biegu wstecznego. - miejsce do zawracania wyznacza kandydat na egzaminatora oceniający sposób wykonywania zadań przez kandydata na egzaminatora lub egzaminatora wykonującego zadania w ruchu drogowym, wskazując je osobie wykonującemu zadanie.	
13	Przejazd przez torowisko tramwajowe ^{**) i kolejowe^{*)} oraz obok przystanku tramwajowego^{**) i autobusowego}}	B C D
14	Wykonanie manewrów: a) wyprzedzania, omijania, wymijania, b) zmiany pasa ruchu i kierunku jazdy w lewo, prawo oraz zawracania,	B C D
15	Hamowanie od prędkości co najmniej 50 km/h do zatrzymania w wyznaczonym miejscu (manewr może być wykonany na placu manewrowym ośrodka egzaminowania)	A B C D
16	Hamowanie wykonywane w sytuacjach awaryjnych: - w przypadku kategorii A prawa jazdy hamowanie awaryjne musi być wykonane przy prędkości minimum 50 km/h przy użyciu przedniego i tylnego hamulca motocykla, - manewr może być wykonany na placu manewrowym ośrodka egzaminowania.	A B

Poz.	Poz. zadania z tabeli 1	Kryteria
1	1	1) sprawdzenie stanu technicznego podstawowych elementów pojazdów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu drogowego - osoba egzaminowana musi zaprezentować, że potrafi sprawdzić: a) poziom oleju w silniku, b) poziom płynu chłodzącego, c) poziom płynu hamulcowego, d) poziom płynu w spryskiwaczach, e) działanie sygnału dźwiękowego, f) działanie świateł pozycyjnych/postojowych, g) działanie świateł mijania, h) działanie świateł drogowych, i) działanie świateł hamowania "STOP", j) działanie świateł cofania, k) działanie świateł kierunkowskazów, l) działanie świateł awaryjnych, m) działanie świateł przeciwmglowych tylnych, - jeżeli występuje, Na wykonanie zadania osoba egzaminowana ma nie więcej niż 10 minut. Osoba egzaminowana powinna co najmniej wskazać, gdzie i przy użyciu jakich przyrządów lub wskaźników sprawdza się poziom odpowiednich płynów w pojeździe. W przypadku dokonywania sprawdzenia świateł, o których mowa w lit. i lub lit. j, osoba egzaminowana może poprosić drugą osobę egzaminowaną, występującą w roli egzaminatora, o potwierdzenie działania światła zewnętrznego. 2) właściwe ustawienie fotela, lusterek, zagłówków i zapięcie pasów bezpieczeństwa, (jeżeli pojazd jest w nie wyposażony), upewnienie się drzwi pojazdu są zamknięte: - w lewym lusterku kierowca powinien widzieć lewy bok pojazdu i lewy obszar przestrzeni za pojazdem - w prawym lusterku kierowca powinien widzieć prawy bok pojazdu i prawy obszar przestrzeni za pojazdem, - w prawym lusterku kierowca powinien widzieć prawy bok pojazdu i prawy obszar przestrzeni za pojazdem, - zagłówki powinny być ustawione blisko za głową na wysokości głowy, - jeżeli występuje, 3) dodatkowo dla kategorii A: a) sprawdzenie stanu łańcucha (w przypadku jeżeli pojazd jest w niego wyposażony), b) zdjęcie z podpórki i przemieszczenie go na odległość 5 m bez pomocy silnika, c) podparcie motocykla na podpórce. 4) dodatkowo dla kategorii D sprawdzenie nadwozia, drzwi, wyjść awaryjnych, wymaganego wyposażenia.
2	2	1) pozycja początkowa pojazdu określona w tabeli nr 9 załącznika nr 5, 2) upewnienie się o możliwości jazdy, a) wykluczenie prawdopodobieństwa spowodowania zagrożenia w ruchu drogowym,

		b) ocena sytuacji wokół pojazdu, 3) płynne ruszenie a) opuszczenie dźwigni hamulca awaryjnego - w przypadku kiedy jest uruchomiony, b) łagodne puszczenie sprzęgła, zwiększenie obrotów silnika, 4) dla kategorii B, C - płynna jazda pasem ruchu do przodu i tyłu (w przypadku kategorii B w trakcie jazdy do tyłu obserwacja toru jazdy pojazdu zgodnie z techniką kierowania przez tylną szybę pojazdu i lusterka), 5) dla kategorii D i T: a) płynna jazda do przodu pasem ruchu, b) cofanie po prostej i łuku, z możliwością zatrzymywania się i ponawiania jazdy do przodu, w czasie nie dłuższym niż 5 minut, 6) nienajeżdżanie kołem na linie wyznaczające zewnętrzne krawędzie stanowisk (w przypadku kat. B nie dotyczy linii wewnętrznych ograniczających i wyznaczających pole zatrzymania pojazdu), 7) nienajeżdżanie oraz niepotracanie pachołków lub tyczek, 8) zatrzymanie pojazdu przed końcem i początkiem pasa ruchu: a) w przypadku kategorii B w wyznaczonym polu zatrzymania pojazdu, b) w przypadku pozostałych kategorii w odległości nie większej niż 1 m od linii ograniczającej pas ruchu - w przypadku egzaminu w zakresie prawa jazdy kategorii D i T dopuszcza się jedno opuszczenie pojazdu w czasie wykonywania zadania.
3	3	1) pozycja początkowa pojazdu określona w tabeli nr 10 załącznika nr 5, 2) właściwe sygnalizowanie zamiaru zmiany kierunku jazdy, 3) w czasie wykonania zadania pojazd nie może: - wyjechać poza określony obszar wjazdu, - naruszyć (najechać kołem lub wyjechać obrysem pojazdu nad linię) linii ograniczających stanowisko, - potracić pachołków lub tyczek, 4) płynne wykonanie parkowania, 5) pozycja pojazdu na stanowisku - wewnątrz stanowiska.
4	4	1) pozycja początkowa pojazdu określona w tabeli nr 10 załącznika nr 5, 2) właściwe sygnalizowanie zamiaru zmiany kierunku jazdy, 3) w czasie wykonania zadania pojazd nie może: - wyjechać poza określony obszar wjazdu, - naruszyć (najechać kołem lub wyjechać obrysem pojazdu nad linię) linii ograniczających stanowisko, - potracić pachołków lub tyczek, 4) płynne wykonanie parkowania, 5) pozycja pojazdu na stanowisku - wewnątrz stanowiska.
5	5	przy ruszaniu pojazd nie powinien cofnąć się więcej niż 0,2 m, a silnik nie powinien zgasnąć - osoba egzaminowana w trakcie wykonywania tego manewru po zatrzymaniu pojazdu na wzniesieniu zaciąga hamulec awaryjny, a następnie rusza do przodu zwalniając go,
6	6	1) upewnienie się o możliwości jazdy:

		a) wykluczenie prawdopodobieństwa spowodowania zagrożenia w ruchu drogowym, b) ocena sytuacji wokół pojazdu, c) płynne ruszenie - łagodne puszczenie sprzęgła, zwiększenie obrotów silnika, 2) 5-krotny przejazd po łukach w kształcie cyfry 8 i 2-krotny przejazd pomiędzy 5 pachołkami bez podpierania się nogami, najeżdżania na linie, potrącania pachołków, 3) upewnianie się o możliwości skręcenia.

WZÓR



WZÓR



Tabela nr 1. Wysokość opłat za sprawdzenie teoretycznych i praktycznych kwalifikacji kandydatów na instruktorów i kandydatów na wykładowców.

Poz.	Zakres egzaminu	Opłata egzaminacyjna (w zł)	
		za część teoretyczną	za część praktyczną
1	2	3	4
1	Prawo jazdy kategorii A1 lub A	80	100
2	Prawo jazdy kategorii B1, B, lub T	80	140
3	Prawo jazdy kategorii B+E, C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E	80	160
4	Pozwolenie	80	60

Tabela nr 2. Wysokość wynagrodzenia komisji sprawdzającej kwalifikacje kandydata na instruktora lub kandydata na wykładowcę.

Poz.	Pełniona funkcja	Wynagrodzenie (w zł)	
		za część teoretyczną	Za część praktyczną
1	2	3	4
1	Przewodniczący komisji	7,50	9,50
2	Członek komisji	7,30	8,70
3	Sekretarz komisji	7,40	9

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury *w sprawie zasad i trybu uzyskiwania uprawnień przez instruktorów i wykładowców oraz związanych z tym wzorów dokumentów i wysokości opłat* stanowi wypełnienie upoważnienia ustawowego określonego w art. 39 ust. 1 ustawy z dnia ... o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...).

Projekt rozporządzenia będzie określać:

- 1) szczegółowe warunki i zakres egzaminu dla kandydatów na instruktorów i kandydatów na wykładowców, a także sposób i warunki powołania przez wojewodę komisji, o której mowa w art. 33 ust. 1 pkt 7 ustawy;
- 2) budowę i sposób nadawania numeru ewidencyjnego instruktora i wykładowcy;
- 3) wzór:
 - b) wniosku:
 - o wpis do ewidencji instruktorów,
 - o wpis do ewidencji wykładowców,
 - b) legitymacji instruktora,
 - c) zaświadczenia o wpisie do ewidencji wykładowców,
 - d) pieczęci instruktora i wykładowcy;
- 4) wysokość:
 - a) stawek wynagrodzenia członków komisji powoływanej przez wojewodę,
 - b) opłaty, o której mowa w art. 33 ust. 4 ustawy, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 400 zł za egzamin przeprowadzany dla jednej kategorii prawa jazdy,
 - c) opłaty, o której mowa w art. 33 ust. 2 pkt 1 i art. 38 ust. 2 pkt 1 ustawy, przy czym jej wysokość nie może przekroczyć 50 zł.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania do uzgodnień międzyresortowych.

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

Przedmiotowy projekt nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny:

- 1) osoby chcące zostać instruktorami nauki jazdy;
- 2) wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego.

2. Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa
- Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Pasażerskiego Międzynarodowego Transportu Samochodowego, Warszawa
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawie
- Sekretariat transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Św.
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno
- Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny
- Liga Obrony Kraju
- Polski Związek Automobilowy
- Instytut Transportu Samochodowego
- Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
- Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
- Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Polskie Stowarzyszenie Motorowe
- Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżet samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

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

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionów.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2010 r.

w sprawie uzyskania karty rowerowej

Na podstawie art. 41 ust. 1 ustawy z dnia ... o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wymagania do uzyskania karty rowerowej;
- 2) wzór karty rowerowej;
- 3) sposób organizacji zajęć dla osób niebędących uczniami, ubiegających się o wydanie karty rowerowej;
- 4) kwalifikacje osób prowadzących zajęcia dla osób niebędących uczniami.

§ 2. Ilekroć w niniejszym rozporządzeniu jest mowa o organie wydającym kartę rowerową rozumie się przez to dyrektora szkoły, dyrektora wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia kierowców, o którym mowa w art. 17 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia o kierujących pojazdami.

§ 3. Kartę rowerową wydaje się osobie, która:

- 1) ukończyła 10 lat;
- 2) przedłożyła fotografię, o której mowa w rozporządzeniu w sprawie wydawania uprawnień do kierowania pojazdami;
- 3) ukończyła szkolenie dla osób ubiegających się o uzyskanie karty rowerowej;
- 4) uzyskała pisemną zgodę rodzica lub opiekuna, o ile nie ukończyła 18 lat;
- 5) zdała egzamin dla osób ubiegających się o wydanie karty rowerowej.

§ 4. 1. Osoba ubiegająca się o wydanie karty rowerowej zobowiązana jest uczestniczyć w 10 godzinach zajęć teoretycznych. Zakres tematyczny tych zajęć określa załącznik nr 1.

2. Po zakończeniu zajęć teoretycznych osoba ubiegająca się o wydanie karty rowerowej uczestniczy w zajęciach praktycznych.

§ 5. 1. Zajęcia dla osób niebędących uczniami w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego prowadzone są przez osobę posiadającą uprawnienia egzaminatora, o którym mowa w art. 57 ust. 1 ustawy z dnia o kierujących pojazdami.

2. Zajęcia dla osób niebędących uczniami w ośrodku szkolenia kierowców posiadającym poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań, o którym mowa w art. 31 ustawy o kierujących pojazdami prowadzone są przez instruktora, o którym mowa w art. 33 ust. 1 ustawy z dnia o kierujących pojazdami.

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

§ 6. 1. Po ukończeniu szkolenia, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 3, przeprowadza się egzamin dla osób ubiegających się o wydanie karty rowerowej, składający się z części teoretycznej i praktycznej.

2. Część teoretyczna egzaminu obejmuje sprawdzenie wiedzy z zakresu przepisów ruchu drogowego.

3. Część praktyczna egzaminu obejmuje sprawdzenie umiejętności z zakresu:

- 1) panowania nad rowerem;
- 2) zastosowania w praktyce wiedzy z zakresu przepisów ruchu drogowego
- realizowane na placu manewrowym.

§ 7. Egzamin przeprowadza:

- 1) nauczyciel prowadzący zajęcia dla uczniów ubiegających się o wydanie karty rowerowej lub policjant posiadający specjalistyczne przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego – w przypadku zajęć dla uczniów, o których mowa w art. 40 ust. 1 ustawy;
- 2) odpowiednio – egzaminator lub instruktor – w przypadku zajęć przeprowadzonych na zasadach określonych w art. 40 ust. 2 i 3.

§ 8. Kartę rowerową wydaje nieodpłatnie:

- 1) dyrektor szkoły - uczniowi szkoły podstawowej, w przypadku prowadzenia szkolenia przez szkołę;
- 2) dyrektor wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego lub przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia kierowców posiadający poświadczenie potwierdzające spełnianie dodatkowych wymagań – w przypadku prowadzenia zajęć w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego lub ośrodku szkolenia kierowców posiadającym spełnianie wymagań, o których mowa w art. 31 ustawy.

§ 9. Wzór karty rowerowej określa załącznik nr 2 do niniejszego rozporządzenia.

§ 10. Rozporządzenia wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

W porozumieniu

Minister Edukacji Narodowej

Tematyka zajęć teoretycznych

1. Przepisy ruchu drogowego.
2. Zasady zachowania ostrożności i właściwej postawy wobec innych uczestników ruchu.
3. Zagrożenia związane z ruchem drogowym.
4. Widoczność kierujących rowerami przez innych użytkowników dróg.
5. Czynniki ryzyka związane ze śliskimi elementami dróg (studzienki, szyny tramwajowe)

I. Wzór karty rowerowej.

KARTA ROWEROWA

1. Nazwisko

2. Imiona

3. Data ur. 4. Miejsce urodzenia

5. Adres zamieszkania:

.....

6. Data wydania

7. Nr karty

.....

(podpis posiadacza)

8. Organ wydający

.....

.....

(podpis i pieczęć organu wydającego)

Miejsce na fotografię 45 x 35 mm

m.p.

Seria A Nr 0000001

Strona 1

9. Zmiana adresu zamieszkania:

.....

.....

Data r.

.....

(podpis i pieczęć organu wydającego)

10. Miejsce na adnotacje urzędowe

Strona 2

II. Opis wzoru karty rowerowej.

1.1 Format A7 (układ pionowy).

1.2 Karta rowerowa posiada dwie strony o barwie różowej.

1.3 Tekst i znaki graficzne są barwy czarnej.

2.1 Na pierwszej stronie umieszcza się:

2.2 wyrazy o treściach:

1) w jednym wierszu - „KARTA ROWEROWA”;

2) w sześciu wierszach - „1. Nazwisko, 2. Imiona, 3. Data ur., 4. Miejsce urodzenia., 5. Adres zamieszkania, ”;

3) w dwóch wierszach – „6. Data wydania ...”

4) w jednym wierszu – „7. Nr karty, ”;

5) w dwóch wierszach - „.....(podpis posiadacza)”,

2.3 ramkę o wymiarze 45 x 35 mm, a w niej wyrazy o treści: „Miejsce na fotografię 45 x 35 mm”;

2.4 symbol „m.p.” wpisany w okrąg o średnicy 15 mm, który jest linią przerywaną,

2.5 w jednym wierszu - numer druku składający się z jednej litery alfabetu łacińskiego poprzedzonej wyrazem o treści

„Seria” i siedmiu cyfr arabskich poprzedzonych wyrazem o treści „Nr”;

2.6 wyrazy o treściach:

1) w trzech wierszach - „8. Organ wydający:, ”

2) w dwóch wierszach - „..... (podpis i pieczęć organu wydającego)”.

3.1 Na drugiej stronie umieszcza się:

3.2 wyrazy o treściach:

1) w pięciu wierszach - „9. Zmiana adresu zamieszkania:, Data r.”;

2) w dwóch wierszach - „..... (podpis i pieczęć organu wydającego)”;

3.3 wyrazy o treści - „10. Miejsce na adnotacje”.

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra infrastruktury w sprawie *uzyskania karty rowerowej* stanowi wypełnienie upoważnienia określonego w art. 41 ust. 1 ustawy z dnia o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz.).

Rozporządzenie określać będzie:

- 1) wymagania do uzyskania karty rowerowej;
- 2) wzór karty rowerowej;
- 3) szczegółowe czynności związane ze sposobem organizacji zajęć dla osób niebędących uczniami, ubiegających się o wydanie karty rowerowej;
- 4) kwalifikacje osób prowadzących zajęcia dla osób niebędących uczniami.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

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

Projektowane rozporządzenie nie jest objęte przepisami prawa Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt normatywny:

1. Szkoły podstawowe
2. Wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego
3. Przedsiębiorcy prowadzący ośrodki szkolenia kierowców.

2. Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

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

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Proponowana regulacja nie wpłynie na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

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

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2010 r.

w sprawie szczegółowego zakresu, warunków i trybu kontroli ośrodka szkolenia kierowców

Na podstawie art. 47 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1.1 Rozporządzenie określa szczegółowy zakres, warunki i tryb przeprowadzenia kontroli w ośrodkach szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach.

2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia o kierujących pojazdami;
- 2) Kpa – rozumie się przez to ustawę z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego;
- 3) organie – rozumie się przez to starostę lub prezydenta miasta na prawach powiatu;
- 4) zaświadczeniu o wpisie – rozumie się przez to zaświadczenie o wpisie do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców;
- 5) ewidencji – rozumie się przez to ewidencję instruktorów prowadzoną przez organ;
- 6) ośrodek – rozumie się przez to ośrodek szkolenia kierowców i motorniczych, kandydatów na kierowców i motorniczych, posiadający wpis do rejestru działalności regulowanej.

§ 2. Organ przeprowadza kontrolę ośrodka pod względem spełniania warunków niezbędnych do jego prowadzenia, prowadzenia niezbędnej dokumentacji, prowadzenia ćwiczeń i zajęć dydaktycznych, zatrudniania odpowiedniej kadry oraz posiadania odpowiedniego wyposażenia.

§ 3.1. Organ przedkłada Wojewodzie roczne sprawozdanie z przeprowadzonych kontroli do dnia 15 marca roku następującego po roku objętym sprawozdaniem.

2. Sprawozdanie sporządza się w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden przekazuje się Wojewodzie, a drugi pozostawia się w aktach organu.

3. Zbiorcze wyniki sprawozdań przekazanych przez organy, opracowane przez Wojewodę lub jednostkę przez niego upoważnioną podaje się do publicznej wiadomości.

4. Sprawozdanie uznaje się za sporządzone błędnie, jeżeli organ nie wypełni wszystkich punktów sprawozdania. W takim przypadku Wojewoda lub upoważniona jednostka, o której mowa w ust. 2, przekazuje niezwłocznie organowi:

- 1) odpowiednią informację lub,

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

- 2) odpowiednią informację wraz z wnioskiem o wyciągnięcie konsekwencji w związku z art. 38 Kpa, jeżeli termin określony w ust. 1 nie będzie dotrzymany.
5. Wzór sprawozdania określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

Rozdział 2

Postępowanie kontrolne

§ 4. Postępowanie kontrolne przeprowadza się według przepisów niniejszego rozporządzenia.

§ 5.1. Postępowanie kontrolne zwane dalej „kontrolą” ma na celu ustalenie stanu faktycznego w zakresie działalności ośrodków poddanych kontroli oraz właściwe i rzetelne jego udokumentowanie. W postępowaniu kontrolnym dokonuje się oceny działalności ośrodka według kryteriów określonych w § 2.

2. Kontrola może być prowadzona jako kompleksowa, badająca całokształt działalności ośrodka w zakresie wynikającym z ustawy, lub wycinkowa, koncentrująca się na wybranym lub wybranych zagadnieniach, wynikających z ustawy.

3. W postępowaniu kontrolnym stosuje się przepisy Kpa.

§ 6.1. W związku z prowadzoną kontrolą właściciele ośrodków mają obowiązek przedkładać na żądanie organu wszelkie dokumenty, materiały, sprzęt i przedmioty niezbędne do przygotowania i prawidłowego przeprowadzenia kontroli.

2. Obowiązek, o którym mowa w ust. 1, dotyczy również kierowników ośrodków i kierowników jednostek prowadzących ośrodki.

§ 7.1. Kontrolę przeprowadzają upoważnieni przedstawiciele organu, zwani dalej „osobami kontrolującymi”, na podstawie legitymacji służbowej i imiennego upoważnienia, którego wzór określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

2. Imienne upoważnienie, o którym mowa w ust. 1, wydaje starosta lub prezydent miasta na prawach powiatu, ich zastępcy oraz upoważnieni przez organ kierownicy jednostek organizacyjnych tego organu.

3. Imienne upoważnienie sporządza się w dwóch egzemplarzach, z których jeden pozostawia się w ośrodku kontrolowanym, a drugi włącza się do akt kontroli.

4. Po przedłożeniu upoważnienia, o którym mowa w ust. 1, w kontrolowanym ośrodku, zawiadomienie o wszczęciu postępowania uważa się za dokonane.

5. Czynności kontrolne, wykonywane przez osoby kontrolujące, nadzoruje kierownik jednostki organizacyjnej organu, w zakresie działania której znajduje się nadzór nad szkoleniem osób ubiegających się o prawo jazdy.

6. Osoba kontrolująca może być wyłączona z kontroli w każdym czasie, jeżeli zachodzą uzasadnione wątpliwości co do jej bezstronności.

7. Decyzję o wyłączeniu osoby kontrolującej z kontroli podejmuje nadzorujący kontrolę, o którym mowa w ust.5, powiadamiając o tym organ.

§ 8.1. Osoby kontrolujące, w trakcie prowadzonej kontroli, mają prawo do:

- 1) wstępu do obiektów i pomieszczeń ośrodków, również do obiektów i pomieszczeń jednostek prowadzących ośrodki;
- 2) wstępu do pojazdów, będących w dyspozycji ośrodka, również pojazdów jednostki prowadzącej ośrodek i ich kontroli z wyłączeniem kontroli drogowej;
- 3) wglądu do dokumentów związanych z działalnością ośrodka, w tym również jednostki prowadzącej ośrodek w zakresie niezbędnym do kontroli;
- 4) przeprowadzania oględzin obiektów, pojazdów i czynności;
- 5) wzywania i przesłuchiwania świadków, zgodnie z przepisami Kpa;

- 6) żądania od pracowników lub osób świadczących pracę na rzecz ośrodka, udzielania ustnych i pisemnych wyjaśnień;
- 7) sporządzania dokumentacji fotograficznej i audiowizualnej, dotyczącej kontrolowanych zagadnień;
- 8) uczestniczenia we wszelkich zajęciach dydaktycznych w zakresie szkolenia kandydatów na kierowców, kierowców i motorniczych, prowadzonych przez ośrodek;
- 9) prowadzenia niejawnej obserwacji nauki jazdy wraz z rejestracją ruchu pojazdu wykorzystywanego do szkolenia za pomocą urządzenia technicznego służącego do zapisu obrazu i dźwięku.

§ 9.1. Postępowanie kontrolne przeprowadzane jest w siedzibie jednostki kontrolowanej oraz w miejscu i czasie wykonywania jej zadań.

2. W uzasadnionych przypadkach postępowanie kontrolne lub poszczególne jego czynności przeprowadza się w siedzibie organu lub jednostki organizacyjnej tego organu.

3. Kontrolę w siedzibie jednostki kontrolowanej przeprowadza się w obecności upoważnionego jej pracownika.

4. Osoba, o której mowa w § 6, upoważnia pisemnie pracownika, o którym mowa w ust. 3.

§ 10.1. Osoba kontrolująca ustala stan faktyczny na podstawie zebranych w trakcie kontroli dowodów.

2. Dowodami są w szczególności dokumenty, wyniki oględzin, zeznania świadków, pisemne wyjaśnienia i oświadczenia, nagrania.

3. Dowody uzyskane w trakcie kontroli w formie kserokopii, potwierdzają za zgodność z oryginałem: osoba kontrolująca i osoba, która kserokopię wykonała.

§ 11.1. Zebrane w toku kontroli materiały dowodowe osoba kontrolująca może zabezpieczyć na czas trwania kontroli, przez pobranie z kontrolowanego ośrodka lub jednostki prowadzącej ośrodek, za pokwitowaniem i umieszczenie ich w siedzibie organu lub jednostki organizacyjnej organu, o której mowa w § 7 ust. 4.

2. Zabezpieczenia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się w szczególności w przypadku, gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie fałszowania dokumentów lub potwierdzania w dokumentach danych niezgodnych ze stanem faktycznym.

3. Pokwitowanie sporządza się w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, z których egzemplarz nr 1 przekazuje się kontrolowanemu ośrodkowi, natomiast egzemplarz nr 2 włącza się do akt kontroli.

4. Wzór pokwitowania oraz sposób jego sporządzania określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

5. Osoba kontrolująca dokonuje pobrania dokumentów lub innych materiałów dowodowych, stanowiących własność ośrodka lub jednostki prowadzącej ośrodek, w obecności jednej z osób, o których mowa w § 6, a w przypadku jej nieobecności – pracownika, o którym mowa w § 9 ust. 3.

6. Materiały, a w szczególności oryginalne dokumenty zabezpieczane w sposób określony w ust. 1 oznacza się w sposób wykluczający ich zamianę. Sposób oznaczania materiałów określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

7. O zwolnieniu materiałów spod zabezpieczenia decyduje osoba kontrolująca.

§ 12.1. Osoba kontrolująca może sporządzać odpisy i wyciągi z dokumentów.

2. Osoba kontrolująca może sporządzać kserokopie dokumentów.

3. Osoba kontrolująca może żądać sporządzenia niezbędnych dla kontroli zestawień i obliczeń.

4. Zgodność dokumentów określonych w ust. 1-3 z oryginalnymi dokumentami potwierdza jedna z osób wymienionych w § 6 lub osoba, o której mowa w § 9 ust. 3.

5. Odpisy i wyciągi z materiałów dowodowych zabezpieczonych w trybie § 11 ust. 1, mogą być sporządzane za zgodą osoby kontrolującej. W takim przypadku odpisy i wyciągi potwierdza osoba kontrolująca i następnie wydaje je za pokwitowaniem.

§ 13.1. W razie potrzeby ustalenia stanu faktycznego obiektów lub pojazdów albo przebiegu określonych czynności, osoba kontrolująca przeprowadza oględziny.

2. Oględzin może dokonać inna osoba będąca pracownikiem organu. W takim przypadku osoba kontrolująca musi być obecna podczas przeprowadzania oględzin i nadzorować przebieg tych oględzin.

3. Oględziny przeprowadza się w obecności pracownika o którym mowa w § 9 ust. 3.

4. Z przebiegu i wyniku dokonanych oględzin sporządza się niezwłocznie protokół oględzin, który podpisuje pracownik, o którym mowa w § 9 ust. 3 i osoba kontrolująca, a w przypadku, o którym mowa w ust. 2, również osoba dokonująca oględzin. Ponadto protokół podpisują osoby obecne przy oględzinach oraz osoba dokonująca utrwalania dźwięku lub obrazu.

5. Skreślenia, poprawki, uzupełnienia oraz odmowę lub niemożność podpisania protokołu oględzin omawia się na końcu protokołu.

6. Strony protokołu oględzin powinny być ponumerowane i parafowane przez osoby podpisujące protokół.

7. Protokół sporządza się w jednym egzemplarzu.

8. Wzór protokołu oględzin i sposób jego sporządzania określa załącznik nr 5.

9. Przebieg i wyniki oględzin mogą być utrwalone za pomocą aparatury i środków technicznych do utrwalania dźwięku i obrazu. W takim przypadku osoby biorące udział w oględzinach powiadamia się o użyciu podczas oględzin takiej aparatury lub środków technicznych.

§ 14.1. Osoba kontrolująca może zażądać od pracowników ośrodka, osób świadczących pracę na rzecz ośrodka, w terminie przez nią wyznaczonym, ustnych i pisemnych wyjaśnień w sprawach dotyczących przedmiotu kontroli.

2. Odmowa udzielenia wyjaśnień może nastąpić jedynie w przypadkach określonych w Kpa w części dotyczącej przesłuchania świadka.

§ 15.1. Każdy może złożyć osobie kontrolującej ustne lub pisemne oświadczenie dotyczące przedmiotu kontroli.

2. Osoba kontrolująca nie może odmówić przyjęcia oświadczenia, jeżeli ma ono związek z przedmiotem kontroli.

§ 16.1. Osoba kontrolująca może wzywać pracowników ośrodka lub osoby świadczące pracę na rzecz ośrodka i osoby, które uczestniczyły bądź uczestniczą w kursie prowadzonym przez kontrolowany ośrodek do stawienia się w celu ich przesłuchania w charakterze świadka.

2. Osoba kontrolująca może wzywać do osobistego stawienia się w siedzibie jednostki kontrolowanej lub w siedzibie organu.

3. W przesłuchaniu poza osobami wymienionymi w ust. 2, mogą uczestniczyć:

- a) strona lub jej upoważniony pełnomocnik;
- b) tłumacz przysięgły jeżeli osoba przesłuchiwana nie włada językiem polskim;
- c) protokolant będący pracownikiem organu.

4. Do wezwań osób, o których mowa w ust. 1 oraz ich przesłuchania stosuje się odpowiednie przepisy Kpa.

§ 17.1. Z zeznań świadka sporządza się niezwłocznie protokół przesłuchania świadka, który przed podpisaniem daje się świadkowi do odczytania lub na jego żądanie odczytuje się mu czyniąc o tym wzmiankę.

2. Protokół przesłuchania świadka oraz każdą jego stronę podpisuje przesłuchujący i świadek. Skreślenia, poprawki i uzupełnienia wymagają omówienia na końcu protokołu przesłuchania świadka i podpisania przez osoby podpisujące protokół.

3. Protokół przesłuchania świadka sporządza się w jednym egzemplarzu.

4. Strony protokołu przesłuchania świadka powinny być ponumerowane.

5. Odmowę lub niemożność podpisania protokołu przesłuchania świadka omawia się na końcu protokołu.

6. Wzór protokołu przesłuchania świadka i sposób jego sporządzania określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

§ 18.1. Wyniki przeprowadzonej kontroli przedstawia osoba kontrolująca w protokole kontroli, zwanym dalej „protokołem”.

2. Protokół kontroli zawiera opis stanu faktycznego stwierdzonego w toku kontroli działalności ośrodka, w tym ustalonych nieprawidłowości z uwzględnieniem przyczyn ich powstania oraz osób odpowiedzialnych.

3. Wzór protokołu oraz szczegółową instrukcję kontroli określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

§ 19. Protokół podpisują osoba kontrolująca i jedna z osób, o których mowa w § 6.

§ 20.1. Przed podpisaniem protokołu osobie, o której mowa w § 6, przysługuje prawo wniesienia umotywowanych zastrzeżeń co do ustaleń kontroli w terminie 14 dni od dnia otrzymania protokołu.

2. W przypadku wniesienia zastrzeżeń osoba kontrolująca obowiązana jest podjąć czynności zmierzające do wyjaśnienia złożonych zastrzeżeń.

3. W przypadku stwierdzenia zasadności zastrzeżeń, o których mowa w ust. 1 osoba kontrolująca zmienia lub uzupełnia odpowiednią część protokołu.

4. W przypadku nieuwzględnienia zastrzeżeń w całości lub części osoba kontrolująca, w terminie 7 dni, przedstawia na piśmie zgłaszającemu zastrzeżenia swoje stanowisko.

§ 21.1. Osoba, o której mowa w § 6, może odmówić podpisania protokołu z kontroli składając pisemne wyjaśnienie tej odmowy.

2. Odmowę podpisania protokołu kontroli osoba kontrolująca omawia w protokole.

3. Odmowa podpisania protokołu przez osobę, o której mowa w § 19, nie stanowi przeszkody do podpisania protokołu przez osobę kontrolującą i realizacji ustaleń kontroli.

§ 22.1. Organ przekazuje kontrolowanemu ośrodkowi zalecenia pokontrolne najdalej w terminie 30 dni od dnia podpisania protokołu lub odmowy jego podpisania.

2. W zaleceniach pokontrolnych zawiera się syntetyczną ocenę kontrolowanego ośrodka, a w razie stwierdzenia nieprawidłowości również uwagi i wnioski w sprawie ich usunięcia.

3. Zalecenia pokontrolne podpisuje organ.

4. Osoba, o której mowa w § 6 jest obowiązana wykonać zalecenia pokontrolne oraz poinformować o ich wykonaniu w terminie oznaczonym przez organ, nie krótszym jednak niż 30 dni.

§ 23. Protokoły kontroli stanowią podstawę sporządzenia sprawozdania o którym mowa w § 3 ust. 1.

Rozdział 3

Akta kontroli

§ 24.1. Organ prowadzi rejestr akt kontroli

2. Rozpoczynając kontrolę, osoba kontrolująca zakłada teczkę z aktami kontroli.
3. Teczka z aktami kontroli oznacza się numerem sprawy, który składa się z:
 - 1) symbolu jednostki organizacyjnej organu, która wykonuje kontrolę;
 - 2) numeru z jednolitego wykazu akt;
 - 3) numeru z rejestru akt kontroli;
 - 4) ostatnich dwóch cyfr roku w którym rozpoczęto kontrolę.
4. Ponadto na teczce umieszcza się nazwę ośrodka i jego adres oraz numer zezwolenia.

§ 25.1. Protokół kontroli oraz wszystkie materiały zebrane w toku kontroli stanowią akta kontroli.

2. Do akt kontroli włącza się również zawiadomienie zwrotne potwierdzenia odbioru wezwania świadków, pokwitowanie, o którym w § 12 ust. 5 i inne dokumenty mające związek z kontrolą.

3. Do akt kontroli włącza się również notatki, protokoły i inne dokumenty świadczące o współpracy organu z podmiotami wymienionymi w ustawie.

§ 26.1. Pierwszą stroną akt kontroli stanowi spis dokumentów.

2. Wzór spisu dokumentów i sposób jego sporządzania i oznaczania akt określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

§ 27.1. Sporządzona dokumentacja fotograficzna włączana jest do akt kontroli w postaci albumu.

2. W przypadku wykonywania zdjęć aparatem cyfrowym, przed skasowaniem, zdjęcia powinny być umieszczone w albumie, a następnie przeniesione na nośnik elektroniczny bezpośrednio z aparatu.

3. W przypadku sporządzania zdjęć aparatem analogowym, zdjęcia po wywołaniu umieszcza się w albumie.

4. Do sporządzania zdjęć powinny być używane urządzenia rejestrujące wraz z obrazem datę i godzinę sporządzenia.

5. W albumie zamieszcza się zdjęcia wraz z ich opisem.

6. Wzór albumu i sposób jego sporządzania zawiera załącznik nr 9.

§ 28.1. Sporządzona dokumentacja audiowizualna stanowi integralną część akt kontroli.

2. Z zarejestrowaną dokumentacją audiowizualną zapoznaje się osoby, o których mowa w § 6 lub osobę, o której mowa w § 9 ust. 3

2. Do dokumentacji audiowizualnej sporządza się kartę materiału audiowizualnego, którą włącza się do akt kontroli.

3. Karta materiału audiowizualnego i sposób jej sporządzania zawiera załącznik nr 10 do rozporządzenia.

4. Nośnik z materiałem audiowizualnym może być przechowywany w miejscu innym niż akta kontroli, pod warunkiem, że będzie dostatecznie zabezpieczony przed zniekształceniem zapisu.

5. Nośnik z nagrany materiałem audiowizualnym powinien być oznaczony w sposób wykluczający pomyłkę.

§ 29. Akta kontroli organ przechowuje przez okres 5 lat.

Rozdział 4

Współpraca

§ 30.1. Przy wykonywaniu kontroli organ może korzystać z pomocy podmiotów ustawowo uprawnionych do współpracy w zakresie nadzoru nad ośrodkami.

2. O przystąpieniu do kontroli podmiotów, o których mowa w ust. 1, decydują w porozumieniu organ oraz upoważniony przedstawiciel podmiotu.

3. Współpraca może polegać na stworzeniu zespołu kontrolnego, w skład którego obok osoby kontrolującej wchodzi przedstawiciele podmiotów wymienionych w ustawie. W takim przypadku kierownikiem zespołu kontrolnego jest przedstawiciel organu podejmującego kontrolę.

§ 31.1. Do kierownika zespołu poza prowadzeniem postępowania kontrolnego należy organizacja pracy zespołu.

2. Kierownik zespołu w ramach pełnionej funkcji jest odpowiedzialny za prawidłowość przebiegu kontroli oraz dokumentowanie stwierdzonych faktów.

§ 32.1. Współpracujące strony przekazują sobie niezbędne informacje dotyczące kontroli.

2. Współpracujące strony przekazują sobie informacje niezbędne do sporządzenia sprawozdań, analiz i innych materiałów statystycznych.

Rozdział 5

Analiza statystyczna

§ 33.1. Organ przeprowadza analizę statystyczną w zakresie:

- 1) zdawalności osób szkolonych w danym ośrodku;
- 2) liczby popełnianych przez te osoby naruszeń przepisów i zasad ruchu drogowego, w okresie późniejszym;
- 3) liczby złożonych na ośrodki skarg.

2. Analizy dokonuje się za pomocą mierników położenia oraz mierników rozproszenia.

3. Sposób sporządzania analizy danych, o których mowa w ust. 1 zawiera załącznik nr 11 do rozporządzenia.

§ 34.1. Ośrodki, które w wyniku analizy znalazły się poza przedziałem obliczonym zgodnie z procedurą podaną w załączniku nr 11 do rozporządzenia, powinny być poddane kontroli organu.

2. W kontroli, o której mowa w ust. 1, szczególną uwagę należy zwrócić na proces dydaktyczny i sposób jego realizacji.

§ 35. Za prawidłowość prowadzenia kontroli i całokształt czynności związanych z prowadzeniem kontroli, osoba kontrolująca ponosi odpowiedzialność dyscyplinarną.

Rozdział 6

Przepisy końcowe

§ 36. Przepisów niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do postępowań kontrolnych wszczętych przed dniem jego wejścia w życie.

§ 37. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

**MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

**Wzór sprawozdania z kontroli przeprowadzonych
w ośrodkach szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców**

Przesłać do: Wojewoda	Sprawozdanie za rok z kontroli przeprowadzonych w ośrodkach szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców		Miejscowość, data
Nazwa i adres organu sporządzającego sprawozdanie		Imię, nazwisko, stanowisko, nr telefonu osoby sporządzającej sprawozdanie	
Ilość przedsiębiorców wpisanych, stan na dzień 31.12..... r. *	Ilość przedsiębiorców wpisanych w roku sprawozdawczym	Ilość przedsiębiorców skreślonych w roku sprawozdawczym	Ilość przedsiębiorców wpisanych, stan na dzień 31.12..... r.
a	b	c	a + b – c
Ilość zezwoleń cofniętych w związku z przeprowadzonymi kontrolami	Ilość skreśleń z ewidencji instruktorów w związku z przeprowadzonymi kontrolami	Ilość kontroli, podczas których skierowano zalecenia pokontrolne	Zalecenia pokontrolne zrealizowano (podać w ilu przypadkach)
Ilość spraw przekazanych do organów ścigania:			
Syntetyczny opis najczęściej stwierdzanych nieprawidłowości **			
Syntetyczny opis współpracy z podmiotami określonymi w art. ustawy ***			
Podpis osoby sporządzającej sprawozdanie		Pieczęć imienna i podpis osoby odpowiedzialnej za sporządzenie sprawozdania	

* Podać ilość przedsiębiorców wpisanych – stan na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego rok sprawozdawczy

** Podać w punktach najczęściej stwierdzane nieprawidłowości. W przypadku nie stwierdzenia nieprawidłowości wpisać „NIEPRAWIDŁOWOŚCI NIE STWIERDZONO”

*** Podać w punktach podmiot, charakter współpracy, ilość przypadków. W przypadku braku współpracy - podać przyczynę.

Uwaga: Niewypełnienie wszystkich punktów spowoduje uznanie sprawozdania za sporządzone błędnie

**Wzór imiennego upoważnienia do przeprowadzania kontroli
w ośrodkach szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców**

.....
/organ wydający upoważnienie/

.....
/(miejscowość, data/

UPOWAŻNIENIE NR/.....

Na podstawie § 9 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia
w sprawie szczegółowego zakresu, warunków i trybu kontroli ośrodków szkolenia kierowców
oraz wzorów dokumentów przy tym stosowanych (Dz. U. Nr, poz.),
upoważniam:

Panią/Pana.....,
(imię i nazwisko osoby upoważnionej)

zatrudnioną/ego na stanowisku
(stanowisko służbowe)

do przeprowadzenia kontroli w
(nazwa ośrodka szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców)

.....
.....
Kontrola będzie dotyczyć
(zakres kontroli)

za okres działalności ośrodka od dnia do dnia

Kontrola będzie prowadzona od dnia do dnia

.....
/pieczęć okrągła organu/

.....
/pieczęć i podpis organu
wydającego upoważnienie/

Kontrola zostaje przedłużona do dnia

.....
/pieczęć i podpis organu
wydającego upoważnienie/

Nr w spisie dokumentów

Wzór pokwitowania za zabezpieczone materiały dowodowe

1	<i>Pieczęć organu</i>				2		
			Pokwitowanie nr za zabezpieczone materiały dowodowe		<i>Miejscowość</i> <i>Data</i>		
3	Na podstawie § 11 ust.1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie szczegółowego zakresu, warunków i trybu kontroli ośrodków szkolenia kierowców (Dz. U. Nr poz.), dnia o godzinie w związku z przeprowadzaną kontrolą w z siedzibą w dokonano zabezpieczenia następujących dokumentów:						
L.p.	Nazwa	Oznaczenie*	Zwolniono z zabezpieczenia	Uwagi			
4	5	6	7	8			
9	Zabezpieczenia dokonano w obecności						
10				11			
<i>.....</i> <i>podpis i pieczęć przedstawiciela ośrodka</i>			<i>.....</i> <i>podpis i pieczęć osoby kontrolującej</i>				
12	Egzemplarz nr			13	Nr w spisie dokumentów		
* wpisać oznaczenie dokumentu zgodnie z załącznikiem nr 4 do rozporządzenia							

Sposób sporządzania pokwitowania za zabezpieczone materiały dowodowe.

§ 1.1. Pokwitowanie sporządza się wyłącznie w przypadku określonym w § 11 ust. 1 rozporządzenia.

2. Numer pokwitowania tworzy się w następujący sposób:

- 1) pierwsze trzy znaki od lewej strony stanowią liczbę porządkową ze spisu spraw, o którym mowa w § 26 ust. 1 rozporządzenia. W przypadkach liczb porządkowych jedno- i dwu- cyfrowych, miejsca przed uzupełnia się zerami;
- 2) kolejne trzy znaki stanowią numer, o którym mowa w § 24 ust. 3 pkt 3 rozporządzenia. W przypadkach liczb porządkowych jedno- i dwu- cyfrowych, miejsca przed uzupełnia się zerami;
- 3) ostatnie dwa znaki stanowią numer, o którym mowa w § 24 ust. 3 pkt 4.

§ 2.1. Pokwitowanie należy wypełniać pismem maszynowym. Nie dotyczy to przypadku § 7 ust. 2 pkt 2 niniejszego załącznika.

2. W wyjątkowych uzasadnionych przypadkach dopuszcza się wypełnianie pokwitowania pismem odręcznym. W takim przypadku pokwitowanie wypełnia się czytelnie, pismem drukowanym.

§ 3.1. W punkcie 1 pokwitowania osoba kontrolująca przystawia pieczęć nagłówkową organu.

2. Pieczęć powinna zawierać co najmniej:

- 1) oznaczenie organu,
- 2) adres siedziby organu.

§ 4. W punkcie 2 pokwitowania osoba kontrolująca wpisuje nazwę miejscowości, w której pokwitowanie jest sporządzane, oraz datę, w której pokwitowanie sporządzono.

§ 5. W punkcie 3 pokwitowania osoba kontrolująca wpisuje kolejno w miejscach do tego przeznaczonych:

- 1) datę zabezpieczenia dokumentów,
- 2) godzinę zabezpieczenia dokumentów,
- 3) pełną nazwę kontrolowanego ośrodka lub pełną nazwę jednostki prowadzącej kontrolowany ośrodek,
- 4) adres siedziby kontrolowanego ośrodka lub kontrolowanej jednostki prowadzącej ośrodek, podając miejscowość, nazwę ulicy, numer domu, numer lokalu, jeżeli występuje.

§ 6.1. W kolumnie 4 wpisuje się numer porządkowy w tabeli zabezpieczonego dokumentu.

2. W kolumnie 5 wpisuje się nazwę zabezpieczonego dokumentu w jej pełnym brzmieniu.

3. W kolumnie 6 wpisuje się oznaczenie dokumentu, które zostało nadane w sposób określony § 11 ust. 6 rozporządzenia, zgodnie z załącznikiem nr 4 do rozporządzenia.

4. W kolumnie 7 wpisuje się datę zwolnienia dokumentu spod zabezpieczenia.

§ 7.1. W kolumnie 8 wpisuje się uwagi, które osoba kontrolująca uzna za ważne z punktu widzenia sporządzanego pokwitowania.

2. Kolumna, o której mowa w ust. 1 może być wykorzystana w szczególności do:

- 1) zaznaczenia czy zabezpieczony dokument jest oryginałem czy kopią,
- 2) pokwitowania przez przedstawiciela ośrodka odebrania dokumentu zwolnionego spod zabezpieczenia,
- 3) oznaczenia ilości stron dokumentu,
- 4) imienia i nazwiska kursanta, którego dotyczy dokument.

§ 8. W punkcie 9 pokwitowania wpisuje się imię, nazwisko i stanowisko przedstawiciela kontrolowanego ośrodka, w obecności którego dokonano zabezpieczenia materiałów dowodowych.

§ 9.1. W punkcie 10 pokwitowania własnoręczny podpis składa osoba wymieniona w § 8 niniejszego załącznika.

2. W przypadku odmowy podpisania pokwitowania, wpisuje się powód odmowy jego podpisania.

§ 10. W punkcie 11 pokwitowania własnoręczny podpis składa osoba kontrolująca.

§ 11.1. W punkcie 12 pokwitowania wpisuje się numer egzemplarza.

2. W punkcie 12 pokwitowania może wystąpić wyłącznie cyfra „1” lub „2”.

§ 12. W punkcie 13 pokwitowania wpisuje się numer w spisie dokumentów, o którym mowa w § 29 ust.1.

§ 13. W przypadku, o którym mowa w § 9 ust. 2 niniejszego załącznika, pokwitowanie może być doręczone zgodnie z przepisami Kpa.

§ 14. Pokwitowanie nie może zawierać skreśleń ani poprawek.

Sposób oznaczania zabezpieczonych dokumentów

§ 1.1. Materiały, o których mowa w §11 ust.1 oznacza się przez wykonanie na nich odcisku pieczęci, której wzór został przedstawiony poniżej, a następnie wypełnienie odpowiednich pól i złożenie podpisów.

2. Jeżeli na zabezpieczanym materiale brakuje miejsca na wykonanie odcisku pieczęci, należy wykonać następujące czynności:

- 1) dokleić do dokumentu banderolę papierową, w sposób nie powodujący nieczytelności jakichkolwiek zapisów w dokumencie;
- 2) krawędź banderoli należy opieczetować w ten sposób, że część pieczęci jest odcisnięta na banderoli, a druga część na dokumencie, do którego doklejona jest banderola. Do pieczętowania używa się pieczęci urzędowej;
- 3) na banderoli należy odcisnąć pieczęć, o której mowa w ust.1.

§ 2.1. Pieczęć zawiera wolne miejsca, które wypełnia osoba kontrolująca.

2. Po wyrazie „zabezpieczono:” osoba kontrolująca wpisuje pełną nazwę zabezpieczanego dokumentu.

3. Po wyrazach „pokwitowanie nr” osoba kontrolująca wpisuje numer pokwitowania, o którym mowa w § 11 ust.1 rozporządzenia.

4. Po wyrazach „w obecności” wpisuje się imię i nazwisko przedstawiciela ośrodka, o którym mowa w § 6 rozporządzenia, lub pracownika, o którym mowa w § 9. ust. 3 rozporządzenia.

5. Pozostałe rubryki wypełnia się zgodnie z ich opisem.

Wzór pieczęci do oznaczania zabezpieczonych dokumentów

<i>Nazwa i adres organu kontrolującego</i>	Miejscowość Data _____. _____. _____. r., godzina	↑ ↓ 30 mm ↑ ↓ 70 mm ↑ ↓ 25 mm
Zabezpieczono: pokwitowanie nr w obecności:		
..... <i>podpis i pieczęć przedstawiciela ośrodka</i> <i>podpis i pieczęć osoby kontrolującej</i>		
Zwolniono z zabezpieczenia, dnia _____. _____. _____. r., godzina <i>podpis i pieczęć osoby kontrolującej</i>		

↑

↓

90 mm

Oznaczenie organu:		Sygnatura akt:	
		Nr protokołu:	
Protokół oględzin			
Miejscowość:	Data:	Godzina:	Imię, nazwisko, stanowisko dokonującego oględzin:
Oględzin dokonano w obecności:			
Stronę powiadomiono o przeprowadzeniu oględzin:			
Na podstawie art. 85 K.p.a. i § 13 ust.1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie szczegółowego zakresu, warunków i trybu kontroli ośrodków szkolenia kierowców (Dz. U. Nr poz.) dokonano oględzin obiektów/pojazdów/przebiegu czynności*:			
1.			
2.			
3.			
4.			
*) Niepotrzebne skreślić			
Na podstawie § 13 ust. 9 rozporządzenia Infrastruktury z dnia w sprawie szczegółowego zakresu, warunków i trybu kontroli ośrodków szkolenia kierowców (Dz. U. Nr poz.) w trakcie oględzin wykorzystano urządzenia do utrwalania dźwięku/obrazu*:			
1.			
2.			
3.			
4.			
*) Niepotrzebne skreślić			
Osoby uczestniczące w oględzinach zostały uprzedzone o utrwalaniu czynności przeprowadzanych w trakcie oględzin za pomocą urządzeń rejestrujących obraz/dźwięk*) wymienionych wyżej, co zostało potwierdzone podpisami:			
.....			
podpisy osób obecnych przy oględzinach		podpis dokonującego oględzin	
strona 1			

15

Na podstawie oględzin stwierdzono:

strona kolejna

strona

Strona ostatnia

Omówienie skreśleń i poprawek w tekście protokołu:		
Omówienie uzupełnień dokonanych w protokole:		
Załączniki do protokołu:		
Omówienie przyczyn odmowy lub niemożności podpisania protokołu:		
Protokół zawiera stron. Sporządzono w 1 egzemplarzu.		
Nr w spisie dokumentów		
Urządzenie rejestrujące dźwięk/obraz * obsługiwał		
Protokół przedstawiono do odczytania * /odczytano *		
Oględziny zakończono dnia o godzinie		
*) Niepotrzebne skreślić		
Podpisy:		
Podpisy osób obecnych przy oględzinach	Podpis osoby obsługującej urządzenie do rejestracji dźwięku/obrazu	Podpis dokonującego oględzin
strona		

Sposób sporządzania protokołu oględzin.

§ 1.1. Protokół oględzin sporządza się wyłącznie w przypadku określonym w § 13 ust. 1 rozporządzenia.

2. Numer protokołu oględzin tworzy się w następujący sposób:

- 1) pierwsze trzy znaki od lewej strony stanowią liczbę porządkową ze spisu spraw, o którym mowa w § 26 ust. 1 rozporządzenia. W przypadkach liczb porządkowych jedno- i dwu- cyfrowych, miejsca przed nimi uzupełnia się zerami;
- 2) kolejne trzy znaki stanowią numer, o którym mowa w § 24 ust. 3 pkt 3 rozporządzenia. W przypadkach liczb porządkowych jedno- i dwu- cyfrowych, miejsca przed nimi uzupełnia się zerami;
- 3) ostatnie dwa znaki stanowią numer, o którym mowa w § 24 ust. 3 pkt 4.

3. Protokół sporządza się w jednym egzemplarzu, który włącza się do akt kontroli.

4. Wszystkie rubryki protokołu powinny być wypełnione.

§ 2.1. Decyzję o przeprowadzeniu oględzin podejmuje każdorazowo osoba kontrolująca.

2. Oględzin dokonuje osoba kontrolująca lub inna osoba, będąca pracownikiem organu.

3. W przypadku gdy oględzin dokonuje osoba inna niż kontrolująca, osoba kontrolująca musi brać udział w oględzinach.

§ 3. Oględzinom podlegają w szczególności:

- a) obiekty – pomieszczenia biurowe, pomieszczenia dydaktyczne, budynki i pomieszczenia związane z działalnością ośrodka, place manewrowe;
- b) pojazdy – służące do prowadzenia zajęć dydaktycznych na placu manewrowym i w ruchu drogowym;
- c) czynności – związane z przebiegiem zajęć dydaktycznych.

§ 4. Protokół z oględzin sporządza się poprzez:

- 1) odciskinięcie pieczęci nagłówkowej organu w rubryce „Oznaczenie organu”;
- 2) wpisanie sygnatury akt i numeru protokołu oględzin w odpowiedniej rubryce protokołu;
- 3) wpisanie w odpowiednich rubrykach: miejscowości, w której dokonywane są oględziny, daty i godziny ich rozpoczęcia oraz imienia, nazwiska i stanowiska osoby dokonującej oględzin;
- 4) w odpowiednich rubrykach należy wymienić z imienia, nazwiska i stanowiska wszystkie osoby, które brały udział w oględzinach;
- 5) w odpowiedniej rubryce należy podać, w jaki sposób i w jakiej dacie powiadomiono stronę postępowania o mających się odbyć oględzinach. W przypadku zawiadomienia pisemnego należy podać jego datę i znak;
- 6) w pozycjach 1, 2, 3, 4 protokołu wpisuje się, jaki obiekt lub czynność podlegała oględzinom. Pozycje niewypełnione należy oznaczyć „XXX”. Obiekt podlegający oględzinom musi być oznaczony w sposób jednoznaczny. Za jednoznaczny sposób oznaczenia przyjmuje się podanie następujących informacji w przypadku:
 - a) budynków, placów – pełny adres pocztowy lub oznaczenie z rejestru gruntów z numerem urzędowym działki, na której znajduje się obiekt oraz numerem rejestru prowadzonego przez odpowiedni organ,
 - b) sal i pomieszczeń – pełny adres pocztowy lub oznaczenie z rejestru gruntów z numerem urzędowym działki, na której znajduje się obiekt oraz numerem rejestru prowadzonego przez odpowiedni organ. Określa się kondygnację, na której znajduje się pomieszczenie, jego numer lub lokalizację zaznaczoną na szkicu,
 - c) pojazdów – numer VIN, numer rejestracyjny,

- d) czynności – rodzaj czynności, miejsce, w którym się odbywała, osoba wykonująca czynności, prowadząca zajęcia, środki techniczne użyte do wykonania czynności.

§ 5.1. W pozycjach 1, 2, 3, 4 odpowiadającym pozycjom, o których mowa w § 4 pkt 6 niniejszego załącznika, należy wpisać rodzaj urządzenia do utrwalania dźwięku i/lub obrazu, jego markę i typ oraz numer fabryczny. Jeżeli urządzenie nie było używane odpowiednie pozycje należy oznaczyć „XXX”.

2. Osoby uczestniczące w oględzinach poinformowane o używaniu sprzętu do rejestracji obrazu i/lub dźwięku, podpisują protokół na 1 stronie w miejscu do tego przeznaczonym.

§ 6.1. Na stronie 2 i ewentualnie kolejnych stronach protokołu opisuje się stwierdzony stan faktyczny.

2. W przypadku oględzin pojazdów, budynków i sal, w protokole oględzin poza ich opisem, powinny być zawarte informacje, dotyczące ich stanu technicznego.

3. W przypadku udziału w zajęciach dydaktycznych sporządza się opis zajęć z podaniem:

- a) tematu zajęć,
- b) godziny rozpoczęcia zajęć,
- c) imienia i nazwiska prowadzącego zajęcia,
- d) poruszanych zagadnień,
- e) pytań zadawanych przez uczestników kursu i sposobu odpowiedzi na te pytania,
- f) przebiegu zajęć.

§ 7.1. Strony protokołu muszą być ponumerowane.

2. Na stronach od trzeciej do ostatniej numer strony wpisuje osoba dokonująca oględzin.

§ 8.1. W przypadku, gdy rubryki na stronie pierwszej protokołu oględzin nie mogą pomieścić wszystkich zapisów, pozostałych zapisów dokonuje się w części opisowej protokołu.

2. W przypadku, o którym mowa w ust.1, do odpowiedniej rubryki wpisuje się adnotację o treści „ciąg dalszy w części opisowej protokołu oględzin”. W części opisowej kontynuację zapisu rozpoczyna się adnotacją „ciąg dalszy zapisów ze strony pierwszej protokołu oględzin”.

§ 9.1. Omówienie skreśleń i poprawek w tekście protokołu polega na zaznaczeniu numeru strony, na której dokonano skreślenia lub poprawki, podając treść, która uległa poprawce lub skreśleniu oraz treść po poprawce lub skreśleniu.

2. W rubryce „Omówienie skreśleń i poprawek” niedopuszczalne są jakiegokolwiek poprawki, skreślenia.

3. Wszelkie poprawki i skreślenia dokonane w protokole oględzin powinny być podpisane przez osobę dokonującą oględzin.

§ 10. Wszelkie uzupełnienia treści protokołu, nadpisanie, omawia się na ostatniej stronie protokołu w odpowiedniej rubryce, stosując odpowiednie postanowienia § 9 niniejszego załącznika.

§ 11.1. W rubryce „Załączniki do protokołu” wpisuje się wszelkie załączniki, zawierające materiał dotyczący oględzin. Należy podać ich rodzaj i ilość.

2. Załącznikami w szczególności mogą być zdjęcia, kasety audio, kasety video, płyty CD oraz inne nośniki informacji.

§ 12.1. Każdy przypadek niemożności lub odmowy podpisania protokołu oględzin wymaga omówienia w odpowiedniej rubryce protokołu.

2. Przeprowadzający oględziny podaje przyczyny, dla których protokół nie został podpisany, z podaniem kto odmówił jego podpisania lub nie mógł go podpisać.

§ 13.1. Przeprowadzający oględziny podaje na ostatniej stronie protokołu oględzin:

- 1) ilość stron, które zawiera protokół,
- 2) numer w spisie dokumentów,
- 3) imię i nazwisko osoby obsługującej urządzenie do rejestracji dźwięku i/lub obrazu. W przypadku, gdy zapisu dźwięku lub/i obrazu nie przeprowadzono wpisuje się „Rejestracji nie przeprowadzono”,
- 4) datę i godzinę zakończenia oględzin.

§ 14. Osoby podpisujące protokół oględzin, parafują każdą jego stronę.

Wzór protokołu przesłuchania świadka

Strona 1

Oznaczenie organu:			Sygnatura akt:		
			Nr protokołu:		
Protokół przesłuchania świadka					
Miejscowość:	Data:	Godzina:	Imię, nazwisko, stanowisko przesłuchującego:		
Przesłuchania dokonano w obecności:					
Stronę powiadomiono o przeprowadzeniu dowodu ze świadka:					
Na podstawie art. 77 § 3 K.p.a. i § 16 ust.1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie szczegółowego zakresu, warunków i trybu kontroli ośrodków szkolenia kierowców oraz (Dz. U. Nr poz.) dokonano przesłuchania niżej wymienionego w charakterze świadka: 1. Imię 2. Nazwisko..... 3. PESEL 4. Data i miejsce urodzenia 5. Miejsce zamieszkania 6. Adres dla doręczeń 7. Stosunek do strony					
Tożsamość świadka stwierdzono na podstawie:					
8. Nazwa dokumentu					
9. Seria i numer dokumentu					
10. Organ wydający dokument					
.....					
Świadka pouczone o prawie odmowy zeznań i odpowiedzi na pytania (art. 83 § 1 i art. 83 § 2 Kpa) i uprzedzone o odpowiedzialności za fałszywe zeznania (art. 233 § 1 kk), co świadek potwierdza własnoręcznym podpisem: podpis świadka					
strona 1					

Oświadczam że:

strona 2

Strony kolejne

Strona

Strona ostatnia

Omówienie skreśleń i poprawek w tekście protokołu:		
Omówienie uzupełnień dokonanych w protokole:		
Załączniki do protokołu:		
Omówienie przyczyn odmowy lub niemożności podpisania protokołu:		
Protokół zawiera stron. Sporządzono w 1 egzemplarzu.		
Nr w spisie dokumentów		
Niniejszy protokół: a) przedstawiono świadkowi do odczytania * b) odczytano świadkowi na jego żądanie *		
Przesłuchanie zakończono dnia o godzinie		
*) Niepotrzebne skreślić		
Podpisy:		
Podpisy osób obecnych przy przesłuchaniu	Podpis świadka	Podpis przesłuchującego
strona		

Sposób sporządzania protokołu przesłuchania świadka.

§ 1.1. Protokół przesłuchania świadka sporządza się wyłącznie w przypadku określonym w § 16 ust. 1 rozporządzenia.

2. Numer protokołu przesłuchania świadka tworzy się w następujący sposób:

- 1) pierwsze trzy znaki od lewej strony stanowią liczbę porządkową ze spisu spraw, o którym mowa w § 26 ust. 1 rozporządzenia. W przypadkach liczb porządkowych jedno- i dwu- cyfrowych, miejsca przed nimi uzupełnia się zerami;
- 2) kolejne trzy znaki stanowią numer, o którym mowa w § 24 ust. 3 pkt 3 rozporządzenia. W przypadkach liczb porządkowych jedno- i dwu- cyfrowych, miejsca przed nimi uzupełnia się zerami;
- 3) ostatnie dwa znaki stanowią numer, o którym mowa w § 24 ust. 3 pkt 4.

3. Protokół sporządza się w jednym egzemplarzu, który włącza się do akt.

4. Niedopuszczalne jest pozostawianie niewypełnionych pól protokołu przesłuchania świadka.

§ 2.1. Decyzję o przesłuchaniu świadka podejmuje każdorazowo osoba kontrolująca.

2. Przesłuchania świadka dokonuje osoba kontrolująca, rozpoczynając przesłuchanie od sprawdzenia tożsamości świadka.

3. Przesłuchanie świadka może przeprowadzić inny organ, właściwy ze względu na miejsce zamieszkania lub pobytu osoby, która ma być przesłuchana.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, protokół przesłuchania świadka sporządzony zgodnie z niniejszym załącznikiem, przesyła się niezwłocznie do organu prowadzącego kontrolę.

§ 3. Do przesłuchania świadka stosuje się przepisy Kpa.

§ 4. Protokół przesłuchania świadka sporządza się poprzez:

- 1) odciskinięcie pieczęci nagłówkowej organu w rubryce „Oznaczenie organu”;
- 2) wpisanie sygnatury akt i numeru protokołu oględzin w odpowiedniej rubryce protokołu;
- 3) wpisanie w odpowiednich rubrykach: miejscowości, w której dokonywane jest przesłuchanie, daty i godziny jego rozpoczęcia oraz imienia, nazwiska i stanowiska osoby przesłuchującej;
- 4) w odpowiednich rubrykach należy wymienić z imienia i nazwiska oraz stanowiska wszystkie osoby, które brały udział w przesłuchaniu;
- 5) w odpowiedniej rubryce należy podać, w jaki sposób i w jakiej dacie powiadomiono stronę postępowania o mającym się odbyć przesłuchaniu świadka. W przypadku zawiadomienia pisemnego należy podać jego datę i znak.

§ 5.1. W protokole przesłuchania świadka podaje się dane osobowe świadka, oznaczone w punktach od 1 do 7.

2. W punkcie 5 podaje się miejsce zamieszkania świadka, określone zgodnie z przepisami kodeksu cywilnego.

3. W punkcie 6 należy wpisać adres podany przez świadka, pod który dostarczana będzie ewentualna korespondencja. Dopuszcza się użycie w tym punkcie słów „jak wyżej”, w przypadku, gdy zapis w punkcie 6 ma być identyczny jak zapis w punkcie 5.

4. W punkcie 7 podaje się stosunek do strony, korzystając z określeń wynikających:

- a) ze stosunku pokrewieństwa,
- b) ze stosunku służbowego.

5. Przez stronę dla potrzeb niniejszego załącznika rozumie się ośrodek kontrolowany.

6. W przypadkach nieokreślonych w ust. 4, w punkcie 7 protokołu przesłuchania, wpisuje się „obcy” lub „obca”.

§ 6. W punktach od 8 do 10 protokołu przesłuchania świadka podaje się rodzaj, serię i numer oraz nazwę organu wydającego dokument, na podstawie którego ustalono tożsamość.

§ 7.1. Przed odebraniem zeznań osoba kontrolująca poucza świadka o prawie odmowy zeznań oraz uprzedza o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

2. Świadek potwierdza własnoręcznym podpisem zapoznanie się z prawami i odpowiedzialnością, o których mowa w ust.1.

§ 8. Na stronie 2 i ewentualnie kolejnych stronach protokołu spisuje się zeznania świadka.

§ 9. Strony protokołu przesłuchania świadka muszą być ponumerowane.

§ 10.1. W przypadku, gdy na stronie pierwszej protokołu przesłuchania świadka, rubryki nie mogą pomieścić wszystkich zapisów, osoba prowadząca przesłuchanie dokonuje pozostałych zapisów w części opisowej protokołu.

2. W przypadku, o którym mowa w ust.1, do odpowiedniej rubryki wpisuje się adnotację o treści „ciąg dalszy w części opisowej protokołu przesłuchania świadka”. W części opisowej kontynuację zapisu rozpoczyna się adnotacją „ciąg dalszy zapisów ze strony protokołu przesłuchania świadka”.

§ 11.1. Omówienie skreśleń i poprawek w tekście protokołu polega na zaznaczeniu numeru strony, na której dokonano skreślenia lub poprawki, podając treść, która uległa poprawce lub skreśleniu oraz treść po poprawce lub skreśleniu.

2. W rubryce omówienie skreśleń i poprawek niedopuszczalne są jakiegokolwiek poprawki, skreślenia.

3. Wszelkie poprawki i skreślenia dokonane w protokole przesłuchania świadka powinny być podpisane przez osobę, dokonującą przesłuchania świadka.

§ 12. Wszelkie uzupełnienia treści protokołu, nadpisanie omawia się na ostatniej stronie protokołu w odpowiedniej rubryce, stosując odpowiednie postanowienia § 11 niniejszego załącznika.

§ 13.1. W rubryce „Załączniki do protokołu” wpisuje się wszelkie załączniki przedstawione przez świadka, zawierające materiał dotyczący przeprowadzanej kontroli. Należy podać rodzaj i ilość.

2. Załącznikami w szczególności mogą być dokumenty w oryginale lub ich kopie, zdjęcia, kasety audio, kasety video, płyty CD oraz inne nośniki informacji.

§ 14.1. Każdy przypadek niemożności lub odmowy podpisania protokołu przesłuchania świadka wymaga omówienia w odpowiedniej rubryce protokołu.

2. Przeprowadzający przesłuchanie świadka podaje przyczyny, dla których protokół nie został podpisany.

§ 15. Przeprowadzający przesłuchanie świadka podaje na ostatniej stronie protokołu przesłuchania świadka:

- 1) ilość stron, które zawiera protokół;
- 2) numer w spisie dokumentów;
- 3) datę i godzinę zakończenia przesłuchania.

§ 16. Osoby podpisujące protokół przesłuchania świadka parafują każdą jego stronę.

Wzór protokołu z kontroli

strona 1

1	Oznaczenie organu:	Protokół nr z kontroli ośrodka szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców	2	Data:
			3	Egzemplarz nr
Podstawa prawna kontroli: art..... ustawy z dnia o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr poz. oraz § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie szczegółowego zakresu, warunków i trybu kontroli ośrodków szkolenia kierowców (Dz. U. Nr poz.).				
4	Kontrolę przeprowadził:	5	Nr upoważnienia:	
6	Tematyka kontroli:	7	Okres objęty kontrolą:	
8	Czas trwania kontroli:			
A. Jednostka kontrolowana				
9	Nazwa:			
10	Adres:			
11	NIP:	12	REGON/PESEL*	
13	Podstawa prawna działalności:			
14	Nr wpisu:	15	Nr poświadczenia	
16	O podjęciu działalności zawiadomiono starostę* : w terminie/nie w terminie/nie dotyczy			
17	Podmiot** : osoba fizyczna ☐ spółka prawa cywilnego ☐ spółka prawa handlowego ☐ Wpis do KRS inna jednostka organizacyjna ☐			
18	Ośrodek prowadzi szkolenie w zakresie kategorii** :			
	☐ A	☐ A1	☐ B	☐ B1
	☐ C	☐ C1	☐ D	☐ D1
	☐ E	☐ B+E	☐ C+E	☐ C1+E
	☐ D+E	☐ D1+E	☐ - T	☐ - tramwaj
19	Kierownik ośrodka imię nazwisko, zajmuje stanowisko od:			
20	Osoba upoważniona do udziału w kontroli zgodnie z § 10 ust. 3 rozporządzenia			
Strona 1				

21

Postępowanie upadłościowe lub likwidacyjne, zaległości i zobowiązania:

1) W stosunku do ośrodka prowadzone jest postępowanie:
a) likwidacyjne * TAK / NIE
b) upadłościowe * TAK / NIE

2) Ośrodek zalega w regulowaniu:
a) zobowiązań podatkowych * TAK / NIE
b) opłat i składek na ubezpieczenie społeczne * TAK / NIE

22

Ośrodek zatrudnia następujące osoby:

L.p.	Imię nazwisko	Stanowisko	Zatrudniony od	Forma zatrudnienia	Uwagi
1.					
2.					
3.					
4.					
5.					
6.					
7.					
8.					
9.					
10.					

B. Pomieszczenie biurowe

23

Lokalizacja:

24

Dni i godziny otwarcia biura/ośrodka:

Pn Wt Śr Cz Pt Sb Nd

25

Sposób przechowywania i zabezpieczenia pieczęci oraz druków ścisłego zarachowania:

26

Wypożyczenie biura ośrodka** :

Miejsca siedzące dla interesantów☐Tablica ogłoszeń☐

Toaleta dla interesantów☐Telefon☐Telefax☐Kserokopiarka☐

Estetyka pomieszczenia* : zadowolająca / niezadowolająca

Strona 2

27		Osoby zapisane i uczestniczące w kursach:														
Ilość osób		Kategoria														
		A1	A	B1	B	C1	C	D1	D	B+E	C1+E	C+E	D1+E	D+E	T	Tr
zapisanych na kursy od początku roku, w którym odbywa się kontrola																
uczestniczących w kursach w trakcie trwania kontroli	programowy															
	ogółem															
28		Dokumentacja kursów prowadzona przez ośrodek: Sporządzona zgodnie z obowiązującymi przepisami* : TAK / NIE Prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami* : TAK / NIE Dokumentacja prowadzona czytelnie (bez wycierania, zamazywania itp.) * : TAK / NIE Dokumentacja zawiera wszystkie wymagane zapisy * : TAK / NIE Osoby przyjęte na kurs spełniają warunki określone w ustawie* : TAK / NIE Osoby towarzyszące spełniają warunki określone w ustawie* : TAK / NIE Wydawanie dokumentów, w tym zaświadczeń o ukończeniu kursu, zgodnie z obowiązującymi przepisami* : TAK / NIE Przekazywanie informacji o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia kursu do starosty zgodnie z obowiązującymi przepisami* : TAK / NIE Lista uczestników kursu* : Bez uzupełnień / uzupełniona zgodnie z obowiązującymi przepisami / uzupełniona niezgodnie z obowiązującymi przepisami. Dane osób, które ukończyły kurs przekazano do CEK* : w terminie / po terminie / nie przekazano														
C. Pomieszczenia dydaktyczne																
29		Sale dydaktyczne: Ośrodek dysponuje następującymi salami dydaktycznymi, oznaczonymi dla potrzeb kontroli odpowiednio numerami jak niżej: Sala nr 1 o powierzchni m², w której znajduje się miejsc siedzących, jest zlokalizowana: Sala nr 2 o powierzchni m², w której znajduje się miejsc siedzących, jest zlokalizowana: Sala nr 3 o powierzchni m², w której znajduje się miejsc siedzących, jest zlokalizowana:														
Strona 3																

30	Wypożyczenie sal:			
L.p.	Wypożyczenie	Sala 1	Sala2	Sala3
1.	Tablica			
2.	Plansze ze znakami drogowymi			
3.	Plansze ze skrzyżowaniami			
4.	Makiety do prezentacji sytuacji drogowych			
5.	Komplet aktów prawnych			
6.	Rzutnik			
7.	Ekran do rzutnika			
8.	Zestaw TV + Video			
9.	Kasety video z sytuacjami drogowymi			
10.	Komputer			
11.	Programy komputerowe			
31	Syntetyczny opis wyposażenia:			
32	Inne warunki dotyczące sal dydaktycznych:			
L.p.	Inne warunki	Sala 1	Sala 2	Sala 3
1.	Forma dysponowania salą			
2.	Toaleta w bezpośrednim sąsiedztwie sali			
3.	Wyznaczone miejsca do palenia tytoniu			
4.	Oświetlenie (Sprawne/Niesprawne)			
5.	Estetyka (Zadawalająca/Niezadawalająca)			
33	Pracownie posiadane przez ośrodek:			
Nazwa:				
Lokalizacja:				
Strona 4				

34	Plac manewrowy:			
Ośrodek dysponuje następującymi placami manewrowymi, oznaczonymi dla potrzeb kontroli odpowiednio numerami jak niżej: 1. Plac manewrowy o powierzchni m², zlokalizowany: dla kat. 2. Plac manewrowy o powierzchni m², zlokalizowany: dla kat.				
35	Wypożyczenie i informacje dotyczące placu manewrowego:			
L.p.	Informacje		Plac 1	Plac 2
1.	Forma dysponowania placem			
2.	Nawierzchnia	utwardzona		
		Asfalt/Beton/Kostka brukowa		
3.	Oświetlenie			
4.	Dostępność toalety			
5.	Pomieszczenie (wiata) przeciwdeszczowa			
6.	Oznakowanie stanowisk (linie wyznaczające)			
7.	Oznakowanie stanowisk (pachołki)			
8.	Plac wyłączony z ruchu innych pojazdów			
9.	Dostępność wszystkich stanowisk wymaganych przepisami.			
10.	Zgodność stanowisk i ich wymiarów z wymaganiami przepisów			
36	Dostępność placu:			
	Plac 1			
	Pn Wt Śr Cz Pt Sb Nd			
	Plac 2			
	Pn Wt Śr Cz Pt Sb Nd			
37	Wykorzystanie placu:			
	Wspólnie z kontrolowanym ośrodkiem z placu manewrowego korzystają:			
	1			
	2			

Strona 5

strona 6

E. Pojazdy										
38	Ilość pojazdów, przeznaczonych do szkolenia z podziałem na kategorie:									
A1	A	B1	B	C1	C	D1	D	E	T	Tramwaj

39	Szczegółowy wykaz pojazdów:									
L.p.	Rodzaj	Marka i typ	Nr rejestracyjny	Forma dysponowania	Uwagi					
1.										
2.										
3.										
4.										
5.										
6.										
7.										
8.										
9.										
10.										
11.										
12.										
F. Zajęcia dydaktyczne										
40	Zajęcia dydaktyczne, teoria: Zajęcia prowadzone w formie **: wykładu ☐ warsztatów ☐ konsultacji indywidualnych ☐									
41	Zajęcia dydaktyczne praktyczne (średnia liczba godzin przypadająca na jednego kursanta): Prowadzone na placu manewrowym w wymiarze godzin średnio Prowadzone w ruchu miejskim w wymiarze godzin średnio Prowadzone w ruchu poza miejskim w wymiarze godzin średnio									
Strona 6										

G. Egzamin wewnętrzny

42 Środki dydaktyczne wykorzystywane do przeprowadzania egzaminów:

43 Sposób i tryb prowadzenia egzaminu:

44 Sposób i kryteria oceny:

45 Egzaminy poprawkowe:

46 Analiza wyników (zdawalności) egzaminów:

H. Skargi

Ilość skarg, które wpłynęły w okresie objętym kontrolą	Rozpatrzone skarg	W tym:		
		Na korzyść osoby skarżącej	Pozostałe	Nierozpatrzone
a	b	c	b - c	a - b

I. Kontrole

Ostatnia kontrola przeprowadzona w ośrodku odbyła się

wydano zalecenia pokontrolne nr

Zalecenia pokontrolne wykonano * **w całości / w części / nie wykonano**

Strona
strona ostatnia

Omówienie skreśleń i poprawek w tekście protokołu:		
Omówienie uzupełnień dokonanych w protokole:		
Załączniki do protokołu:		
Omówienie przyczyn odmowy lub niemożności podpisania protokołu:		
Protokół zawiera stron. Sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach.		
Nr w spisie dokumentów		
Niniejszy protokół: a) przedstawiono do odczytania * , b) odczytano na żądanie * .		
Kontrolę zakończono dnia o godzinie		
Podpisy:		
Podpisy osób, o których mowa w punkcie 19 i 20 protokołu.	Pieczęć nagłówkowa kontrolowanego	Podpis osoby kontrolującej
*) Niepotrzebne skreślić **) Właściwe zaznaczyć „X”		
strona		

Sposób sporządzania protokołu z kontroli.

§ 1.1. Protokół z kontroli, zwany dalej protokołem składa się z części syntetycznej i opisowej.

2. W przypadku kontroli wycinkowej o zawężonej tematyce kontroli, punkty protokołu dotyczące tematów nie ujętych w programie kontroli wykreśla się dużą literą „Z”.

3. Numer protokołu z kontroli tworzy się w następujący sposób:

- 1) pierwsze trzy znaki od lewej strony stanowią liczbę porządkową ze spisu spraw, o którym mowa w § 26 ust. 1 rozporządzenia. W przypadkach liczb porządkowych jedno- i dwu- cyfrowych, miejsca przed nimi uzupełnia się zerami;
- 2) kolejne trzy znaki stanowią numer, o którym mowa w § 24 ust. 3 pkt 3 rozporządzenia. W przypadkach liczb porządkowych jedno- i dwu- cyfrowych, miejsca przed nimi uzupełnia się zerami;
- 3) ostatnie dwa znaki stanowią numer, o którym mowa w § 24 ust. 3 pkt 4.

4. Protokół sporządza się w dwóch egzemplarzach z których:

- 1) egzemplarz nr 1 pozostawia się w kontrolowanym ośrodku,
- 2) egzemplarz nr 2 włącza się do akt kontroli, prowadzonych przez organ.

5. W kontrolowanym ośrodku nie pozostawia się protokołów przesłuchania świadka, protokołu oględzin, ani żadnych innych dokumentów stanowiących akta kontroli, z zastrzeżeniem ust. 4.

§ 2. Każdy zapis dokonany w części syntetycznej protokołu:

- 1) który ze względu na jego objętość nie mieści się w rubryce lub
- 2) wymagający uzupełnienia lub
- 3) stwierdzający nieprawidłowości,

wymaga omówienia w części opisowej protokołu.

§ 3. Omówienia w części opisowej protokołu z kontroli nie wymaga się w przypadku:

- 1) dokonania oględzin udokumentowanych w sposób, o którym mowa w § 13 ust. 4 rozporządzenia
- 2) przesłuchania świadka udokumentowanego w sposób, o którym mowa § 17 ust. 1

§ 4.1. Sporządzenie protokołu polega na wypełnieniu wszystkich jego punktów i części opisowej z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w § 1 ust. 2 niniejszego załącznika.

2. W części nagłówkowej protokołu należy wypełnić punkty od 1 do 8. Prawidłowe wypełnienie tej części polega na:

- 1) odcisnięciu w polu nr 1 pieczęci z nazwą organu i jego adresem,
- 2) wpisaniu w pole oznaczone liczbą:
 - a) 2 – daty sporządzenia protokołu,
 - b) 3 – numeru egzemplarza protokołu. W polu tym może wystąpić wyłącznie cyfra „1” lub „2”,
 - c) 4 – imienia, nazwiska i stanowiska służbowego osoby kontrolującej,
 - d) 5 – pełnego numeru upoważnienia, o którym mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia,
 - e) 6 – tematyki kontroli, dotyczy to kontroli wycinkowych. W przypadku kontroli kompleksowych dopuszcza się zapis „kontrola kompleksowa”,
 - f) 7 – dokładnego przedziału czasu, którego dotyczy kontrola. Podaje się datę początku i końca przedziału.
 - g) 8 – daty faktycznego rozpoczęcia i zakończenia kontroli.

3. Część nagłówkową wypełnia się niezależnie od rodzaju prowadzonej kontroli, o którym mowa w § 5 ust.1 rozporządzenia.

§ 5.1. Część A protokołu dotyczy podstaw prawnych prowadzenia działalności przez kontrolowany ośrodek i jego danych identyfikacyjnych.

2. Przed wypełnieniem tej części protokołu należy dokonać weryfikacji dokumentów dotyczących podstaw prawnych prowadzenia działalności ośrodka.

3. W części A wypełnia się punkty od 9 do 22 bez względu na rodzaj prowadzonej kontroli, o którym mowa w § 6 ust.1 rozporządzenia.

4. Prawidłowe wypełnienie części A protokołu polega na wpisaniu w punkcie oznaczonym liczbą:

- 1) 9 – pełnej nazwy podmiotu prowadzącego ośrodek,
- 2) 10 – pełnego adresu ośrodka z numerem kodu pocztowego miejscowości, w której ośrodek ma siedzibę,
- 3) 11 – numeru identyfikacji podatkowej,
- 4) 12 – numeru REGON na podstawie odpowiedniego dokumentu lub numeru PESEL w przypadku, gdy podmiotem jest osoba fizyczna na podstawie dokumentu tożsamości, zawierającego ten numer. W przypadku spółki cywilnej podaje się numery PESEL wszystkich wspólników na podstawie dokumentów tożsamości, o których mowa wyżej. § 2 niniejszego załącznika stosuje się odpowiednio.
- 5) 13 – cech identyfikacyjnych dokumentu stanowiącego podstawę działalności gospodarczej ośrodka. W szczególności dokumentami takimi mogą być:
 - a) zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej,
 - b) postanowienie o wpisie do Krajowego Rejestru Sądowego,
 - c) dokument powołujący jednostkę organizacyjną,
 - d) statut.
- 6) 14 – numeru zezwolenia na prowadzenie ośrodka szkolenia, o którym mowa w ustawie,
- 7) 15 – numeru certyfikatu jakości, o którym mowa w ustawie,
- 8) 16 – „nie dotyczy” w przypadku jednostek innych niż wojskowe, podległe resortowi spraw wewnętrznych i szkoły,
- 9) 17 – znaku „X” w odpowiedni kwadrat. Kwadrat „inna jednostka organizacyjna” oznacza się znakiem „X”, jeżeli ośrodek prowadzony jest przez:
 - a) szkołę,
 - b) jednostkę wojskową,
 - c) jednostkę resortu spraw wewnętrznych,
 - d) inne jednostki nie będące jednostkami określonymi przez pozostałe kwadraty,
- 10) 18 – znaku „X” we właściwe kwadraty, określające posiadane przez ośrodek uprawnienia do szkolenia w zakresie odpowiednich kategorii,
- 11) 19 – imienia i nazwiska kierownika ośrodka oraz daty, od kiedy zajmuje to stanowisko,
- 12) 20 – imienia i nazwiska osoby upoważnionej, o której mowa w § 9 ust. 3 rozporządzenia,
- 13) 21 – skreślenie odpowiednich słów,
- 14) 22 – imion i nazwisk wszystkich osób zatrudnionych przez ośrodek, z podaniem stanowisk, daty rozpoczęcia zatrudnienia, formy zatrudnienia. W przypadku instruktorów w kolumnie „stanowisko” wpisuje się numer, pod którym instruktor wpisany jest do ewidencji. W kolumnie „forma zatrudnienia” należy określić czy jest to stosunek pracy, a jeżeli nie to określić rodzaj zatrudnienia. W kolumnie „uwagi” podaje się cechy umowy, dotyczącej zatrudnienia w formie innej niż stosunek pracy.

5. Wiersze tabeli w punkcie 22, które nie są wypełnione oznacza się dużą literą „Z”.

§ 6.1. Osoba kontrolująca dokonuje sprawdzenia wymogu niekaralności osób, o których mowa w ustawie.

2. Wynik sprawdzenia, o którym mowa w ust. 1, zamieszcza się w części opisowej protokołu, podając kiedy i jakie czynności podjęto w związku ze sprawdzeniem.

§ 7.1. Część B protokołu dotyczy pomieszczeń biurowych, jakimi dysponuje ośrodek.

2. Przed wypełnieniem tej części protokołu należy dokonać sprawdzenia tytułu do dysponowania lokalem biurowym.

3. Wynik sprawdzenia, o którym mowa w ust. 2, zamieszcza się w punkcie 23 protokołu, podając formę dysponowania lokalem, cechy identyfikacyjne dokumentu określającego prawo do dysponowania lokalem biurowym, datę ważności prawa do dysponowania lokalem, oznaczenie stron dokumentu, dokładny adres biura ośrodka.

§ 8.1. W części B protokołu wypełnia się punkty od 23 do 28.

2. Prawidłowe wypełnienie części B protokołu polega na:

- 1) wpisaniu w punkcie oznaczonym liczbą:
 - a) 24 – godzin, w których biuro jest czynne w kolejnych dniach tygodnia. Dni tygodnia, w których biuro jest nieczynne oznacza się znakiem „XXX”,
 - b) 25 – sposobu przechowywania i zabezpieczenia pieczęci oraz druków ścisłego zarachowania.;
- 2) oznaczeniu znakiem „X” w punkcie 26 posiadanego wyposażenia;
- 3) skreślenia w punkcie oznaczonym liczbą 26 i liczbą 28 odpowiedzi fałszywych, pozostawiając tylko odpowiedzi prawdziwe.

3. W punkcie oznaczonym liczbą 27 podaje się liczbę osób:

- 1) zapisanych na kursy od początku roku, w którym odbywa się kontrola;
- 2) uczestniczących w kursach w trakcie trwania kontroli z podziałem na rodzaje kursów;
- 3) ogólną liczbę osób uczestniczących w kursach w trakcie trwania kontroli.

§ 9.1. Część C protokołu dotyczy pomieszczeń dydaktycznych, jakimi dysponuje ośrodek.

2. Przed wypełnieniem tej części protokołu należy dokonać sprawdzenia tytułu do dysponowania salą lub salami dydaktycznymi.

3. Wynik sprawdzenia, o którym mowa w ust. 2, zamieszcza się w punkcie 32 protokołu, podając formę dysponowania salą lub salami, cechy identyfikacyjne dokumentu określającego prawo do dysponowania salą lub salami, datę ważności prawa do dysponowania salą lub salami, oznaczenie stron dokumentu, dokładny adres, pod którym znajduje się sala lub sale.

§ 10.1. W części C protokołu wypełnia się punkty od 29 do 33.

2. Prawidłowe wypełnienie części C protokołu polega na wpisaniu w punkcie oznaczonym liczbą:

- 1) 29 – powierzchni w metrach kwadratowych, ilości miejsc siedzących w każdej sali. Ponadto podaje się dokładny adres każdej z sal. W niewypełnione miejsca należy wstawić „XXX”. Jeżeli ośrodek przedstawił do kontroli więcej niż trzy sale, kolejne sale opisuje się w części opisowej protokołu.
- 2) 30 – wyposażenia w wierszach od 1 do 11 tabeli. Posiadanie odpowiedniego wyposażenia w odpowiednim wierszu oznacza się liczbą, określającą ilość sztuk. Brak wyposażenia wymienionego w odpowiednim wierszu oznacza się znakiem „XXX”.
- 3) 31 – syntetycznego opisu wyposażenia, podając jego stan techniczny, opis zawartości kaset wideo, programów komputerowych, dotyczących szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdem.
- 4) 32 – „TAK” w wierszu drugim, jeżeli wszystkie warunki są spełnione, lub „NIE”, jeżeli nie są spełnione. W wierszu 4 należy wpisać literę S-sprawne lub N-niesprawne. Oceniając estetykę w wierszu 5 podaje się Z-zadawalająca lub

N-niezadawalająca. W wolnych niewypełnionych miejscach należy wstawić znak „XXX”.

- 5) 33 – rodzaj, nazwę i dokładny adres pracowni, o ile ośrodek taką posiada. W przeciwnym przypadku wpisuje się „nie posiada”.

§ 11.1. Część D protokołu dotyczy placu manewrowego, jakim dysponuje ośrodek.

2. Przed wypełnieniem tej części protokołu należy dokonać sprawdzenia tytułu do dysponowania placem lub placami manewrowymi.

3. Wynik sprawdzenia, o którym mowa w ust. 2, zamieszcza się w punkcie 35 wiersz 1 protokołu, podając formę dysponowania placem lub placami, cechy identyfikacyjne dokumentu określającego prawo do dysponowania placem lub placami, datę ważności prawa do dysponowania placem lub placami, oznaczenie stron dokumentu, dokładny adres, pod którym znajdują się plac lub place.

§ 12.1. W części D protokołu wypełnia się punkty od 34 do 37.

2. Prawidłowe wypełnienie części D protokołu polega na wpisaniu w punkcie oznaczonym liczbą:

- 1) 34 – powierzchni w metrach kwadratowych, jego lokalizacji i kategorii uprawnień dla jakich przeznaczony jest plac. Jeżeli ośrodek przedstawił do kontroli więcej niż dwa place manewrowe, kolejne place opisuje się w części opisowej protokołu;
- 2) 35 wiersz 2 – „TAK” w przypadku nawierzchni utwardzonej, w przeciwnym przypadku wpisać „NIE”. W przypadku odpowiedzi „TAK” należy wybrać jedną z liter „A”, „B” lub „K”, oznaczających rodzaj nawierzchni. W przypadku odpowiedzi „NIE” należy wpisać „Nie dotyczy”;
- 3) 35 wiersz 3 do 10 – „TAK” lub „NIE” odpowiednio do stwierdzonego stanu faktycznego;
- 4) 36 – przedziału czasu w jakim dostępny jest plac lub place manewrowe w poszczególne dni tygodnia;
- 5) 37 – nazwę innych ośrodków, korzystających wspólnie z kontrolowanym ośrodkiem z placu manewrowego.

3. Niewypełnione rubryki protokołu oznacza się znakiem:

- 1) „XXX” – w punktach 34 i 37 protokołu
- 2) „XXX” – w punkcie 35 protokołu i punkcie 36 protokołu, jeżeli w określonym dniu plac manewrowy nie jest dostępny dla ośrodka.

§ 13.1. Część E protokołu dotyczy pojazdów wykorzystywanych do szkolenia.

2. Przed wypełnieniem tej części protokołu należy dokonać sprawdzenia tytułu do dysponowania pojazdem lub pojazdami.

3. Wynik sprawdzenia, o którym mowa w ust. 2, zamieszcza się w punkcie 39 protokołu, podając formę dysponowania pojazdem lub pojazdami, cechy identyfikacyjne dokumentu określającego prawo do dysponowania pojazdem lub pojazdami, datę ważności prawa do dysponowania pojazdem lub pojazdami, oznaczenie stron dokumentu w przypadku zawartych umów.

4. Jeżeli ośrodek posiada więcej niż dziesięć pojazdów, kolejne pojazdy należy opisać w części opisowej protokołu.

§ 14.1. W części E protokołu wypełnia się punkty od 38 do 39.

2. Prawidłowe wypełnienie części E protokołu polega na wpisaniu w punkcie oznaczonym liczbą:

- 1) 38 – liczby pojazdów przeznaczonych do szkolenia z podziałem na poszczególne kategorie uprawnień do kierowania pojazdami. W punkcie 38 nie podaje się ilości

pojazdów, niebędących w dyspozycji ośrodka, a przeznaczonych do szkolenia z osobą towarzyszącą.

- 2) 39 – rodzaju, marki, typu, numeru rejestracyjnego, formy dysponowania pojazdem. Każdy wiersz dotyczy jednego pojazdu. Dane wpisuje się na podstawie dowodu rejestracyjnego. W kolumnie „forma dysponowania” wpisuje się w szczególności:

- a) własność,
- b) współwłasność,
- c) leasing,
- d) dzierżawa,
- e) użyczenie.

3. W przypadku, gdy w kolumnie „Forma dysponowania” jest zapis inny niż określony w ust. 2 pkt 2 lit. a, w kolumnie „Uwagi” należy podać:

- 1) w przypadku współwłasności, imiona, nazwiska i adresy wszystkich współwłaścicieli, lub
- 2) w pozostałych przypadkach dane identyfikujące dokument stwierdzający prawo dysponowania pojazdem,
- 3) informacje dotyczące ważności badań technicznych.

4. W punktach 38 i 39 w niewypełnione rubryki należy wpisać „XXX”.

§ 15.1. Część F protokołu dotyczy przeprowadzonych przez ośrodek zajęć dydaktycznych.

2. W części F protokołu wypełnia się punkty od 40 do 42.

3. Prawidłowe wypełnienie części F protokołu polega na wpisaniu w punkcie oznaczonym liczbą:

- 1) 40 – znaku „X” dla zaznaczenia odpowiedniego kwadratu;
- 2) 41 – średniej ilości godzin przypadających na jednego kursanta dotyczących:
 - a) zajęć prowadzonych na placu manewrowym,
 - b) zajęć prowadzonych w ruchu miejskim,
 - c) zajęć prowadzonych w ruchu poza miejskim.

§ 16. Ustalenia dokonane w trakcie kontroli w zakresie prowadzenia zajęć dydaktycznych, zamieszcza się w części opisowej.

§ 17.1. Część G protokołu dotyczy egzaminów wewnętrznych, przeprowadzanych w ośrodku.

2. W części G protokołu zamieszcza się informacje syntetyczne uzyskane w trakcie kontroli. Podstawą zapisów w tej części protokołu jest weryfikacja materiałów używanych do egzaminu wewnętrznego, regulaminu egzaminu, wyjaśnienia pracowników ośrodka.

3. Osoba kontrolująca może przeprowadzić oględziny egzaminu wewnętrznego. W takim przypadku ustalenia oględzin zawarte są w protokole oględzin.

§ 18.1. W części G protokołu wypełnia się punkty od 42 do 46.

2. Prawidłowe wypełnienie części G protokołu polega na wpisaniu w punkcie oznaczonym liczbą:

- 1) 42 – rodzaju wykorzystywanych materiałów do przeprowadzania egzaminu wewnętrznego. Podaje się rodzaj pomocy i materiałów, ich pochodzenie, itp.;
- 2) 43 – sposobu i trybu przeprowadzania egzaminu wewnętrznego, ustalonego na podstawie odpowiednich dokumentów. W przypadku braku jasnych zasad określających tryb i sposób prowadzenia egzaminu, należy ten fakt szczegółowo omówić w części opisowej;
- 3) 44 – sposobu i kryteriów oceny, na podstawie odpowiednich dokumentów. Należy podać jakie działania są podejmowane dla bezstronnej oceny egzaminu;
- 4) 45 – warunki przystąpienia do egzaminu poprawkowego, z uwzględnieniem wysokości i pobierania ewentualnych opłat za egzamin poprawkowy;

- 5) 46 – analizę wyników (zdawalności) egzaminu wewnętrznego, czy jest przeprowadzana, jakie są wyniki tej analizy, jakie wnioski są wyciągane. Jeżeli analiza nie jest prowadzona lub jej wyniki nie są brane pod uwagę, należy to omówić szczegółowo w części opisowej protokołu.

§ 19.1. Część H protokołu dotyczy skarg na ośrodek, które wpłynęły w okresie objętym kontrolą.

2. Jeżeli w okresie objętym kontrolą skarg nie wniesiono, w każdej kolumnie tabeli należy wpisać znak „XXX”.

3. Ustalenia w zakresie złożonych skarg oraz analizę tych skarg zamieszcza się w części opisowej protokołu.

4. Analiza skargi polega na zapoznaniu się z jej treścią, ocenie jej zasadności, ustaleniu, jakie czynności zostały podjęte przez ośrodek w związku z jej rozpoznaniem, w jaki sposób została załatwiona, jakie wnioski wyciągnięto.

§ 20.1. Część I protokołu dotyczy kontroli, które przeprowadzono w ośrodku w okresie poprzedzającym kontrolę.

2. W części I należy wpisać datę poprzedniej kontroli, numer zaleceń pokontrolnych, jeżeli były wydane, sposób wykonania zaleceń pokontrolnych.

3. Jeżeli zalecenia pokontrolne nie zostały wydane, w miejsce na wpisanie ich numeru wpisuje się „XXX”.

4. Jeżeli zaleceń pokontrolnych nie wykonano lub wykonano częściowo, osoba kontrolująca zamieszcza ustalenia w tej sprawie w części opisowej protokołu.

§ 21.1. Część J protokołu przeznaczona jest na część opisową, w której zamieszczane są ustalenia kontroli niezamieszczone w innym miejscu w protokole.

2. W części J osoba kontrolująca zamieszcza ustalenia kontroli, opis stwierdzonych nieprawidłowości oraz inne informacje, które osoba kontrolująca uzna za istotne z punktu widzenia prowadzonej kontroli.

§ 22.1. Omówienie skreśleń i poprawek w tekście protokołu polega na zaznaczeniu numeru strony, na której dokonano skreślenia lub poprawki, podając treść, która uległa poprawce lub skreśleniu oraz treść po poprawce lub skreśleniu.

2. W rubryce „Omówienie skreśleń i poprawek” niedopuszczalne są jakiegokolwiek poprawki lub skreślenia.

3. Wszelkie poprawki i skreślenia, dokonane w protokole, powinny być podpisane przez osobę kontrolującą.

§ 23. Wszelkie uzupełnienia treści protokołu, nadpisanie omawia się na ostatniej stronie protokołu w odpowiedniej rubryce, stosując odpowiednie postanowienia § 22 niniejszego załącznika.

§ 24.1. W rubryce „Załączniki do protokołu” wpisuje się wszelkie załączniki, zawierające materiał dotyczący przeprowadzanej kontroli. Należy podać rodzaj i ilość załączników.

2. Załącznikami w szczególności mogą być dokumenty w oryginale lub ich kopie, protokoły oględzin, protokoły przesłuchania świadka.

§ 25.1. Każdy przypadek niemożności lub odmowy podpisania protokołu wymaga omówienia w odpowiedniej rubryce protokołu.

2. Osoba kontrolująca podaje przyczyny, dla których protokół nie został podpisany.

§ 26.1. Osoba kontrolująca podaje na ostatniej stronie protokołu:

- 1) ilość stron, które zawiera protokół,

- 2) numer w spisie dokumentów,
- 3) datę i godzinę zakończenia kontroli.

§ 27. Osoby podpisujące protokół parafują każdą jego stronę.

Wzór spisu dokumentów

Spis dokumentów kontroli			
Sygnatura akt kontroli			Nr kontrolowanego ośrodka:
1	2	3	4
L.p.	Nr dokumentu	Treść	Uwagi
	Data		

Sposób sporządzania spisu dokumentów

§ 1.1. Spis dokumentów zawiera wykaz dokumentów zawartych w aktach kontroli, sporządzonych lub przedstawionych osobie kontrolującej w związku z przeprowadzaną kontrolą ośrodka.

2. Spis dokumentów umieszcza się w aktach kontroli jako pierwszą stronę.

3. Wszelkie skreślenia i poprawki powinny zapewniać czytelność spisu. Każda poprawka powinna być parafowana przez osobę kontrolującą.

4. Oznaczenie organu powinno znajdować się w lewym górnym rogu spisu dokumentów.

5. W nagłówku spisu dokumentów podaje się oznaczenie akt kontroli oraz numer zezwolenia kontrolowanego ośrodka.

§ 2.1. W kolumnie „1” wpisuje się numer kolejny przychodzącego dokumentu.

2. Numer o którym mowa w ust. 1 wpisuje się na dokumencie w górnej połowie dokumentu, po jego prawej stronie, a w przypadku dokumentów określonych niniejszym rozporządzeniem, w miejscu do tego przeznaczonym.

§ 3.1. W kolumnie „2” wpisuje się numer dokumentu, a w przypadku dokumentu bez oznaczenia należy wpisać „bez numeru”.

2. W kolumnie „2” w rubryce „Data” wpisuje się datę otrzymania dokumentu, a w przypadku dokumentów określonych niniejszym rozporządzeniem, datę ich sporządzenia.

§ 4. W kolumnie „3” wpisuje się zwięzłą uwagę, z określeniem rodzaju dokumentu i jego zawartości.

§ 5.1. W kolumnie „4” wpisuje się liczbę załączników do dokumentu, z podaniem ich rodzaju.

2. Jeżeli załączniki nie występują, należy wpisać „bez załączników”.

3. W kolumnie „4” mogą być podane inne informacje, które osoba kontrolująca uzna za istotne dla prowadzenia akt kontroli.

Wzór albumu zdjęciowego

strona 1

Oznaczenie organu

Sygn. akt

Data sporządzenia

ALBUM **zdjęć wykonanych w związku oględzinami:**

(Podać okoliczności wykonania zdjęć)

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Data oględzin

Album zawiera szt. zdjęć na stronach

Nr w spisie dokumentów:

.....
podpis osoby obecnej przy oględzinach

.....
podpis osoby przeprowadzającej oględziny



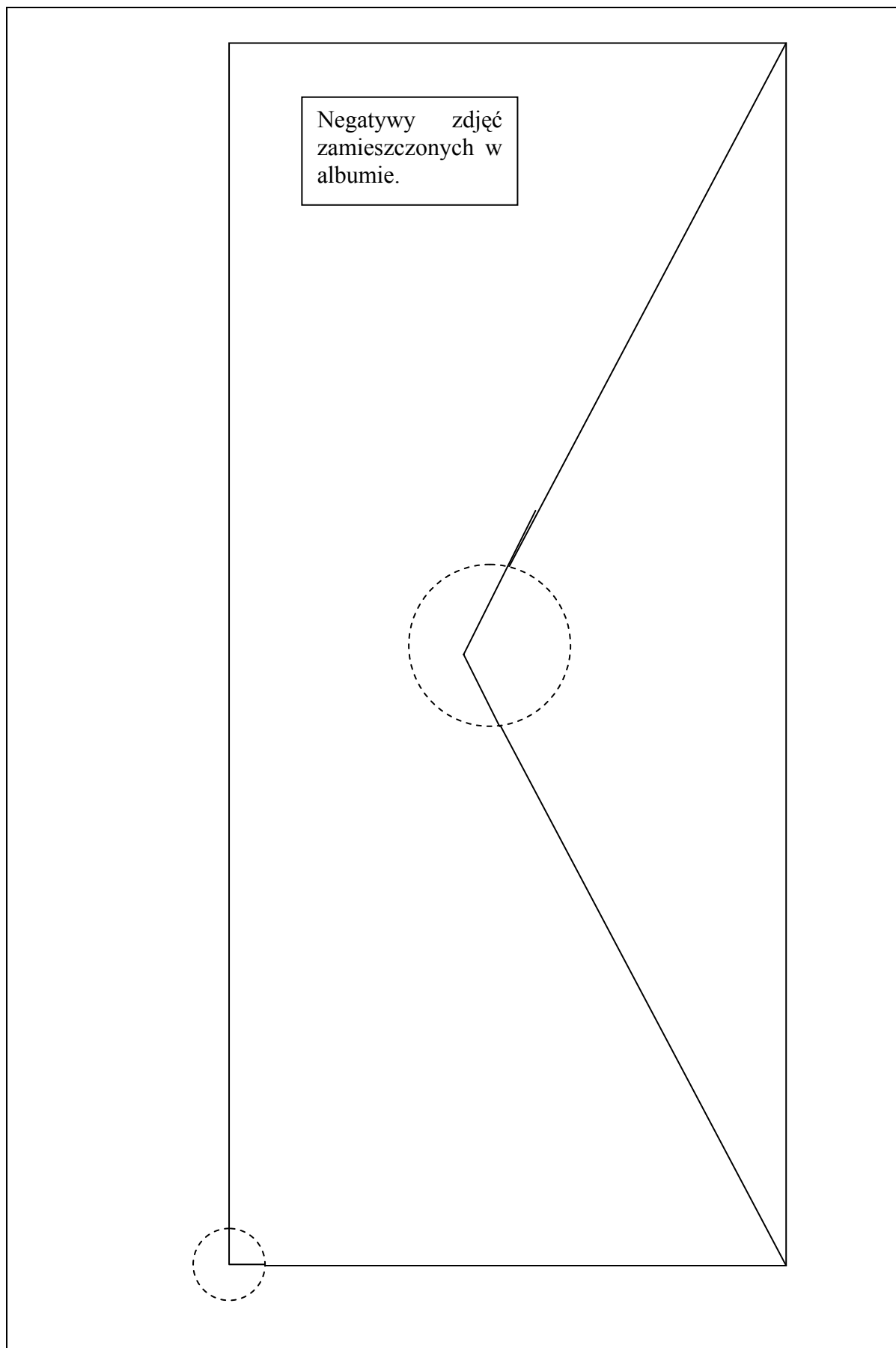
m.p.

Fot. nr....., opis:



m.p.

Fot. nr....., opis:



Sposób sporządzania albumu zdjęciowego

§ 1.1. W albumie przechowuje się zdjęcia wykonane w formacie 10x15 cm wykonane aparatem analogowym lub aparatem cyfrowym.

2. W szczególnych przypadkach dopuszcza się wykonanie i przechowywanie zdjęć w formacie innym niż wymieniony w ust. 1. Przepisy niniejszego załącznika stosuje się odpowiednio.

3. Strony albumu powinny być ponumerowane, z wyłączeniem pierwszej strony. Numer strony umieszcza się po słowie „strona:” w prawym dolnym rogu karty albumu.

§ 2.1. Na pierwszej stronie albumu podaje się:

- 1) oznaczenie organu z jego adresem;
- 2) sygnaturę akt;
- 3) datę dokonania oględzin, w trakcie których wykonano zdjęcia;
- 4) ilość zdjęć z podaniem ilości stron, na których zostały zamieszczone zdjęcia;
- 5) numer w spisie dokumentów.

2. Na pierwszej stronie albumu podaje się, w jakich okolicznościach zdjęcia sporządzono.

3. Album podpisują na pierwszej stronie: osoba, w obecności której wykonano zdjęcia, oraz osoba kontrolująca.

4. Wszystkie strony albumu powinny być parafowane przez osoby, o których mowa w ust. 3.

5. W przypadku odmowy lub niemożności podpisania albumu, osoba kontrolująca omawia ten fakt w protokole kontroli.

§ 3.1. Zdjęcia należy umieszczać na kartach albumu w miejscach oznaczonych linią przerywaną.

2. W prawym dolnym rogu zdjęcia umieszcza się pieczęć urzędową, w ten sposób, aby część odcisku pieczęci znajdowała się na zdjęciu, a pozostała część na karcie albumu.

3. Przepis ust. 2 nie dotyczy zdjęcia wykonanego aparatem cyfrowym, które drukuje się bezpośrednio na karcie albumu.

§ 4.1. Każde zdjęcie oznacza się kolejnym numerem i opisem.

2. Opis zdjęcia powinien zawierać krótką charakterystykę fotografowanego obiektu ze wskazaniem ewentualnych nieprawidłowości.

§ 5.1. Ostatnia strona albumu zawiera trwale przymocowaną kopertę przeznaczoną do przechowywania negatywów.

2. Po umieszczeniu negatywów w kopercie, kopertę zamyka się.

3. Na kopercie przystawia się pieczęcie urzędowe, po jednej:

- 1) w lewym dolnym rogu koperty w ten sposób, aby część jej odcisku znalazła się na kopercie, a druga część na karcie albumu;
- 2) w miejscu zamknięcia koperty w ten sposób, aby część jej odcisku znalazła się na części otwieranej koperty, a pozostała na części nieotwieranej.

Wzór karty materiału audiowizualnego

Oznaczenie organu:	Karta materiału audiowizualnego		Sygnatura akt: Data sporządzenia:
Utrwalono materiał* : Audio ☐ Video ☐ Audiovideo ☐			
W związku z oględzinami:			
Rejestracji materiału dokonał:	Rodzaj sprzętu użytego do rejestracji:	Marka i typ sprzętu użytego do rejestracji:	Numer fabryczny sprzętu użytego do rejestracji:
Rodzaj nośnika, na jakim zarejestrowano materiał:		Oznaczenie nośnika, na którym zarejestrowano materiał:	
Miejsce przechowywania nośnika, na którym zarejestrowano materiał:			
Nr w spisie dokumentów			
Z materiałem zapoznano: podpis		 podpis osoby kontrolującej	
*) Właściwe zaznaczyć X			

Sposób sporządzania karty materiału audiowizualnego

§ 1. Kartę materiału audiowizualnego sporządza się wyłącznie dla zarejestrowanego materiału dźwiękowego, wideo lub audiowizualnego, zwanego dalej „materiałem”.

§ 2.1. Kartę materiału audiowizualnego sporządza osoba kontrolująca.

2. Nie dopuszcza się pozostawienia niewypełnionych rubryk na karcie materiału audiowizualnego.

§ 3.1. Nośnik, na którym zarejestrowany jest materiał, oznacza się w sposób wykluczający pomyłkę lub jego zamianę.

2. Nośnik, na którym zarejestrowany jest materiał, oznacza się w sposób trwały nanosząc sygnaturę akt kontroli, numer zezwolenia kontrolowanego ośrodka, z którego pochodzi materiał, oraz numer w spisie dokumentów.

§ 4. Na karcie podaje się:

- 1) oznaczenie organu i jego adres;
- 2) sygnaturę akt kontroli;
- 3) datę sporządzenia karty;
- 4) rodzaj utrwalonego materiału przez zaznaczenie znakiem „X” odpowiedniego kwadratu;
- 5) okoliczności, w których utrwalono materiał;
- 6) imię i nazwisko dokonującego rejestracji;
- 7) rodzaj użytego sprzętu, jego markę, model i numer fabryczny;
- 8) rodzaj nośnika, na jakim dokonano rejestracji, wraz z oznaczeniem, o którym mowa w § 3 ust. 2 niniejszego załącznika;
- 9) miejsce przechowywania nośnika, na którym dokonano rejestracji materiału,
- 10) numer w spisie dokumentów.

§ 5.1. Z zarejestrowanym materiałem zapoznaje się co najmniej jedną z osób, o których mowa w § 31 ust. 2 rozporządzenia.

2. Osoba, o której mowa w ust. 1 oraz osoba kontrolująca podpisuje kartę materiału audiowizualnego.

3. W przypadku odmowy lub niemożności podpisania karty materiału audiowizualnego, osoba kontrolująca omawia ten fakt w protokole kontroli.

Sposób sporządzania analizy danych

§ 1.1. Analizę sporządza się w oparciu o dane, o których mowa w § 36 ust.1 rozporządzenia.

2. Analiza może być dokonywana w formie elektronicznej.
3. Analiza danych polega na syntetycznym opisie zbioru danych.
4. Dane przedstawia się w postaci próby prostej (dane indywidualne).
5. Zbiór danych stanowi jedna z podanych wielkości:
 - 1) procentowy wskaźnik osób, które zdały egzamin, przy czym osobne próby stanowią:
 - a) procentowy wskaźnik osób, które zdały egzamin teoretyczny,
 - b) procentowy wskaźnik osób, które zdały egzamin praktyczny;
 - 2) liczba popełnionych naruszeń przez osoby szkolone w poszczególnych ośrodkach, po zakończeniu szkolenia i zdaniu egzaminu państwowego;
 - 3) liczba skarg złożonych na poszczególne ośrodki.

§ 2.1. Z posiadanego zbioru danych należy wyliczyć wartość średnią, która stanowi „środek ciężkości” danych.

2. Wartość średnią wylicza się ze wzoru:

$$V = \sum_{i=1}^n x_i$$

gdzie:

V – *wartość średnia*

n – *liczebność zbioru danych*

x_i – *wartość poszczególnych danych*

§ 3.1. Z posiadanego zbioru danych i wyliczonej wartości średniej należy wyliczyć odchylenie standardowe, określające rozrzut danych.

2. Odchylenie standardowe wylicza się ze wzoru:

$$S = \sqrt{\frac{1}{n-1} \sum_{i=1}^n (x_i - V)^2}$$

gdzie:

S – *odchylenie standardowe*

§ 4.1. Na podstawie obliczonych wielkości należy wyznaczyć przedział charakteryzujący „warunki normalne”.

2. Granice przedziału wylicza się stosując wzory:

- 1) dolna granica przedziału

$$d = V - S \quad \text{gdzie } d - \text{dolna granica przedziału}$$

- 2) górna granica przedziału

$$g = V + S \quad \text{gdzie } g - \text{górna granica przedziału}$$

3. Otrzymane wartości należy zaokrąglić do dwóch miejsc po przecinku, stosując zasady ogólnie przyjęte.

§ 4. Przyjmuje się, że nie występują zjawiska nieprawidłowe, jeżeli wielkość badana nie wykracza poza obliczone granice przedziału.

UZASADNIENIE

Przedmiotowe rozporządzenie stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 47 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami. (Dz. U. Nr, poz.). W projekcie rozporządzenia określono szczegółowy zakres, warunki i tryb przeprowadzania kontroli przez organy sprawujące nadzór nad ośrodkami szkolenia kierowców.

Dla zapewnienia prawidłowego przebiegu procesu szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców przez ośrodki szkolenia kierowców konieczne jest między innymi sprawowanie właściwego nadzoru i kontroli przez starostów. Aby nadzór przebiegał właściwie i był jednolicie prowadzony w poszczególnych powiatach, konieczne jest określenie, w drodze rozporządzenia, zakresu i przebiegu oraz elementów, z których będą się składały czynności kontrolno – nadzorcze wykonywane przez upoważnionych pracowników starostwa. Ważnym elementem właściwego nadzoru będzie również określenie procesu postępowania z dokumentacją związaną z przebiegiem kontroli. Określono w projekcie bardzo szczegółowo proces postępowania z dokumentacją co pozwoli w trakcie procesu przeprowadzania kontroli przez osoby prowadzące nadzór uniknięcie nieprawidłowości.

Dotychczasowy nadzór wykonywany przez starostów nad ośrodkami szkolenia kierowców można ocenić jako niezadowalający. Aby przeciwdziałać temu stanowi rzeczy w projekcie rozporządzenia określono:

- obowiązki starosty w zakresie wykonywania nadzoru;
- jednostki i służby zobowiązane do współpracy ze starostą w zakresie wykonywania nadzoru;
- przesłanki do przeprowadzenia kontroli ośrodka szkolenia kierowców, z wykorzystaniem analizy statystycznej osiągniętych przez ośrodek wyników;
- zakres prowadzonej kontroli;
- uprawnienia i obowiązki osób przeprowadzających kontrolę.

Klamrą spinającą wymienione zagadnienia i wymagania będzie rozszerzenie zakresu danych przetwarzanych przez Centralną Ewidencję Kierowców. Wśród nich znajdą się dane ośrodków szkolenia kierowców oraz instruktorów i wykładowców. Będą one skolerowane z danymi kierowców (dotyczyć to będzie wypadkowości i naruszeń przepisów), którzy ukończyli w tych ośrodkach szkolenie. W ten sposób starosta będzie mógł w prowadzonej przez siebie analizie statystycznej uwzględnić „wynik pracy” ośrodków i poszczególnych instruktorów i wykładowców, typując podmioty wobec których należy przeprowadzić w pierwszej kolejności kontrolę ich działania.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

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

Przedmiotowy projekt nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt normatywny:

1. Starostwa;
2. Ośrodki szkolenia kierowców.

2. Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa
- Sekretariat transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Św.
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno
- Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny
- Liga Obrony Kraju
- Polski Związek Automobilowy
- Instytut Transportu Samochodowego
- Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
- Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
- Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Polskie Stowarzyszenie Motorowe

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Proponowana regulacja nie wpływa na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Proponowana regulacja nie wpływa na rynek pracy.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstwa.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.

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

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2010 r.

w sprawie warunków i trybu przekazywania staroście przez administratora centralnej ewidencji kierowców informacji o naruszeniach przepisów ruchu drogowego przez osoby szkolone w ośrodku szkolenia kierowców w okresie 2 lat od dnia uzyskania przez nie prawa jazdy określonej kategorii

Na podstawie art. 47 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa warunki i tryb przekazywania staroście przez administratora centralnej ewidencji kierowców informacji o naruszeniach przepisów ruchu drogowego przez osoby szkolone w ośrodku szkolenia kierowców w okresie 2 lat od dnia uzyskania przez nie prawa jazdy określonej kategorii.

§ 2. 1. Administrator centralnej ewidencji kierowców przekazuje staroście informacje o naruszeniach przepisów ruchu drogowego przez osoby szkolone w ośrodku szkolenia kierowców, który znajduje się w ewidencji przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców właściwej dla danego starosty.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, administrator centralnej ewidencji kierowców przekazuje wyłącznie w stosunku do osób które posiadają prawo jazdy określonej kategorii przez okres nie dłuższy niż 2 lata.

3. Informacje, o których mowa w ust. 1 przekazuje się w zakresie wszystkich ośrodków szkolenia kierowców wpisanych do ewidencji właściwego starosty.

§ 3. Informację, o której mowa w § 2, administrator centralnej ewidencji kierowców przekazuje:

- 1) w formie elektronicznej – przy użyciu zewnętrznego interfejsu systemu informatycznego centralnej ewidencji kierowców;
- 2) w formie papierowej – przy wykorzystaniu formularza stanowiącego załącznik do rozporządzenia;
- 3) w innej formie – w przypadku kiedy zostało to uzgodnione indywidualnie z organem.

§ 4. Informację, o której mowa w § 3 pkt 1, administrator centralnej ewidencji kierowców udostępnia na bieżąco za pośrednictwem zewnętrznego interfejsu systemu informatycznego

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

centralnej ewidencji kierowców w formacie odpowiadającym formularzowi określone w załączniku do rozporządzenia.

§ 5. Informacje w formie, o której mowa w § 3 pkt 2, administrator centralnej ewidencji kierowców przekazuje staroście w przypadku awarii systemu informatycznego, braku możliwości elektronicznego dostępu do danych przez danego starostę lub na pisemny wniosek starosty. W tym przypadku informacja jest przekazywana co najmniej raz na 6 miesięcy.

§ 6. Informacje w formie, o której mowa w § 3 pkt 3, przekazuje się staroście w okresach i w zakresie z nim ustalonym, jednak co najmniej raz na 6 miesięcy.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

Formularz do przekazania danych o naruszeniach ruchu drogowego popełnionych przez kierujących pojazdami szkolonych w poszczególnych ośrodkach szkolenia kierowców

Ośrodek szkolenia kierowców nr:	0000XXXX	Ilość kierowców których dotyczy zestawienie	0000000
Zestawienie z okres – od do			
Kod	Rodzaj czynu	Liczba wykroczeń	
A.	Czyny o charakterze szczególnym		
01	Popelnienie przestępstwa drogowego		
02	Spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego - kolizja drogowa		
03	Kierowanie pojazdem mechanicznym w stanie po użyciu alkoholu lub środka podobnie działającego do alkoholu		
04	Nieudzielenie pomocy ofiarom wypadku		
05	Kierowanie pojazdem mechanicznym w stanie nietrzeźwości lub będąc pod wpływem środka odurzającego		
B.	Nieprawidłowe zachowanie się kierujących wobec pieszych		
01	Omijanie pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszym		
02	Wyprzedzanie na przejściach dla pieszych i bezpośrednio przed nimi		
03	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem znajdującemu się na oznakowanym przejściu		
04	Nieustąpienie pierwszeństwa przez kierującego pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, pieszem przechodzącemu na skrzyżowaniu przez jezdnię drogi, na którą wjeżdża pojazd		
05	Niezatrzymanie pojazdu w razie przechodzenia przez jezdnię osoby niepełnosprawnej, używającej specjalnego oznaczenia, lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności poruszania się w celu umożliwienia jej przejścia		
06	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszem podczas cofania		
C	Niestosowanie się do znaków i sygnałów drogowych		
01	Niezastosowanie się, w celu uniknięcia kontroli, do sygnału osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego, nakazującego zatrzymanie pojazdu		
	Niezastosowanie się do:		
02	- sygnałów świetlnych		
03	- sygnałów i poleceń podawanych przez osoby uprawnione do kierowania ruchem drogowym		
04	- sygnałów i poleceń dawanych przez osoby uprawnione do kontroli ruchu drogowego		
	Niestosowanie się do znaków:		
05	- B-2 "zakaz wjazdu"		
06	- B-1 "zakaz ruchu w obu kierunkach"		
07	- B-21 "zakaz skręcania w lewo" lub B-22 "zakaz skręcania w prawo"		
08	- C-1 do C-12 "nakaz jazdy ..."		

09	- F-10, F-15 do F-19, określających kierunki na pasach ruchu lub sposób ich wykorzystania	
10	- P-8a do P-8c "strzałka kierunkowa"	
11	- P-4 "linia podwójna ciągła"	
12	- B-31 "pierwszeństwo dla nadjeżdżających z przeciwka"	
13	- B-3 do B-7 "zakaz wjazdu ..."	
14	- B-13 do B-19 "zakaz wjazdu ..."	
15	Niestosowanie się do pozostałych, niewyszczególnionych w niniejszym katalogu znaków i sygnałów drogowych	
D	Nieprzestrzeganie przepisów obowiązujących na skrzyżowaniach lub w innych miejscach przecinania się kierunków ruchu lub toru jazdy pojazdów	
	Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu:	
01	- na skrzyżowaniu w sytuacji równorzędnej	
02	- na skrzyżowaniu oznaczonym znakami określającymi pierwszeństwo przejazdu	
03	- pojazdom szynowym	
04	- rowerzystom	
05	- podczas zmiany pasa ruchu	
06	- w razie przecinania się poza skrzyżowaniem kierunków ruchu lub torów jazdy pojazdów poruszających się po tej samej drodze	
07	- podczas włączania się do ruchu	
08	- podczas cofania	
09	Nieulätwienie przejazdu pojazdowi uprzywilejowanemu	
10	Naruszenie zakazu zawracania	
E	Nieprzestrzeganie przepisów dotyczących prędkości	
	Przekroczenie prędkości:	
01	- powyżej 50 km/h	
02	- od 41 do 50 km/h	
03	- od 31 do 40 km/h	
04	- od 21 do 30 km/h	
05	- od 11 do 20 km/h	
06	- od 6 do 10 km/h	
07	Jazda z prędkością utrudniającą ruch innym kierującym	
F	Naruszenie przepisów dotyczących wyprzedzania	
01	Nieupewnienie się co do możliwości wyprzedzania	
02	Wyprzedzanie z niewłaściwej strony	
	Naruszenie zakazu wyprzedzania:	
03	- na przejazdach rowerowych i bezpośrednio przed nimi	
04	- przy dojeżdżaniu do wierzchołka wzniesienia	
05	- na zakrętach oznaczonych znakami ostrzegawczymi	
06	- na skrzyżowaniach	
07	- na przejazdach kolejowych i bezpośrednio przed nimi	
08	- na przejazdach tramwajowych i bezpośrednio przed nimi	
09	Niestosowanie się do znaku B-25 lub B-26 "zakaz wyprzedzania"	
G	Używanie świateł zewnętrznych	
	Niestosowanie się podczas jazdy do obowiązku używania wymaganych przepisami świateł:	
01	- od zmierzchu do świtu	
02	- w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza	
03	- w okresie od świtu do zmierzchu	
04	- w tunelu, niezależnie od pory doby	
	Naruszenie warunków dopuszczalności używania świateł przeciwmgłowych:	

06	- przednich	
07	- tylnych	
08	Pozostawienie pojazdu bez wymaganego przepisami oświetlenia	
H	Naruszenie innych przepisów, które powoduje zagrożenie bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym	
	Naruszenie zakazu cofania:	
01	- na drodze ekspresowej lub autostradzie	
02	- w tunelu, na moście lub wiadukcie	
03	Omijanie pojazdu z niewłaściwej strony	
04	Naruszenie przepisów określających warunki oraz zakazy zatrzymywania lub postoju	
05	Kierowanie pojazdem pomimo braku dopuszczenia pojazdu do ruchu	
06	Nieuprawnione umieszczanie w pojeździe lub na nim urządzeń stanowiących obowiązkowe wyposażenie pojazdu uprzywilejowanego, wysyłających sygnały świetlne w postaci niebieskich lub czerwonych świateł błyskowych albo sygnał dźwiękowy o zmiennym tonie	
07	Wyposażenie pojazdu w urządzenie informujące o działaniu sprzętu kontrolno-pomiarowego używanego przez organy kontroli ruchu drogowego lub działanie to zakłócające albo przewożenie w pojeździe takiego urządzenia w stanie wskazującym na gotowość jego użycia	
08	Naruszenie obowiązku "jazdy prawostronnej"	
09	Naruszenie obowiązku używania pasów bezpieczeństwa przez kierującego pojazdem	
10	Przewożenie dziecka w pojeździe w sposób niezgodny z przepisami	
11	Przewożenie pasażerów niezgodnie z przepisami	
12	Nieużywanie, pomimo takiego obowiązku, hełmu ochronnego odpowiadającego odpowiednim warunkom technicznym	
I	Naruszenia, którym przypisano zerową wartość punktową	
	Kierowanie pojazdem	
01	- pomimo orzeczonego przez sąd zakazu prowadzenia pojazdu	
02	- nie mając do tego wymaganych uprawnień	
03	- nie mając przy sobie wymaganych dokumentów	
04	Naruszenie zakazu korzystania podczas jazdy z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku	
05	Wjeżdżanie na pas między jezdniami.	
06	Zwiększanie prędkości przez kierującego pojazdem wyprzedzanym	
07	Wyprzedzanie pojazdu uprzywilejowanego na obszarze zabudowanym	
08	Naruszenie obowiązku zatrzymania pojazdu w takim miejscu i na taki czas, aby umożliwić pieszym swobodny dostęp do pojazdów komunikacji publicznej - w przypadku braku wysepki dla pasażerów na przystanku	
09	Przejeżdżanie przez przejazd kolejowy pojazdu lub zespołu pojazdów o długości przekraczającej 10 m i niemogących rozwinąć prędkości powyżej 6 km/h bez uprzedniego upewnienia się, że w czasie potrzebnym na przejazd nie nadjedzie pociąg lub bez uzgodnienia czasu przejazdu z dróżnikiem kolejowym	
	Naruszenie zakazu:	
10	- objeżdżania opuszczonych zapór lub półzapór oraz wjeżdżania	

	na przejazd, jeśli opuszczanie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie ich nie zostało zakończone	
11	- wjeżdżania na przejazd, jeśli po jego drugiej stronie nie ma miejsca do kontynuowania jazdy	
12	Jazda wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych	
	Naruszenie przez kierującego zakazu:	
13	- wjeżdżania na skrzyżowanie, jeśli na skrzyżowaniu lub za nim nie ma miejsca do kontynuowania jazdy	
14	- rozdzielania kolumn pieszych	
15	Naruszenie zakazu holowania na autostradzie	
16	Korzystanie ze świateł drogowych w sposób niezgodny z przepisami	
17	Używanie "szperacza" podczas jazdy	
18	Bezpodstawne korzystanie z ułatwień w ruchu drogowym przez kierującego pojazdem uprzywilejowanym	
19	Niestosowanie się, przez kierującego pojazdem uprzywilejowanym, do sygnałów dawanych przez osobę kierującą ruchem	
20	Używanie pojazdu w sposób zagrażający bezpieczeństwu osoby znajdującej się w pojeździe lub poza nim	
21	Zakrywanie świateł oraz urządzeń sygnalizacyjnych, tablic rejestracyjnych lub innych wymaganych tablic albo znaków, które powinny być widoczne	
22	Oddalenie się kierującego od pojazdu, gdy silnik jest w ruchu	
23	Ciągnięcie za pojazdem osoby na nartach, sankach, wrotkach lub innym podobnym urządzeniu	
24	Używanie opon z umieszczonymi w nich na trwale elementami przeciślizgowymi	
25	Używanie łańcuchów przeciślizgowych na oponach na drodze niepokrytej śniegiem	
26	Wjeżdżanie między jadące w kolumnie rowery jednośladowe albo pojazdy uprzywilejowane oraz pojazdy jednostek podporządkowanych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych oraz Ministrowi Obrony Narodowej	
	Naruszenie przepisów dotyczących przewozu dzieci lub młodzieży przez:	
27	- kierującego pojazdem przewożącym dzieci lub młodzież oraz autobusem szkolnym	
28	- kierującego innym pojazdem	
	Naruszenie przepisów dotyczących przewozu osób niepełnosprawnych przez:	
29	- kierującego pojazdem przewożącym osoby niepełnosprawne	
30	- kierującego innym pojazdem	
31	Naruszenie przepisów o obowiązku wysyłania przez pojazdy żółtych sygnałów błyskowych	
32	Bezpodstawne używanie żółtego sygnału błyskowego	
	Naruszenie przepisów dotyczących jazdy w zorganizowanych kolumnach, w tym:	
33	- przekroczenie dopuszczalnej liczby pojazdów,	
34	- niezachowanie wymaganej odległości między kolumnami lub pojazdami w kolumnie	
35	Ozdabianie tablic rejestracyjnych oraz umieszczanie z przodu lub z tyłu pojazdu znaków, napisów lub przedmiotów	

	ograniczających czytelność tych tablic	
36	Używanie pojazdu na obszarze zabudowanym w sposób powodujący uciążliwości związane z nadmierną emisją spalin do środowiska lub nadmiernym hałasem	
37	Umieszczenie na pojeździe znaku określającego inne państwo niż to, w którym pojazd został zarejestrowany	
38	Pozostawienie pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym	
	Przejazd bez zezwolenia:	
39	- pojazdu z ładunkiem powodującym przekroczenie określonych gabarytów	
40	- zespołu pojazdów o większej niż dopuszczalna liczbie pojazdów bądź długości	
	Umieszczenie na pojeździe ładunku w sposób:	
41	- powodujący przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej lub dopuszczalnej ładowności pojazdu	
42	- naruszający stateczność pojazdu	
43	- utrudniający kierowanie pojazdem	
44	- ograniczający widoczność drogi lub zasłaniający światła, urządzenia sygnalizacyjne, tablice rejestracyjne lub inne tablice albo znaki, w które pojazd jest zaopatrzony	
45	Niezabezpieczenie ładunku umieszczonego na pojeździe przed zmianą położenia lub wywoływaniem nadmiernego hałasu	
46	Przewożenie ładunku o odrażającym wyglądzie lub wydzielającego odrażającą woń - bez odpowiedniego zabezpieczenia	
47	Przewożenie ładunku nieoznaczonego lub oznaczonego w niewłaściwy sposób	
48	Niezabezpieczenie urządzeń służących do mocowania ładunku przed rozluźnieniem się, swobodnym zwisaniem lub spadnięciem podczas jazdy	
49	Naruszenie przepisów o przewozie ładunków sypkich	
50	Ciągnięcie przyczepy o rzeczywistej masie całkowitej większej niż dopuszczalna w odniesieniu do określonego rodzaju pojazdu ciągnącego	
51	Przewóz osób pojazdem nieprzeznaczonym lub nieprzystosowanym do tego celu	
52	Przewóz osób w liczbie przekraczającej liczbę miejsc określonych w dowodzie rejestracyjnym	
53	Naruszenie warunków przewozu osób w przyczepach	
54	Naruszenie warunków dopuszczalności przewozu osób samochodem ciężarowym poza kabiną kierowcy	
55	Palenie tytoniu lub spożywanie pokarmów w czasie jazdy przez kierującego przewożącego osobę pojazdem silnikowym	
Z	Naruszenia, którym nie przypisano wartości punktowej	
01	Inne naruszenie przepisów ruchu drogowego	
06	Spowodowanie innego niż kolizja drogowa zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego	

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury *w sprawie warunków i trybu przekazywania staroście przez administratora centralnej ewidencji kierowców informacji o naruszeniach przepisów ruchu drogowego przez osoby szkolone w ośrodku szkolenia kierowców w okresie 2 lat od dnia uzyskania przez nie prawa jazdy określonej kategorii* stanowi wypełnienie upoważnienia określonego w art. 47 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia ... o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz.).

Przepisy przedmiotowej ustawy wprowadzają do prawa polskiego regulacje związane między innymi z nadzorem nad kierowcami popełniającymi wykroczenia w ruchu drogowym oraz ze szkoleniem kandydatów na kierowców. Ze względu na konieczność wykonania delegacji ustawowej Minister Infrastruktury określił w niniejszym rozporządzeniu warunki i tryb przekazywania staroście przez administratora centralnej ewidencji kierowców informacji o naruszeniach przepisów ruchu drogowego przez osoby szkolone w ośrodku szkolenia kierowców w okresie 2 lat od dnia uzyskania przez nie prawa jazdy określonej kategorii. Określono także wzór formularza i zakres danych jakie przekazuje administrator centralnej ewidencji kierowców właściwym starostom.

Projekt nie jest objęty przepisami prawa Unii Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

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

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt normatywny:

1. Osoby ubiegające się o uprawnienia do kierowania pojazdami,
2. Przedsiębiorcy prowadzący ośrodki szkolenia kierowców,
3. Starostowie,
4. Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji.

2. Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa
- Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Pasażerskiego Międzynarodowego Transportu Samochodowego, Warszawa
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawie
- Sekretariat transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Św.
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno
- Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny
- Liga Obrony Kraju
- Polski Związek Automobilowy
- Instytut Transportu Samochodowego
- Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego

- Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
- Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Polskie Stowarzyszenie Motorowe

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Proponowana regulacja nie wpłynie na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Proponowana regulacja nie wpłynie na rynek pracy.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

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

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2010 r.

w sprawie wysokości opłat i stawek wynagrodzenia za sprawdzenie kwalifikacji

Na podstawie art. 63 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia o kierujących pojazdami (Dz. U. z Nr, poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) opłaty za przeprowadzenie egzaminu państwowego;
- 2) opłaty za egzamin weryfikacyjny dla kandydatów na egzaminatorów;
- 3) opłaty za wpis do ewidencji egzaminatorów;
- 4) stawek wynagrodzenia członków komisji weryfikacyjnej powoływanej przez ministra właściwego do spraw transportu.

§ 2. 1. Za sprawdzenie kwalifikacji kandydatów na kierowców i kierowców oraz kandydatów na motorniczych i motorniczych, zwanych dalej "osobami egzaminowanymi", pobiera się opłatę w wysokości:

- 1) 22 zł - za egzamin teoretyczny przeprowadzany w formie pisemnego testu lub przy użyciu komputerowego urządzenia egzaminacyjnego;
- 2) 40 zł - za egzamin teoretyczny przeprowadzany w formie ustnej;
- 3) 140 zł - za egzamin praktyczny dla prawa jazdy kategorii A1 lub A;
- 4) 112 zł - za egzamin praktyczny dla prawa jazdy kategorii B;
- 5) 135 zł - za egzamin praktyczny dla prawa jazdy kategorii B1, C1, D1 lub T;
- 6) 160 zł - za egzamin praktyczny dla prawa jazdy kategorii C, D lub B+E;
- 7) 195 zł - za egzamin praktyczny dla prawa jazdy kategorii C1+E, C+E, D1+E lub D+E;
- 8) 100 zł - za egzamin praktyczny przeprowadzony w celu wydania pozwolenia do kierowania tramwajem, zwanego dalej "pozwoleniem".

2. Za egzamin praktyczny przeprowadzany w stosunku do osób niepełnosprawnych posiadających orzeczenie lekarskie z adnotacją, że mogą prowadzić pojazd silnikowy po przystosowaniu go do rodzaju schorzenia, w przypadku gdy jazda egzaminacyjna odbywa się pojazdem tych osób, opłatę zmniejsza się o 50 %.

3. W przypadku ponownego przystąpienia do egzaminu, opłatę określoną zgodnie z ust. 1 i 2 zwiększa się o 50 % - w przypadku nieprzystąpienia do egzaminu w wyznaczonym uprzednio terminie;

4. Opłatę określoną zgodnie z ust. 1 i 2 zwiększa się o 50 % w przypadku gdy, na wniosek osoby egzaminowanej, w sprawdzeniu kwalifikacji bierze udział dodatkowo egzaminator nadzorujący.

§ 3. Opłata za wpis do ewidencji egzaminatorów wynosi 40 zł.

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

§ 4. Od kandydatów na egzaminatorów pobiera się opłatę za sprawdzenie ich teoretycznych i praktycznych kwalifikacji w wysokości określonej w tabeli nr 1 załącznika do rozporządzenia.

§ 5. Opłatę, o której mowa w § 4:

- 1) w przypadku ponownego przystąpienia do egzaminu:
 - a) zwiększa się o 50 % - w przypadku nieprzystąpienia do egzaminu w wyznaczonym uprzednio terminie,
 - b) zmniejsza się o 50 % - w przypadku opłaty za egzamin praktyczny, jeżeli termin egzaminu teoretycznego i praktycznego wyznaczono na wniosek osoby egzaminowanej, a osoba ta uzyskała negatywny wynik z egzaminu teoretycznego;
- 2) wniesioną odpowiednio za pełny egzamin lub egzamin praktyczny zmniejsza się o 50 %, jeżeli osoba egzaminowana nie zgłosiła się na egzamin w wyznaczonym terminie lub, mając wyznaczony termin egzaminu praktycznego, uzyskała negatywny wynik z egzaminu teoretycznego. Kwota zmniejszenia podlega zwrotowi.

§ 6. 1. Za sprawdzenie kwalifikacji kandydatów na egzaminatorów, członkom komisji, o której mowa w art. 57 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia ... o kierujących pojazdami, przysługuje za każdą sesję egzaminacyjną wynagrodzenie w wysokości określonej w tabeli nr 2 załącznika do rozporządzenia.

2. W przypadku, gdy na sesję egzaminacyjną przyjęto ponad 20 kandydatów na egzaminatorów, każdemu z członków komisji oprócz wynagrodzenia, o którym mowa w tabeli nr 2 załącznika do rozporządzenia, przysługuje wynagrodzenie w wysokości:

- 1) 13 zł - dla przewodniczącego komisji;
 - 2) 9 zł 50 gr - dla członka komisji;
 - 3) 9 zł 50 gr - dla sekretarza komisji
- za każdego dodatkowego kandydata.

§ 7. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości opłat i stawek wynagrodzenia za sprawdzenie kwalifikacji oraz za wydanie dokumentów w tych sprawach (Dz. U. Nr 219, poz. 2162, z późn. zm.).

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

W porozumieniu:

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji

Minister Obrony Narodowej

Tabela nr 1. Wysokość opłat za sprawdzenie teoretycznych i praktycznych kwalifikacji kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów.

Poz.	Zakres egzaminu	Opłata egzaminacyjna (w zł)	
		za część teoretyczną	za część praktyczną
1	2	3	4
1	Prawo jazdy kategorii A	100	200
2	Prawo jazdy kategorii B lub T	100	250
3	Prawo jazdy kategorii C lub D	100	350
4	Pozwolenie	100	150

Tabela nr 2. Wysokość wynagrodzenia członków komisji sprawdzającej kwalifikacje kandydatów na egzaminatorów i egzaminatorów.

Poz.	Pełniona funkcja	Wynagrodzenie (w zł)
1	2	3
1	Przewodniczący komisji	700
2	Członek komisji	500
3	Sekretarz komisji	500

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury *w sprawie wysokości opłat i stawek wynagrodzenia za sprawdzenie kwalifikacji* stanowi wypełnienie upoważnienia określonego w art. 63 ust. 1 pkt 6 ustawy z dnia o kierujących pojazdami (Dz. U. r. Nr ..., poz. .).

Przepisy przedmiotowej ustawy wprowadzają do prawa polskiego regulacje związane z między innymi ze szkoleniem i egzaminowaniem kandydatów na kierowców. Ze względu na konieczność wykonania delegacji prawnej Minister Infrastruktury określił w niniejszym rozporządzeniu określił na nowo opłaty pobierane od osób egzaminowanych za sprawdzenie ich kwalifikacji podczas egzaminu na prawo jazdy, oraz opłaty pobierane od kandydatów na egzaminatorów przez komisję weryfikacyjną powołaną przez Ministra właściwego ds. transportu. Określono także opłatę za wpis do ewidencji egzaminatorów oraz stawki wynagrodzenia członków ww. komisji weryfikacyjnej.

Prezentowane w niniejszym rozporządzeniu wysokości poszczególnych opłat oraz stawek wynagrodzenia odpowiadają opłatom i stawkom obecnie obowiązującym.

Projekt nie jest objęty przepisami prawa Unii Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

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

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt normatywny:

- 1) osoby ubiegające się o uprawnienia do kierowania pojazdami,
- 2) osoby ubiegające się o uprawnienia egzaminatora,
- 3) wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego,
- 4) Minister Infrastruktury.

2. Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa
- Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Pasażerskiego Międzynarodowego Transportu Samochodowego, Warszawa
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawie
- Sekretariat transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Św.
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno
- Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny
- Liga Obrony Kraju
- Polski Związek Automobilowy
- Instytut Transportu Samochodowego
- Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
- Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
- Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Polskie Stowarzyszenie Motorowe

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Proponowana regulacja nie wpłynie na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Proponowana regulacja nie wpłynie na rynek pracy.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

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

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2010 r.

w sprawie szczegółowego zakresu, warunków i trybu kontroli wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz wzorów dokumentów przy tym stosowanych

Na podstawie art. 71 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr, poz.) zarządza się co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1.1 Rozporządzenie określa szczegółowy zakres, warunki i tryb przeprowadzenia kontroli w wojewódzkich ośrodkach ruchu drogowego oraz wzory dokumentów stosowanych w tych sprawach.

2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia ... o kierujących pojazdami;
- 2) Kpa – rozumie się przez to ustawę z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego;
- 3) organie – rozumie się przez to marszałka województwa;
- 4) ewidencji – rozumie się przez to ewidencję egzaminatorów prowadzoną przez organ;
- 5) ośrodek – rozumie się przez to wojewódzki ośrodek ruchu drogowego.

§ 2. Organ przeprowadza kontrolę ośrodka pod względem spełniania warunków niezbędnych do jego prowadzenia, prowadzenia niezbędnej dokumentacji, prowadzenia egzaminu, zatrudniania odpowiedniej kadry oraz posiadania odpowiedniego wyposażenia.

§ 3.1. Organ przedkłada wojewodzie roczne sprawozdanie z przeprowadzonych kontroli do dnia 15 marca roku następującego po roku objętym sprawozdaniem.

2. Sprawozdanie sporządza się w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, z których jeden przekazuje się Wojewodzie, a drugi pozostawia się w aktach organu.

3. Zbiorcze wyniki sprawozdań przekazanych przez organy, opracowane przez Wojewodę lub jednostkę przez niego upoważnioną podaje się do publicznej wiadomości.

4. Sprawozdanie uznaje się za sporządzone błędnie, jeżeli organ nie wypełni wszystkich punktów sprawozdania. W takim przypadku Wojewoda lub upoważniona jednostka, o której mowa w ust. 2, przekazuje niezwłocznie organowi:

- 1) odpowiednią informację lub,
- 2) odpowiednią informację wraz z wnioskiem o wyciągnięcie konsekwencji w związku z art. 38 Kpa, jeżeli termin określony w ust. 1 nie będzie dotrzymany.

5. Wzór sprawozdania określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

Rozdział 2

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

Postępowanie kontrolne

§ 4. Postępowanie kontrolne przeprowadza się według przepisów niniejszego rozporządzenia.

§ 5.1. Postępowanie kontrolne zwane dalej „kontrolą” ma na celu ustalenie stanu faktycznego w zakresie działalności ośrodków poddanych kontroli oraz właściwe i rzetelne jego udokumentowanie. W postępowaniu kontrolnym dokonuje się oceny działalności ośrodka według kryteriów określonych w § 2.

2. Kontrola może być prowadzona jako kompleksowa, badająca całokształt działalności ośrodka w zakresie wynikającym z ustawy, lub wycinkowa, koncentrująca się na wybranym lub wybranych zagadnieniach, wynikających z ustawy.

3. W postępowaniu kontrolnym stosuje się przepisy Kpa.

§ 6. W związku z prowadzoną kontrolą dyrektorzy ośrodków mają obowiązek przedkładać na żądanie organu wszelkie dokumenty, materiały, sprzęt i przedmioty niezbędne do przygotowania i prawidłowego przeprowadzenia kontroli.

§ 7. 1. Kontrolę przeprowadzają upoważnieni przedstawiciele organu, zwani dalej „osobami kontrolującymi”, na podstawie legitymacji służbowej i imiennego upoważnienia, którego wzór określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

2. Imienne upoważnienie, o którym mowa w ust. 1, wydaje marszałek województwa, ich zastępcy oraz upoważnieni przez organ kierownicy jednostek organizacyjnych tego organu.

3. Imienne upoważnienie sporządza się w dwóch egzemplarzach, z których jeden pozostawia się w ośrodku kontrolowanym, a drugi włącza się do akt kontroli.

4. Po przedłożeniu upoważnienia, o którym mowa w ust. 1, w kontrolowanym ośrodku, zawiadomienie o wszczęciu postępowania uważa się za dokonane.

5. Czynności kontrolne, wykonywane przez osoby kontrolujące, nadzoruje kierownik jednostki organizacyjnej organu, w zakresie działania której znajduje się nadzór nad szkoleniem osób ubiegających się o prawo jazdy.

6. Osoba kontrolująca może być wyłączona z kontroli w każdym czasie, jeżeli zachodzą uzasadnione wątpliwości co do jej bezstronności.

7. Decyzję o wyłączeniu osoby kontrolującej z kontroli podejmuje nadzorujący kontrolę, o którym mowa w ust. 5, powiadamiając o tym organ.

§ 8.1. Osoby kontrolujące, w trakcie prowadzonej kontroli, mają prawo do:

- 1) wstępu do obiektów i pomieszczeń ośrodków, również do obiektów i pomieszczeń jednostek prowadzących ośrodki;
- 2) wstępu do pojazdów, będących w dyspozycji ośrodka, również pojazdów jednostki prowadzącej ośrodek i ich kontroli z wyłączeniem kontroli drogowej;
- 3) wglądu do dokumentów związanych z działalnością ośrodka, w tym również jednostki prowadzącej ośrodek w zakresie niezbędnym do kontroli;
- 4) przeprowadzania oględzin obiektów, pojazdów i czynności;
- 5) wzywania i przesłuchiwania świadków, zgodnie z przepisami Kpa;
- 6) żądania od pracowników lub osób świadczących pracę na rzecz ośrodka, udzielania ustnych i pisemnych wyjaśnień;
- 7) sporządzania dokumentacji fotograficznej i audiowizualnej, dotyczącej kontrolowanych zagadnień;
- 8) uczestniczenia we wszelkich zajęciach dydaktycznych w zakresie prowadzenia kursów udoskonalających i reedukacyjnych, prowadzonych przez ośrodek;
- 9) prowadzenia niejawnej obserwacji egzaminu wraz z rejestracją ruchu pojazdu przeznaczonego do egzaminu za pomocą urządzenia technicznego służącego do zapisu obrazu i dźwięku.

§ 9.1. Postępowanie kontrolne przeprowadzane jest w siedzibie jednostki kontrolowanej oraz w miejscu i czasie wykonywania jej zadań.

2. W uzasadnionych przypadkach postępowanie kontrolne lub poszczególne jego czynności przeprowadza się w siedzibie organu lub jednostki organizacyjnej tego organu.

3. Kontrolę w siedzibie jednostki kontrolowanej przeprowadza się w obecności upoważnionego jej pracownika.

4. Osoba, o której mowa w § 6, upoważnia pisemnie pracownika, o którym mowa w ust. 3.

§ 10.1. Osoba kontrolująca ustala stan faktyczny na podstawie zebranych w trakcie kontroli dowodów.

2. Dowodami są w szczególności dokumenty, wyniki oględzin, zeznania świadków, pisemne wyjaśnienia i oświadczenia, nagrania.

3. Dowody uzyskane w trakcie kontroli w formie kserokopii, potwierdzają za zgodność z oryginałem: osoba kontrolująca i osoba, która kserokopię wykonała.

§ 11.1. Zebrane w toku kontroli materiały dowodowe osoba kontrolująca może zabezpieczyć na czas trwania kontroli, przez pobranie z kontrolowanego ośrodka, za pokwitowaniem i umieszczenie ich w siedzibie organu lub jednostki organizacyjnej organu, o której mowa w § 8 ust. 4.

2. Zabezpieczenia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje się w szczególności w przypadku, gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie fałszowania dokumentów lub potwierdzania w dokumentach danych niezgodnych ze stanem faktycznym.

3. Pokwitowanie sporządza się w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, z których egzemplarz nr 1 przekazuje się kontrolowanemu ośrodkowi, natomiast egzemplarz nr 2 włącza się do akt kontroli.

4. Wzór pokwitowania oraz sposób jego sporządzania określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

5. Osoba kontrolująca dokonuje pobrania dokumentów lub innych materiałów dowodowych, stanowiących własność ośrodka, w obecności jednej z osób, o których mowa w § 6, a w przypadku jej nieobecności – pracownika, o którym mowa w § 9 ust. 3.

6. Materiały, a w szczególności oryginalne dokumenty zabezpieczane w sposób określony w ust. 1 oznacza się w sposób wykluczający ich zamianę. Sposób oznaczania materiałów określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

7. O zwolnieniu materiałów spod zabezpieczenia decyduje osoba kontrolująca.

§ 12.1. Osoba kontrolująca może sporządzać odpisy i wyciągi z dokumentów.

2. Osoba kontrolująca może sporządzać kserokopie dokumentów.

3. Osoba kontrolująca może żądać sporządzenia niezbędnych dla kontroli zestawień i obliczeń.

4. Zgodność dokumentów określonych w ust. 1-3 z oryginalnymi dokumentami potwierdza jedna z osób wymienionych w § 6 lub osoba, o której mowa w § 9 ust. 3.

5. Odpisy i wyciągi z materiałów dowodowych zabezpieczonych w trybie § 11 ust. 1, mogą być sporządzane za zgodą osoby kontrolującej. W takim przypadku odpisy i wyciągi potwierdza osoba kontrolująca i następnie wydaje je za pokwitowaniem.

§ 13.1. W razie potrzeby ustalenia stanu faktycznego obiektów lub pojazdów albo przebiegu określonych czynności, osoba kontrolująca przeprowadza oględziny.

2. Oględzin może dokonać inna osoba będąca pracownikiem organu. W takim przypadku osoba kontrolująca musi być obecna podczas przeprowadzania oględzin i nadzorować przebieg tych oględzin.

3. Oględziny przeprowadza się w obecności pracownika o którym mowa w § 9 ust. 3.

4. Z przebiegu i wyniku dokonanych oględzin sporządza się niezwłocznie protokół oględzin, który podpisuje pracownik, o którym mowa w § 9 ust. 3 i osoba kontrolująca, a w przypadku, o którym mowa w ust. 2, również osoba dokonująca oględzin. Ponadto protokół podpisują osoby obecne przy oględzinach oraz osoba dokonująca utrwalania dźwięku lub obrazu.

5. Skreślenia, poprawki, uzupełnienia oraz odmowę lub niemożność podpisania protokołu oględzin omawia się na końcu protokołu.

6. Strony protokołu oględzin powinny być ponumerowane i parafowane przez osoby podpisujące protokół.

7. Protokół sporządza się w jednym egzemplarzu.

8. Wzór protokołu oględzin i sposób jego sporządzania określa załącznik nr 5.

9. Przebieg i wyniki oględzin mogą być utrwalone za pomocą aparatury i środków technicznych do utrwalania dźwięku i obrazu. W takim przypadku osoby biorące udział w oględzinach powiadamia się o użyciu podczas oględzin takiej aparatury lub środków technicznych.

§ 14.1. Osoba kontrolująca może zażądać od pracowników ośrodka, osób świadczących pracę na rzecz ośrodka, w terminie przez nią wyznaczonym, ustnych i pisemnych wyjaśnień w sprawach dotyczących przedmiotu kontroli.

2. Odmowa udzielenia wyjaśnień może nastąpić jedynie w przypadkach określonych w Kpa w części dotyczącej przesłuchania świadka.

§ 15.1. Każdy może złożyć osobie kontrolującej ustne lub pisemne oświadczenie dotyczące przedmiotu kontroli.

2. Osoba kontrolująca nie może odmówić przyjęcia oświadczenia, jeżeli ma ono związek z przedmiotem kontroli.

§ 16.1. Osoba kontrolująca może wzywać pracowników ośrodka lub osoby świadczące pracę na rzecz ośrodka i osoby, które uczestniczyły bądź uczestniczą w kursie prowadzonym przez kontrolowany ośrodek do stawienia się w celu ich przesłuchania w charakterze świadka.

2. Osoba kontrolująca może wzywać do osobistego stawienia się w siedzibie jednostki kontrolowanej lub w siedzibie organu.

3. W przesłuchaniu poza osobami wymienionymi w ust. 2, mogą uczestniczyć:

- a) strona lub jej upoważniony pełnomocnik;
- b) tłumacz przysięgły jeżeli osoba przesłuchiwana nie włada językiem polskim;
- c) protokolant będący pracownikiem organu.

4. Do wezwań osób, o których mowa w ust. 1, oraz ich przesłuchania stosuje się odpowiednie przepisy Kpa.

§ 17.1. Z zeznań świadka sporządza się niezwłocznie protokół przesłuchania świadka, który przed podpisaniem daje się świadkowi do odczytania lub na jego żądanie odczytuje się mu czyniąc o tym wzmiankę.

2. Protokół przesłuchania świadka oraz każdą jego stronę podpisuje przesłuchujący i świadek. Skreślenia, poprawki i uzupełnienia wymagają omówienia na końcu protokołu przesłuchania świadka i podpisania przez osoby podpisujące protokół.

3. Protokół przesłuchania świadka sporządza się w jednym egzemplarzu.

4. Strony protokołu przesłuchania świadka powinny być ponumerowane.

5. Odmowę lub niemożność podpisania protokołu przesłuchania świadka omawia się na końcu protokołu.

6. Wzór protokołu przesłuchania świadka i sposób jego sporządzania określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

§ 18.1. Wyniki przeprowadzonej kontroli przedstawia osoba kontrolująca w protokole kontroli, zwanym dalej „protokołem”.

2. Protokół kontroli zawiera opis stanu faktycznego stwierdzonego w toku kontroli działalności ośrodka, w tym ustalonych nieprawidłowości z uwzględnieniem przyczyn ich powstania oraz osób odpowiedzialnych.

3. Wzór protokołu oraz szczegółową instrukcję kontroli określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

§ 19. Protokół podpisują osoba kontrolująca i jedna z osób, o których mowa w § 6.

§ 20.1. Przed podpisaniem protokołu osobie, o której mowa w § 6, przysługuje prawo wniesienia umotywowanych zastrzeżeń co do ustaleń kontroli w terminie 14 dni od dnia otrzymania protokołu.

2. W przypadku wniesienia zastrzeżeń osoba kontrolująca obowiązana jest podjąć czynności zmierzające do wyjaśnienia złożonych zastrzeżeń.

3. W przypadku stwierdzenia zasadności zastrzeżeń, o których mowa w ust. 1 osoba kontrolująca zmienia lub uzupełnia odpowiednią część protokołu.

4. W przypadku nieuwzględnienia zastrzeżeń w całości lub części osoba kontrolująca, w terminie 7 dni, przedstawia na piśmie zgłaszającemu zastrzeżenia swoje stanowisko.

§ 21.1. Osoba, o której mowa w § 6, może odmówić podpisania protokołu z kontroli składając pisemne wyjaśnienie tej odmowy.

2. Odmowę podpisania protokołu kontroli osoba kontrolująca omawia w protokole.

3. Odmowa podpisania protokołu przez osobę, o której mowa w § 19, nie stanowi przeszkody do podpisania protokołu przez osobę kontrolującą i realizacji ustaleń kontroli.

§ 22.1. Organ przekazuje kontrolowanemu ośrodkowi zalecenia pokontrolne najdalej w terminie 30 dni od dnia podpisania protokołu lub odmowy jego podpisania.

2. W zaleceniach pokontrolnych zawiera się syntetyczną ocenę kontrolowanego ośrodka, a w razie stwierdzenia nieprawidłowości również uwagi i wnioski w sprawie ich usunięcia.

3. Zalecenia pokontrolne podpisuje organ.

4. Osoba, o której mowa w § 6, jest obowiązana wykonać zalecenia pokontrolne oraz poinformować o ich wykonaniu w terminie oznaczonym przez organ, nie krótszym jednak niż 30 dni.

§ 23. Protokoły kontroli stanowią podstawę sporządzenia sprawozdania o którym mowa w § 4 ust. 1.

Rozdział 3

Akta kontroli

§ 24.1. Organ prowadzi rejestr akt kontroli.

2. Rozpoczynając kontrolę, osoba kontrolująca zakłada teczkę z aktami kontroli.

3. Teczka z aktami kontroli oznacza się numerem sprawy, który składa się z:

- 1) symbolu jednostki organizacyjnej organu, która wykonuje kontrolę;
- 2) numeru z jednolitego wykazu akt;
- 3) numeru z rejestru akt kontroli;
- 4) ostatnich dwóch cyfr roku w którym rozpoczęto kontrolę.

4. Ponadto na teście umieszcza się nazwę ośrodka i jego adres oraz numer zezwolenia.

§ 25.1. Protokół kontroli oraz wszystkie materiały zebrane w toku kontroli stanowią akta kontroli.

2. Do akt kontroli włącza się również zawiadomienie zwrotne potwierdzenia odbioru wezwania świadków, pokwitowanie, o którym w § 12 ust. 5 i inne dokumenty mające związek z kontrolą.

3. Do akt kontroli włącza się również notatki, protokoły i inne dokumenty świadczące o współpracy organu z podmiotami wymienionymi w ustawie.

§ 26.1. Pierwszą stroną akt kontroli stanowi spis dokumentów.

2. Wzór spisu dokumentów i sposób jego sporządzania i oznaczania akt określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

§ 27.1. Sporządzona dokumentacja fotograficzna włączana jest do akt kontroli w postaci albumu.

2. W przypadku wykonywania zdjęć aparatem cyfrowym, przed skasowaniem, zdjęcia powinny być umieszczone w albumie, a następnie przeniesione na nośnik elektroniczny bezpośrednio z aparatu.

3. W przypadku sporządzania zdjęć aparatem analogowym, zdjęcia po wywołaniu umieszcza się w albumie.

4. Do sporządzania zdjęć powinny być używane urządzenia rejestrujące wraz z obrazem datę i godzinę sporządzenia.

5. W albumie zamieszcza się zdjęcia wraz z ich opisem.

6. Wzór albumu i sposób jego sporządzania zawiera załącznik nr 9.

§ 28.1. Sporządzona dokumentacja audiowizualna stanowi integralną część akt kontroli.

2. Z zarejestrowaną dokumentacją audiowizualną zapoznaje się osoby, o których mowa w § 6 lub osobę, o której mowa w § 9 ust. 3

2. Do dokumentacji audiowizualnej sporządza się kartę materiału audiowizualnego, którą włącza się do akt kontroli.

3. Karta materiału audiowizualnego i sposób jej sporządzania zawiera załącznik nr 10 do rozporządzenia.

4. Nośnik z materiałem audiowizualnym może być przechowywany w miejscu innym niż akta kontroli, pod warunkiem, że będzie dostatecznie zabezpieczony przed zniekształceniem zapisu.

5. Nośnik z nagrany materiałem audiowizualnym powinien być oznaczony w sposób wykluczający pomyłkę.

§ 29. Akta kontroli organ przechowuje przez okres 5 lat.

Rozdział 4

Współpraca

§ 30.1. Przy wykonywaniu kontroli organ może korzystać z pomocy podmiotów ustawowo uprawnionych do współpracy w zakresie nadzoru nad ośrodkami.

2. O przystąpieniu do kontroli podmiotów, o których mowa w ust. 1, decydują w porozumieniu organ oraz upoważniony przedstawiciel podmiotu.

3. Współpraca może polegać na stworzeniu zespołu kontrolnego, w skład którego obok osoby kontrolującej wchodzi przedstawiciele podmiotów wymienionych w ustawie. W takim przypadku kierownikiem zespołu kontrolnego jest przedstawiciel organu podejmującego kontrolę.

§ 31.1. Do kierownika zespołu poza prowadzeniem postępowania kontrolnego należy organizacja pracy zespołu.

2. Kierownik zespołu w ramach pełnionej funkcji jest odpowiedzialny za prawidłowość przebiegu kontroli oraz dokumentowanie stwierdzonych faktów.

§ 32.1. Współpracujące strony przekazują sobie niezbędne informacje dotyczące kontroli.

2. Współpracujące strony przekazują sobie informacje niezbędne do sporządzenia sprawozdań, analiz i innych materiałów statystycznych.

Rozdział 5

Analiza statystyczna

§ 33.1. Organ przeprowadza analizę statystyczną w zakresie:

- 1) zdawalności osób szkolonych w danym ośrodku;
- 2) liczby popełnianych przez te osoby naruszeń przepisów i zasad ruchu drogowego, w okresie późniejszym;
- 3) liczby złożonych na ośrodki skarg.

2. Analizy dokonuje się za pomocą mierników położenia oraz mierników rozproszenia.

3. Sposób sporządzania analizy danych, o których mowa w ust. 1 zawiera załącznik nr 11 do rozporządzenia.

§ 34.1. Ośrodki, które w wyniku analizy znalazły się poza przedziałem obliczonym zgodnie z procedurą podaną w załączniku nr 11 do rozporządzenia, powinny być poddane kontroli organu.

2. W kontroli, o której mowa w ust. 1, szczególną uwagę należy zwrócić na proces dydaktyczny i sposób jego realizacji.

§ 35. Za prawidłowość prowadzenia kontroli i całokształt czynności związanych z prowadzeniem kontroli, osoba kontrolująca ponosi odpowiedzialność dyscyplinarną.

Rozdział 6

Przepisy końcowe

§ 36. Przepisów niniejszego rozporządzenia nie stosuje się do postępowań kontrolnych wszczętych przed dniem jego wejścia w życie.

§ 37. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

w porozumieniu:

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji

**Załączniki do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury
z dnia.....(poz.)**

**Wzór sprawozdania z kontroli przeprowadzonych
w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego**

Przesłać do: Wojewoda	Sprawozdanie za rok z kontroli przeprowadzonych w ośrodkach szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców		Miejscowość, data
Nazwa i adres organu sporządzającego sprawozdanie		Imię, nazwisko, stanowisko, nr telefonu osoby sporządzającej sprawozdanie	
Ilość ośrodków, stan na dzień 31.12..... r. *	Ilość skreśleń z ewidencji egzaminatorów w związku z przeprowadzonymi kontrolami	Ilość kontroli, podczas których skierowano zalecenia pokontrolne	Zalecenia pokontrolne zrealizowano (podać w ilu przypadkach)
A	b	c	d
Ilość spraw przekazanych do organów ścigania:			
Syntetyczny opis najczęściej stwierdzanych nieprawidłowości **			
Syntetyczny opis współpracy z podmiotami określonymi w art..... ustawy ***			
Podpis osoby sporządzającej sprawozdanie		Pieczęć imienna i podpis osoby odpowiedzialnej za sporządzenie sprawozdania	

* Podać ilość przedsiębiorców wpisanych – stan na dzień 31 grudnia roku poprzedzającego rok sprawozdawczy

** Podać w punktach najczęściej stwierdzane nieprawidłowości. W przypadku nie stwierdzenia nieprawidłowości wpisać „NIEPRAWIDŁOWOŚCI NIE STWIERDZONO”

*** Podać w punktach podmiot, charakter współpracy, ilość przypadków. W przypadku braku współpracy - podać przyczynę.

Uwaga: Niewypełnienie wszystkich punktów spowoduje uznanie sprawozdania za sporządzone błędnie

**Wzór imiennego upoważnienia do przeprowadzania kontroli
w wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego**

.....
/organ wydający upoważnienie/

.....
/(miejscowość, data/

UPOWAŻNIENIE NR/.....

Na podstawie § 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia
w sprawie szczegółowego zakresu, warunków i trybu kontroli wojewódzkiego ośrodka ruchu
drogowego oraz wzorów dokumentów przy tym stosowanych (Dz. U. Nr, poz.),
upoważniam:

Panią/Pana.....,
(imię i nazwisko osoby upoważnionej)

zatrudnioną/ego na stanowisku
(stanowisko służbowe)

do przeprowadzenia kontroli w
(nazwa wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego)

.....
.....
Kontrola będzie dotyczyć
(zakres kontroli)

za okres działalności ośrodka od dnia do dnia

Kontrola będzie prowadzona od dnia do dnia

.....
/pieczęć okrągła organu/

.....
/pieczęć i podpis organu
wydającego upoważnienie/

Kontrola zostaje przedłużona do dnia

.....
/pieczęć i podpis organu
wydającego upoważnienie/

Nr w spisie dokumentów

Wzór pokwitowania za zabezpieczone materiały dowodowe

1	Pieczeń organu		Pokwitowanie nr za zabezpieczone materiały dowodowe		2	Miejscowość
					Data	
3	Na podstawie § 11 ust.1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie szczegółowego zakresu, warunków i trybu kontroli wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz wzorów dokumentów przy tym stosowanych (Dz. U. Nr poz.), dnia o godzinie w związku z przeprowadzaną kontrolą w z siedzibą w dokonano zabezpieczenia następujących dokumentów:					
L.p.	Nazwa	Oznaczenie*	Zwolniono z zabezpieczenia	Uwagi		
4	5	6	7	8		
9	Zabezpieczenia dokonano w obecności					
10	 <i>podpis i pieczęć przedstawiciela ośrodka</i>		11	 <i>podpis i pieczęć osoby kontrolującej</i>		
12	Egzemplarz nr		13	Nr w spisie dokumentów		
* wpisać oznaczenie dokumentu zgodnie z załącznikiem nr 4 do rozporządzenia						

Sposób sporządzania pokwitowania za zabezpieczone materiały dowodowe.

§ 1.1. Pokwitowanie sporządza się wyłącznie w przypadku określonym w § 11 ust. 1 rozporządzenia.

2. Numer pokwitowania tworzy się w następujący sposób:

- 1) pierwsze trzy znaki od lewej strony stanowią liczbę porządkową ze spisu spraw, o którym mowa w § 26 ust. 1 rozporządzenia. W przypadkach liczb porządkowych jedno- i dwu- cyfrowych, miejsca przed uzupełnia się zerami;
- 2) kolejne trzy znaki stanowią numer, o którym mowa w § 24 ust. 3 pkt 3 rozporządzenia. W przypadkach liczb porządkowych jedno- i dwu- cyfrowych, miejsca przed uzupełnia się zerami;
- 3) ostatnie dwa znaki stanowią numer, o którym mowa w § 24 ust. 3 pkt 4.

§ 2.1. Pokwitowanie należy wypełniać pismem maszynowym. Nie dotyczy to przypadku § 6 ust. 2 pkt 2 niniejszego załącznika.

2. W wyjątkowych uzasadnionych przypadkach dopuszcza się wypełnianie pokwitowania pismem odręcznym. W takim przypadku pokwitowanie wypełnia się czytelnie, pismem drukowanym.

§ 3.1. W punkcie 1 pokwitowania osoba kontrolująca przystawia pieczęć nagłówkową organu.

2. Pieczęć powinna zawierać co najmniej:

- 1) oznaczenie organu;
- 2) adres siedziby organu.

§ 4. W punkcie 2 pokwitowania osoba kontrolująca wpisuje nazwę miejscowości, w której pokwitowanie jest sporządzane, oraz datę, w której pokwitowanie sporządzono.

§ 5. W punkcie 3 pokwitowania osoba kontrolująca wpisuje kolejno w miejscach do tego przeznaczonych:

- 1) datę zabezpieczenia dokumentów;
- 2) godzinę zabezpieczenia dokumentów;
- 3) pełną nazwę kontrolowanego ośrodka lub pełną nazwę jednostki prowadzącej kontrolowany ośrodek;
- 4) adres siedziby kontrolowanego ośrodka lub kontrolowanej jednostki prowadzącej ośrodek, podając miejscowość, nazwę ulicy, numer domu, numer lokalu, jeżeli występuje.

§ 6.1. W kolumnie 4 wpisuje się numer porządkowy w tabeli zabezpieczonego dokumentu.

2. W kolumnie 5 wpisuje się nazwę zabezpieczonego dokumentu w jej pełnym brzmieniu.

3. W kolumnie 6 wpisuje się oznaczenie dokumentu, które zostało nadane w sposób określony § 11 ust. 6 rozporządzenia, zgodnie z załącznikiem nr 4 do rozporządzenia.

4. W kolumnie 7 wpisuje się datę zwolnienia dokumentu spod zabezpieczenia.

§ 7.1. W kolumnie 8 wpisuje się uwagi, które osoba kontrolująca uzna za ważne z punktu widzenia sporządzanego pokwitowania.

2. Kolumna, o której mowa w ust. 1 może być wykorzystana w szczególności do:

- 1) zaznaczenia czy zabezpieczony dokument jest oryginałem czy kopią;
- 2) pokwitowania przez przedstawiciela ośrodka odebrania dokumentu zwolnionego spod zabezpieczenia;
- 3) oznaczenia ilości stron dokumentu;
- 4) imienia i nazwiska kursanta, którego dotyczy dokument.

§ 8. W punkcie 9 pokwitowania wpisuje się imię, nazwisko i stanowisko przedstawiciela kontrolowanego ośrodka, w obecności którego dokonano zabezpieczenia materiałów dowodowych.

§ 9.1. W punkcie 10 pokwitowania własnoręczny podpis składa osoba wymieniona w § 7 niniejszego załącznika.

2. W przypadku odmowy podpisania pokwitowania, wpisuje się powód odmowy jego podpisania.

§ 10. W punkcie 11 pokwitowania własnoręczny podpis składa osoba kontrolująca.

§ 11.1. W punkcie 12 pokwitowania wpisuje się numer egzemplarza.

2. W punkcie 12 pokwitowania może wystąpić wyłącznie cyfra „1” lub „2”.

§ 12. W punkcie 13 pokwitowania wpisuje się numer w spisie dokumentów, o którym mowa w § 26 ust.1.

§ 13. W przypadku, o którym mowa w § 8 ust. 2 niniejszego załącznika, pokwitowanie może być doręczone zgodnie z przepisami Kpa.

§ 14. Pokwitowanie nie może zawierać skreśleń ani poprawek.

Sposób oznaczania zabezpieczonych dokumentów

§ 1.1. Materiały, o których mowa w §11 ust.1 oznacza się przez wykonanie na nich odcisku pieczęci, której wzór został przedstawiony poniżej, a następnie wypełnienie odpowiednich pól i złożenie podpisów.

2. Jeżeli na zabezpieczanym materiale brakuje miejsca na wykonanie odcisku pieczęci, należy wykonać następujące czynności:

- 1) dokleić do dokumentu banderolę papierową, w sposób nie powodujący nieczytelności jakichkolwiek zapisów w dokumencie;
- 2) krawędź banderoli należy opieczetować w ten sposób, że część pieczęci jest odcisnięta na banderoli, a druga część na dokumencie, do którego doklejona jest banderola. Do pieczętowania używa się pieczęci urzędowej;
- 3) na banderoli należy odcisnąć pieczęć, o której mowa w ust.1.

§ 2.1. Pieczęć zawiera wolne miejsca, które wypełnia osoba kontrolująca.

2. Po wyrazie „zabezpieczono:” osoba kontrolująca wpisuje pełną nazwę zabezpieczanego dokumentu.

3. Po wyrazach „pokwitowanie nr” osoba kontrolująca wpisuje numer pokwitowania, o którym mowa w § 11 ust.1 rozporządzenia.

4. Po wyrazach „w obecności” wpisuje się imię i nazwisko przedstawiciela ośrodka, o którym mowa w § 6 rozporządzenia, lub pracownika, o którym mowa w § 9 ust. 3 rozporządzenia.

5. Pozostałe rubryki wypełnia się zgodnie z ich opisem.

Wzór pieczęci do oznaczania zabezpieczonych dokumentów

Nazwa i adres organu kontrolującego		Miejscowość Data ____ . ____ . ____ r., godzina
Zabezpieczono:		
pokwitowanie nr		
w obecności:		
..... <i>podpis i pieczęć przedstawiciela ośrodka</i>		 <i>podpis i pieczęć osoby kontrolującej</i>
Zwolniono z zabezpieczenia, dnia ____ . ____ . ____ r., godzina		
..... <i>podpis i pieczęć osoby kontrolującej</i>		

30 mm

25 mm

70 mm

90 mm

Oznaczenie organu:		Sygnatura akt:	
		Nr protokołu:	
Protokół oględzin			
Miejscowość:	Data:	Godzina:	Imię, nazwisko, stanowisko dokonującego oględzin:
Oględzin dokonano w obecności:			
Stronę powiadomiono o przeprowadzeniu oględzin:			
Na podstawie art. 85 K.p.a. i § 13 ust.1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie szczegółowego zakresu, warunków i trybu kontroli wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz wzorów dokumentów przy tym stosowanych (Dz. U. Nr poz.) dokonano oględzin obiektów/pojazdów/przebiegu czynności*:			
1.			
2.			
3.			
4.			
*) Niepotrzebne skreślić			
Na podstawie § 13 ust. 9 rozporządzenia Infrastruktury z dnia w sprawie szczegółowego zakresu, warunków i trybu kontroli wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz wzorów dokumentów przy tym stosowanych (Dz. U. Nr poz.) w trakcie oględzin wykorzystano urządzenia do utrwalania dźwięku/obrazu*:			
1.			
2.			
3.			
4.			
*) Niepotrzebne skreślić			
Osoby uczestniczące w oględzinach zostały uprzedzone o utrwalaniu czynności przeprowadzanych w trakcie oględzin za pomocą urządzeń rejestrujących obraz/dźwięk*) wymienionych wyżej, co zostało potwierdzone podpisami:			
.....			
Podpisy osób obecnych przy oględzinach		podpis dokonującego oględzin	
strona 1			

Na podstawie oględzin stwierdzono:

strona kolejna

strona

Strona ostatnia

Omówienie skreśleń i poprawek w tekście protokołu:		
Omówienie uzupełnień dokonanych w protokole:		
Załączniki do protokołu:		
Omówienie przyczyn odmowy lub niemożności podpisania protokołu:		
Protokół zawiera stron. Sporządzono w 1 egzemplarzu.		
Nr w spisie dokumentów		
Urządzenie rejestrujące dźwięk/obraz * obsługiwał Protokół przedstawiono do odczytania * /odczytano *		
Oględziny zakończono dnia o godzinie *) Niepotrzebne skreślić		
Podpisy:		
Podpisy osób obecnych przy oględzinach	Podpis osoby obsługującej urządzenie do rejestracji dźwięku/obrazu	Podpis dokonującego oględzin
strona		

Sposób sporządzania protokołu oględzin.

§ 1.1. Protokół oględzin sporządza się wyłącznie w przypadku określonym w § 13 ust. 1 rozporządzenia.

2. Numer protokołu oględzin tworzy się w następujący sposób:

- 1) pierwsze trzy znaki od lewej strony stanowią liczbę porządkową ze spisu spraw, o którym mowa w § 26 ust. 1 rozporządzenia. W przypadkach liczb porządkowych jedno- i dwu- cyfrowych, miejsca przed nimi uzupełnia się zerami;
- 2) kolejne trzy znaki stanowią numer, o którym mowa w § 24 ust. 3 pkt 3 rozporządzenia. W przypadkach liczb porządkowych jedno- i dwu- cyfrowych, miejsca przed nimi uzupełnia się zerami;
- 3) ostatnie dwa znaki stanowią numer, o którym mowa w § 24 ust. 3 pkt 4.

3. Protokół sporządza się w jednym egzemplarzu, który włącza się do akt kontroli.

4. Wszystkie rubryki protokołu powinny być wypełnione.

§ 2.1. Decyzję o przeprowadzeniu oględzin podejmuje każdorazowo osoba kontrolująca.

2. Oględzin dokonuje osoba kontrolująca lub inna osoba, będąca pracownikiem organu.

3. W przypadku gdy oględzin dokonuje osoba inna niż kontrolująca, osoba kontrolująca musi brać udział w oględzinach.

§ 3. Oględzinom podlegają w szczególności:

- a) obiekty – pomieszczenia biurowe, pomieszczenia dydaktyczne, budynki i pomieszczenia związane z działalnością ośrodka, place manewrowe;
- b) pojazdy – służące do prowadzenia zajęć dydaktycznych na placu manewrowym i w ruchu drogowym;
- c) czynności – związane z przebiegiem zajęć dydaktycznych.

§ 4. Protokół z oględzin sporządza się poprzez:

- 1) odciskinięcie pieczęci nagłówkowej organu w rubryce „Oznaczenie organu”,
- 2) wpisanie sygnatury akt i numeru protokołu oględzin w odpowiedniej rubryce protokołu;
- 3) wpisanie w odpowiednich rubrykach: miejscowości, w której dokonywane są oględziny, daty i godziny ich rozpoczęcia oraz imienia, nazwiska i stanowiska osoby dokonującej oględzin;
- 4) w odpowiednich rubrykach należy wymienić z imienia, nazwiska i stanowiska wszystkie osoby, które brały udział w oględzinach;
- 5) w odpowiedniej rubryce należy podać, w jaki sposób i w jakiej dacie powiadomiono stronę postępowania o mających się odbyć oględzinach. W przypadku zawiadomienia pisemnego należy podać jego datę i znak;
- 6) w pozycjach 1, 2, 3, 4 protokołu wpisuje się, jaki obiekt lub czynność podlegała oględzinom. Pozycje niewypełnione należy oznaczyć „XXX”. Obiekt podlegający oględzinom musi być oznaczony w sposób jednoznaczny. Za jednoznaczny sposób oznaczenia przyjmuje się podanie następujących informacji w przypadku:
 - a) budynków, placów – pełny adres pocztowy lub oznaczenie z rejestru gruntów z numerem urzędowym działki, na której znajduje się obiekt oraz numerem rejestru prowadzonego przez odpowiedni organ,
 - b) sal i pomieszczeń – pełny adres pocztowy lub oznaczenie z rejestru gruntów z numerem urzędowym działki, na której znajduje się obiekt oraz numerem rejestru prowadzonego przez odpowiedni organ. Określa się kondygnację, na której znajduje się pomieszczenie, jego numer lub lokalizację zaznaczoną na szkicu,
 - c) pojazdów – numer VIN, numer rejestracyjny,

- d) czynności – rodzaj czynności, miejsce, w którym się odbywała, osoba wykonująca czynności, prowadząca zajęcia, środki techniczne użyte do wykonania czynności.

§ 5.1. W pozycjach 1, 2, 3, 4 odpowiadającym pozycjom, o których mowa w § 3 pkt 6 niniejszego załącznika, należy wpisać rodzaj urządzenia do utrwalania dźwięku i/lub obrazu, jego markę i typ oraz numer fabryczny. Jeżeli urządzenie nie było używane odpowiednie pozycje należy oznaczyć „XXX”.

2. Osoby uczestniczące w oględzinach poinformowane o używaniu sprzętu do rejestracji obrazu i/lub dźwięku, podpisują protokół na 1 stronie w miejscu do tego przeznaczonym.

§ 6.1. Na stronie 2 i ewentualnie kolejnych stronach protokołu opisuje się stwierdzony stan faktyczny.

2. W przypadku oględzin pojazdów, budynków i sal, w protokole oględzin poza ich opisem, powinny być zawarte informacje, dotyczące ich stanu technicznego

3. W przypadku udziału w zajęciach dydaktycznych sporządza się opis zajęć z podaniem:

- a) tematu zajęć,
- b) godziny rozpoczęcia zajęć,
- c) imienia i nazwiska prowadzącego zajęcia,
- d) poruszanych zagadnień,
- e) pytań zadawanych przez uczestników kursu i sposobu odpowiedzi na te pytania,
- f) przebiegu zajęć.

§ 7.1. Strony protokołu muszą być ponumerowane.

2. Na stronach od trzeciej do ostatniej numer strony wpisuje osoba dokonująca oględzin.

§ 8.1. W przypadku, gdy rubryki na stronie pierwszej protokołu oględzin nie mogą pomieścić wszystkich zapisów, pozostałych zapisów dokonuje się w części opisowej protokołu.

2. W przypadku, o którym mowa w ust.1, do odpowiedniej rubryki wpisuje się adnotację o treści „ciąg dalszy w części opisowej protokołu oględzin”. W części opisowej kontynuację zapisu rozpoczyna się adnotacją „ciąg dalszy zapisów ze strony pierwszej protokołu oględzin”.

§ 9.1. Omówienie skreśleń i poprawek w tekście protokołu polega na zaznaczeniu numeru strony, na której dokonano skreślenia lub poprawki, podając treść, która uległa poprawce lub skreśleniu oraz treść po poprawce lub skreśleniu.

2. W rubryce „Omówienie skreśleń i poprawek” niedopuszczalne są jakiegokolwiek poprawki, skreślenia.

3. Wszelkie poprawki i skreślenia dokonane w protokole oględzin powinny być podpisane przez osobę dokonującą oględzin.

§ 10. Wszelkie uzupełnienia treści protokołu, nadpisanie, omawia się na ostatniej stronie protokołu w odpowiedniej rubryce, stosując odpowiednie postanowienia § 8 niniejszego załącznika.

§ 11.1. W rubryce „Załączniki do protokołu” wpisuje się wszelkie załączniki, zawierające materiał dotyczący oględzin. Należy podać ich rodzaj i ilość.

2. Załącznikami w szczególności mogą być zdjęcia, kasety audio, kasety video, płyty CD oraz inne nośniki informacji.

§ 12.1. Każdy przypadek niemożności lub odmowy podpisania protokołu oględzin wymaga omówienia w odpowiedniej rubryce protokołu.

2. Przeprowadzający oględziny podaje przyczyny, dla których protokół nie został podpisany, z podaniem kto odmówił jego podpisania lub nie mógł go podpisać.

§ 13.1. Przeprowadzający oględziny podaje na ostatniej stronie protokołu oględzin:

- 1) ilość stron, które zawiera protokół;
- 2) numer w spisie dokumentów;
- 3) imię i nazwisko osoby obsługującej urządzenie do rejestracji dźwięku i/lub obrazu. W przypadku, gdy zapisu dźwięku lub/i obrazu nie przeprowadzono wpisuje się „Rejestracji nie przeprowadzono”;
- 4) datę i godzinę zakończenia oględzin.

§ 14. Osoby podpisujące protokół oględzin, parafują każdą jego stronę.

Wzór protokołu przesłuchania świadka

Strona 1

Oznaczenie organu:			Sygnatura akt:
			Nr protokołu:
Protokół przesłuchania świadka			
Miejscowość:	Data:	Godzina:	Imię, nazwisko, stanowisko przesłuchującego:
Przesłuchania dokonano w obecności:			
Stronę powiadomiono o przeprowadzeniu dowodu ze świadka:			
Na podstawie art. 77 § 3 K.p.a. i § 16 ust.1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie szczegółowego zakresu, warunków i trybu kontroli wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz wzorów dokumentów przy tym stosowanych (Dz. U. Nr poz.) dokonano przesłuchania niżej wymienionego w charakterze świadka: 1. Imię 2. Nazwisko..... 3. PESEL 4. Data i miejsce urodzenia 5. Miejsce zamieszkania 6. Adres dla doręczeń 7. Stosunek do strony			
Tożsamość świadka stwierdzono na podstawie:			
8. Nazwa dokumentu			
9. Seria i numer dokumentu			
10. Organ wydający dokument			
.....			
Świadka pouczone o prawie odmowy zeznań i odpowiedzi na pytania (art. 83 § 1 i art. 83 § 2 Kpa) i uprzedzone o odpowiedzialności za fałszywe zeznania (art. 233 § 1 kk), co świadek potwierdza własnoręcznym podpisem: podpis świadka			
strona 1			

Oświadczam że:

strona 2

Strony kolejne

Strona

Strona ostatnia

Omówienie skreśleń i poprawek w tekście protokołu:		
Omówienie uzupełnień dokonanych w protokole:		
Załączniki do protokołu:		
Omówienie przyczyn odmowy lub niemożności podpisania protokołu:		
Protokół zawiera stron. Sporządzono w 1 egzemplarzu.		
Nr w spisie dokumentów		
Niniejszy protokół: a) przedstawiono świadkowi do odczytania* b) odczytano świadkowi na jego żądanie*		
Przesłuchanie zakończono dnia o godzinie		
*) Niepotrzebne skreślić		
Podpisy:		
Podpisy osób obecnych przy przesłuchaniu	Podpis świadka	Podpis przesłuchującego
strona		

Sposób sporządzania protokołu przesłuchania świadka.

§ 1.1. Protokół przesłuchania świadka sporządza się wyłącznie w przypadku określonym w § 16 ust. 1 rozporządzenia.

2. Numer protokołu przesłuchania świadka tworzy się w następujący sposób:

- 1) pierwsze trzy znaki od lewej strony stanowią liczbę porządkową ze spisu spraw, o którym mowa w § 26 ust. 1 rozporządzenia. W przypadkach liczb porządkowych jedno- i dwu- cyfrowych, miejsca przed nimi uzupełnia się zerami;
- 2) kolejne trzy znaki stanowią numer, o którym mowa w § 24 ust. 3 pkt 3 rozporządzenia. W przypadkach liczb porządkowych jedno i dwu cyfrowych, miejsca przed nimi uzupełnia się zerami;
- 3) ostatnie dwa znaki stanowią numer, o którym mowa w § 24 ust. 3 pkt 4.

3. Protokół sporządza się w jednym egzemplarzu, który włącza się do akt.

4. Niedopuszczalne jest pozostawianie niewypełnionych pól protokołu przesłuchania świadka.

§ 2.1. Decyzję o przesłuchaniu świadka podejmuje każdorazowo osoba kontrolująca.

2. Przesłuchania świadka dokonuje osoba kontrolująca, rozpoczynając przesłuchanie od sprawdzenia tożsamości świadka.

3. Przesłuchanie świadka może przeprowadzić inny organ, właściwy ze względu na miejsce zamieszkania lub pobytu osoby, która ma być przesłuchana.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, protokół przesłuchania świadka sporządzony zgodnie z niniejszym załącznikiem, przesyła się niezwłocznie do organu prowadzącego kontrolę.

§ 3. Do przesłuchania świadka stosuje się przepisy Kpa.

§ 4. Protokół przesłuchania świadka sporządza się poprzez:

- 1) odciskinięcie pieczęci nagłówkowej organu w rubryce „Oznaczenie organu”;
- 2) wpisanie sygnatury akt i numeru protokołu oględzin w odpowiedniej rubryce protokołu;
- 3) wpisanie w odpowiednich rubrykach: miejscowości, w której dokonywane jest przesłuchanie, daty i godziny jego rozpoczęcia oraz imienia, nazwiska i stanowiska osoby przesłuchującej;
- 4) w odpowiednich rubrykach należy wymienić z imienia i nazwiska oraz stanowiska wszystkie osoby, które brały udział w przesłuchaniu;
- 5) w odpowiedniej rubryce należy podać, w jaki sposób i w jakiej dacie powiadomiono stronę postępowania o mającym się odbyć przesłuchaniu świadka. W przypadku zawiadomienia pisemnego należy podać jego datę i znak.

§ 5.1. W protokole przesłuchania świadka podaje się dane osobowe świadka, oznaczone w punktach od 1 do 7.

2. W punkcie 5 podaje się miejsce zamieszkania świadka, określone zgodnie z przepisami kodeksu cywilnego.

3. W punkcie 6 należy wpisać adres podany przez świadka, pod który dostarczana będzie ewentualna korespondencja. Dopuszcza się użycie w tym punkcie słów „jak wyżej”, w przypadku, gdy zapis w punkcie 6 ma być identyczny jak zapis w punkcie 5.

4. W punkcie 7 podaje się stosunek do strony, korzystając z określeń wynikających:

- a) ze stosunku pokrewieństwa,
- b) ze stosunku służbowego.

5. Przez stronę dla potrzeb niniejszego załącznika rozumie się ośrodek kontrolowany.

6. W przypadkach nieokreślonych w ust. 4, w punkcie 7 protokołu przesłuchania, wpisuje się „obcy” lub „obca”.

§ 6. W punktach od 8 do 10 protokołu przesłuchania świadka podaje się rodzaj, serię i numer oraz nazwę organu wydającego dokument, na podstawie którego ustalono tożsamość.

§ 7.1. Przed odebraniem zeznań osoba kontrolująca poucza świadka o prawie odmowy zeznań oraz uprzedza o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań.

2. Świadek potwierdza własnoręcznym podpisem zapoznanie się z prawami i odpowiedzialnością, o których mowa w ust.1.

§ 8. Na stronie 2 i ewentualnie kolejnych stronach protokołu spisuje się zeznania świadka.

§ 9. Strony protokołu przesłuchania świadka muszą być ponumerowane.

§ 10.1. W przypadku, gdy na stronie pierwszej protokołu przesłuchania świadka, rubryki nie mogą pomieścić wszystkich zapisów, osoba prowadząca przesłuchanie dokonuje pozostałych zapisów w części opisowej protokołu.

2. W przypadku, o którym mowa w ust.1, do odpowiedniej rubryki wpisuje się adnotację o treści „ciąg dalszy w części opisowej protokołu przesłuchania świadka”. W części opisowej kontynuację zapisu rozpoczyna się adnotacją „ciąg dalszy zapisów ze strony protokołu przesłuchania świadka”.

§ 11.1. Omówienie skreśleń i poprawek w tekście protokołu polega na zaznaczeniu numeru strony, na której dokonano skreślenia lub poprawki, podając treść, która uległa poprawce lub skreśleniu oraz treść po poprawce lub skreśleniu.

2. W rubryce omówienie skreśleń i poprawek niedopuszczalne są jakiegokolwiek poprawki, skreślenia.

3. Wszelkie poprawki i skreślenia dokonane w protokole przesłuchania świadka powinny być podpisane przez osobę, dokonującą przesłuchania świadka.

§ 12. Wszelkie uzupełnienia treści protokołu, nadpisanie omawia się na ostatniej stronie protokołu w odpowiedniej rubryce, stosując odpowiednie postanowienia § 10 niniejszego załącznika.

§ 13.1. W rubryce „Załączniki do protokołu” wpisuje się wszelkie załączniki przedstawione przez świadka, zawierające materiał dotyczący przeprowadzanej kontroli. Należy podać rodzaj i ilość.

2. Załącznikami w szczególności mogą być dokumenty w oryginale lub ich kopie, zdjęcia, kasety audio, kasety video, płyty CD oraz inne nośniki informacji.

§ 14.1. Każdy przypadek niemożności lub odmowy podpisania protokołu przesłuchania świadka wymaga omówienia w odpowiedniej rubryce protokołu.

2. Przeprowadzający przesłuchanie świadka podaje przyczyny, dla których protokół nie został podpisany.

§ 15. Przeprowadzający przesłuchanie świadka podaje na ostatniej stronie protokołu przesłuchania świadka:

- 1) ilość stron, które zawiera protokół;
- 2) numer w spisie dokumentów;
- 3) datę i godzinę zakończenia przesłuchania.

§ 16. Osoby podpisujące protokół przesłuchania świadka parafują każdą jego stronę.

Wzór protokołu z kontroli

strona 1

1	Oznaczenie organu:	Protokół nr z kontroli ośrodka szkolenia kandydatów na kierowców i kierowców	2	Data:
			3	Egzemplarz nr
Podstawa prawna kontroli: art..... ustawy z dnia o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr poz.) oraz § 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia w sprawie szczegółowego zakresu, warunków i trybu kontroli wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego oraz wzorów dokumentów przy tym stosowanych (Dz. U. Nr poz.).				
4	Kontrolę przeprowadził:	5	Nr upoważnienia:	
6	Tematyka kontroli:	7	Okres objęty kontrolą:	
8	Czas trwania kontroli:			
A. Jednostka kontrolowana				
9	Nazwa:			
10	Adres:			
11	NIP:	12	REGON/PESEL*	
13	Podstawa prawna działalności:			
14	Nr wpisu:	15	Nr poświadczenia	
16	O podjęciu działalności zawiadomiono marszałka* : w terminie/nie w terminie/nie dotyczy			
17	Podmiot** : osoba fizyczna ☐ spółka prawa cywilnego ☐ spółka prawa handlowego ☐ Wpis do KRS inna jednostka organizacyjna ☐			
18	Ośrodek prowadzi egzaminy w zakresie kategorii** : ☐ A ☐ A1 ☐ B ☐ B1 ☐ C ☐ C1 ☐ D ☐ D1 ☐ E ☐ - T ☐ B+E ☐ C+E ☐ C1+E ☐ D+E ☐ D1+E ☐ - tramwaj			
19	Kierownik ośrodka imię nazwisko, zajmuje stanowisko od:			
20	Osoba upoważniona do udziału w kontroli zgodnie z § 9 ust. 3 rozporządzenia			

27	Osoby zapisane i uczestniczące w kursach:															
Ilość osób		Kategoria														
		A1	A	B1	B	C1	C	D1	D	B+ E	C1 +E	C+ E	D1 +E	D +E	T	Tr
zapisanych na kursy od początku roku, w którym odbywa się kontrola																
uczestni- czących w szkoleniach w trakcie trwania kontroli	progra- mowy															
	ogółem															
28	Dokumentacja kursów prowadzona przez ośrodek: Sporządzona zgodnie z obowiązującymi przepisami* : TAK / NIE Prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami* : TAK / NIE Dokumentacja prowadzona czytelnie (bez wycierania, zamazywania itp.)* : TAK / NIE Dokumentacja zawiera wszystkie wymagane zapisy* : TAK / NIE Osoby przyjęte na kurs spełniają warunki określone w ustawie* : TAK / NIE Osoby towarzyszące spełniają warunki określone w ustawie* : TAK / NIE Wydawanie dokumentów, w tym zaświadczeń o ukończeniu kursu, zgodnie z obowiązującymi przepisami* : TAK / NIE Przekazywanie informacji o terminie, czasie i miejscu rozpoczęcia kursu do starosty zgodnie z obowiązującymi przepisami* : TAK / NIE Lista uczestników kursu* : Bez uzupełnień / uzupełniona zgodnie z obowiązującymi przepisami / uzupełniona niezgodnie z obowiązującymi przepisami. Dane osób, które ukończyły kurs przekazano do CEK* : w terminie / po terminie / nie przekazano															
C. Pomieszczenia dydaktyczne																
29	Sale dydaktyczne: Ośrodek dysponuje następującymi salami dydaktycznymi, oznaczonymi dla potrzeb kontroli odpowiednio numerami jak niżej: Sala nr 1 o powierzchni m ² , w której znajduje się miejsc siedzących, jest zlokalizowana: Sala nr 2 o powierzchni m ² , w której znajduje się miejsc siedzących, jest zlokalizowana: Sala nr 3 o powierzchni m ² , w której znajduje się miejsc siedzących, jest zlokalizowana:															
Strona 3																

30	Wypożyczenie sal:			
L.p.	Wypożyczenie	Sala 1	Sala2	Sala3
1.	Tablica			
2.	Plansze ze znakami drogowymi			
3.	Plansze ze skrzyżowaniami			
4.	Makiety do prezentacji sytuacji drogowych			
5.	Komplet aktów prawnych			
6.	Rzutnik			
7.	Ekran do rzutnika			
8.	Zestaw TV + Video			
9.	Kasety video z sytuacjami drogowymi			
10.	Komputer			
11.	Programy komputerowe			
31	Syntetyczny opis wyposażenia:			
32	Inne warunki dotyczące sal dydaktycznych:			
L.p.	Inne warunki	Sala 1	Sala 2	Sala 3
1.	Forma dysponowania salą			
2.	Toaleta w bezpośrednim sąsiedztwie sali			
3.	Wyznaczone miejsca do palenia tytoniu			
4.	Oświetlenie (Sprawne/Niesprawne)			
5.	Estetyka (Zadawalająca/Niezadawalająca)			
33	Pracownie posiadane przez ośrodek:			
Nazwa:				
Lokalizacja:				
Strona 4				

D. Plac manewrowy				
34 Plac manewrowy: Ośrodek dysponuje następującymi placami manewrowymi, oznaczonymi dla potrzeb kontroli odpowiednio numerami jak niżej: 1. Plac manewrowy o powierzchni m², zlokalizowany: dla kat. 2. Plac manewrowy o powierzchni m², zlokalizowany: dla kat.				
35 Wyposażenie i informacje dotyczące placu manewrowego:				
L.p.	Informacje		Plac 1	Plac 2
1.	Forma dysponowania placem			
2.	Nawierzchnia	utwardzona		
		Asfalt/Beton/Kostka brukowa		
3.	Oświetlenie			
4.	Dostępność toalety			
5.	Pomieszczenie (wiata) przeciwdeszczowa			
6.	Oznakowanie stanowisk (linie wyznaczające)			
7.	Oznakowanie stanowisk (pachołki)			
8.	Plac wyłączony z ruchu innych pojazdów			
9.	Dostępność wszystkich stanowisk wymaganych przepisami.			
10.	Zgodność stanowisk i ich wymiarów z wymaganiami przepisów			
36 Dostępność placu: Plac 1 Pn Wt Śr Cz Pt Sb Nd Plac 2 Pn Wt Śr Cz Pt Sb Nd				
37 Wykorzystanie placu: Wspólnie z kontrolowanym ośrodkiem z placu manewrowego korzystają: 1 2				
Strona 5				

E. Pojazdy										
38	Ilość pojazdów, przeznaczonych do szkolenia z podziałem na kategorie:									
A1	A	B1	B	C1	C	D1	D	E	T	Tramwaj
39	Szczegółowy wykaz pojazdów:									
L.p.	Rodzaj	Marka i typ			Nr rejestracyjny		Forma dysponowania		Uwagi	
1.										
2.										
3.										
4.										
5.										
6.										
7.										
8.										
9.										
10.										
11.										
12.										
F. Zajęcia dydaktyczne										
40	Zajęcia dydaktyczne, teoria: Zajęcia prowadzone w formie**:									
wykładu ☐ warsztatów ☐ konsultacji indywidualnych ☐										
Strona 6										

G. Egzamin wewnętrzny

41 Środki dydaktyczne wykorzystywane do przeprowadzania egzaminów:

42 Sposób i tryb prowadzenia egzaminu:

43 Sposób i kryteria oceny:

44 Egzaminy:

45 Analiza wyników (zdawalności) egzaminów:

H. Skargi

Ilość skarg, które wpłynęły w okresie objętym kontrolą	Rozpatrzono skarg	W tym:		
		Na korzyść osoby skarżącej	Pozostałe	Nierozpatrzone
a	b	c	b - c	a - b

I. Kontrole

Ostatnia kontrola przeprowadzona w ośrodku odbyła się

wydano zalecenia pokontrolne nr

Zalecenia pokontrolne wykonano * **w całości / w części / nie wykonano**

J. Ustalenia kontroli – część opisowa

Strona
strona ostatnia

Omówienie skreśleń i poprawek w tekście protokołu:		
Omówienie uzupełnień dokonanych w protokole:		
Załączniki do protokołu:		
Omówienie przyczyn odmowy lub niemożności podpisania protokołu:		
Protokół zawiera stron. Sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach.		
Nr w spisie dokumentów		
Niniejszy protokół: a) przedstawiono do odczytania * , b) odczytano na żądanie * .		
Kontrolę zakończono dnia o godzinie		
Podpisy:		
Podpisy osób, o których mowa w punkcie 19 i 20 protokołu.	Pieczęć nagłówkowa kontrolowanego	Podpis osoby kontrolującej
*) Niepotrzebne skreślić **) Właściwe zaznaczyć „X”		
strona		

Sposób sporządzania protokołu z kontroli.

§ 1.1. Protokół z kontroli, zwany dalej protokołem składa się z części syntetycznej i opisowej.

2. W przypadku kontroli wycinkowej o zawężonej tematyce kontroli, punkty protokołu dotyczące tematów nie ujętych w programie kontroli wykreśla się dużą literą „Z”.

3. Numer protokołu z kontroli tworzy się w następujący sposób:

- 1) pierwsze trzy znaki od lewej strony stanowią liczbę porządkową ze spisu spraw, o którym mowa w § 26 ust. 1 rozporządzenia. W przypadkach liczb porządkowych jedno- i dwu- cyfrowych, miejsca przed nimi uzupełnia się zerami;
- 2) kolejne trzy znaki stanowią numer, o którym mowa w § 24 ust. 3 pkt 3 rozporządzenia. W przypadkach liczb porządkowych jedno- i dwu- cyfrowych, miejsca przed nimi uzupełnia się zerami;
- 3) ostatnie dwa znaki stanowią numer, o którym mowa w § 24 ust. 3 pkt 4.

4. Protokół sporządza się w dwóch egzemplarzach z których:

- 1) egzemplarz nr 1 pozostawia się w kontrolowanym ośrodku;
- 2) egzemplarz nr 2 włącza się do akt kontroli, prowadzonych przez organ.

5. W kontrolowanym ośrodku nie pozostawia się protokołów przesłuchania świadka, protokołu oględzin, ani żadnych innych dokumentów stanowiących akta kontroli, z zastrzeżeniem ust. 4.

§ 2. Każdy zapis dokonany w części syntetycznej protokołu:

- 1) który ze względu na jego objętość nie mieści się w rubryce lub
- 2) wymagający uzupełnienia lub
- 3) stwierdzający nieprawidłowości,

- wymaga omówienia w części opisowej protokołu.

§ 3. Omówienia w części opisowej protokołu z kontroli nie wymaga się w przypadku:

- 1) dokonania oględzin udokumentowanych w sposób, o którym mowa w § 13 ust. 4 rozporządzenia;
- 2) przesłuchania świadka udokumentowanego w sposób, o którym mowa § 17 ust. 1 rozporządzenia.

§ 4.1. Sporządzenie protokołu polega na wypełnieniu wszystkich jego punktów i części opisowej z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w § 1 ust. 2 niniejszego załącznika.

2. W części nagłówkowej protokołu należy wypełnić punkty od 1 do 8. Prawidłowe wypełnienie tej części polega na:

- 1) odcisnięciu w polu nr 1 pieczęci z nazwą organu i jego adresem;
- 2) wpisaniu w pole oznaczone liczbą:
 - a) 2 – daty sporządzenia protokołu,
 - b) 3 – numeru egzemplarza protokołu. W polu tym może wystąpić wyłącznie cyfra „1” lub „2”,
 - c) 4 – imienia, nazwiska i stanowiska służbowego osoby kontrolującej,
 - d) 5 – pełnego numeru upoważnienia, o którym mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia,
 - e) 6 – tematyki kontroli, dotyczy to kontroli wycinkowych. W przypadku kontroli kompleksowych dopuszcza się zapis „kontrola kompleksowa”,
 - f) 7 – dokładnego przedziału czasu, którego dotyczy kontrola. Podaje się datę początku i końca przedziału.
 - g) 8 – daty faktycznego rozpoczęcia i zakończenia kontroli.

3. Część nagłówkową wypełnia się niezależnie od rodzaju prowadzonej kontroli, o którym mowa w § 5 ust.1 rozporządzenia.

§ 5.1. Część A protokołu dotyczy podstaw prawnych prowadzenia działalności przez kontrolowany ośrodek i jego danych identyfikacyjnych.

2. Przed wypełnieniem tej części protokołu należy dokonać weryfikacji dokumentów dotyczących podstaw prawnych prowadzenia działalności ośrodka.

3. W części A wypełnia się punkty od 9 do 22 bez względu na rodzaj prowadzonej kontroli, o którym mowa w § 5 ust.1 rozporządzenia.

4. Prawidłowe wypełnienie części A protokołu polega na wpisaniu w punkcie oznaczonym liczbą:

- 1) 9 – pełnej nazwy podmiotu prowadzącego ośrodek;
- 2) 10 – pełnego adresu ośrodka z numerem kodu pocztowego miejscowości, w której ośrodek ma siedzibę;
- 3) 11 – numeru identyfikacji podatkowej;
- 4) 12 – numeru REGON na podstawie odpowiedniego dokumentu lub numeru PESEL w przypadku, gdy podmiotem jest osoba fizyczna na podstawie dokumentu tożsamości, zawierającego ten numer. W przypadku spółki cywilnej podaje się numery PESEL wszystkich wspólników na podstawie dokumentów tożsamości, o których mowa wyżej. § 2 niniejszego załącznika stosuje się odpowiednio;
- 5) 13 – cech identyfikacyjnych dokumentu stanowiącego podstawę działalności gospodarczej ośrodka. W szczególności dokumentami takimi mogą być:
 - a) zaświadczenie o wpisie do ewidencji działalności gospodarczej,
 - b) postanowienie o wpisie do Krajowego Rejestru Sądowego,
 - c) dokument powołujący jednostkę organizacyjną,
 - d) statut.
- 6) 14 – numeru zezwolenia na prowadzenie ośrodka szkolenia, o którym mowa w ustawie;
- 7) 15 – numeru certyfikatu jakości, o którym mowa w ustawie;
- 8) 16 – „nie dotyczy” w przypadku jednostek innych niż wojskowe, podległe resortowi spraw wewnętrznych i szkoły;
- 9) 17 – znaku „X” w odpowiedni kwadrat;
- 10) 18 – znaku „X” we właściwe kwadraty, określające posiadane przez ośrodek uprawnienia do egzaminowania w zakresie odpowiednich kategorii;
- 11) 19 – imienia i nazwiska kierownika ośrodka oraz daty, od kiedy zajmuje to stanowisko;
- 12) 20 – imienia i nazwiska osoby upoważnionej, o której mowa w § 9 ust. 3 rozporządzenia;
- 13) 21 – skreślenie odpowiednich słów;
- 14) 22 – imion i nazwisk wszystkich osób zatrudnionych przez ośrodek, z podaniem stanowisk, daty rozpoczęcia zatrudnienia, formy zatrudnienia. W przypadku instruktorów w kolumnie „stanowisko” wpisuje się numer, pod którym instruktor wpisany jest do ewidencji. W kolumnie „forma zatrudnienia” należy określić czy jest to stosunek pracy, a jeżeli nie to określić rodzaj zatrudnienia. W kolumnie „uwagi” podaje się cechy umowy, dotyczącej zatrudnienia w formie innej niż stosunek pracy.

5. Wiersze tabeli w punkcie 22, które nie są wypełnione oznacza się dużą literą „Z”.

§ 6.1. Osoba kontrolująca dokonuje sprawdzenia wymogu niekaralności osób, o których mowa w ustawie.

2. Wynik sprawdzenia, o którym mowa w ust. 1, zamieszcza się w części opisowej protokołu, podając kiedy i jakie czynności podjęto w związku ze sprawdzeniem.

§ 7.1. Część B protokołu dotyczy pomieszczeń biurowych, jakimi dysponuje ośrodek.

2. Przed wypełnieniem tej części protokołu należy dokonać sprawdzenia tytułu do dysponowania lokalem biurowym.

3. Wynik sprawdzenia, o którym mowa w ust. 2, zamieszcza się w punkcie 23 protokołu, podając formę dysponowania lokalem, cechy identyfikacyjne dokumentu określającego prawo do dysponowania lokalem biurowym, datę ważności prawa do dysponowania lokalem, oznaczenie stron dokumentu, dokładny adres biura ośrodka.

§ 8.1. W części B protokołu wypełnia się punkty od 23 do 28.

2. Prawidłowe wypełnienie części B protokołu polega na:

- 1) wpisaniu w punkcie oznaczonym liczbą:
 - a) 24 – godzin, w których biuro jest czynne w kolejnych dniach tygodnia. Dni tygodnia, w których biuro jest nieczynne oznacza się znakiem „XXX”;
 - b) 25 – sposobu przechowywania i zabezpieczenia pieczęci oraz druków ścisłego zarachowania.;
 - 2) oznaczeniu znakiem „X” w punkcie 26 posiadanego wyposażenia;
 - 3) skreślenia w punkcie oznaczonym liczbą 26 i liczbą 28 odpowiedzi fałszywych, pozostawiając tylko odpowiedzi prawdziwe.
3. W punkcie oznaczonym liczbą 27 podaje się liczbę osób:
- 1) zapisanych na kursy od początku roku, w którym odbywa się kontrola;
 - 2) uczestniczących w kursach w trakcie trwania kontroli z podziałem na rodzaje kursów;
 - 3) ogólną liczbę osób uczestniczących w kursach w trakcie trwania kontroli.

§ 9.1. Część C protokołu dotyczy pomieszczeń dydaktycznych, jakimi dysponuje ośrodek.

2. Przed wypełnieniem tej części protokołu należy dokonać sprawdzenia tytułu do dysponowania salą lub salami dydaktycznymi.

3. Wynik sprawdzenia, o którym mowa w ust. 2, zamieszcza się w punkcie 32 protokołu, podając formę dysponowania salą lub salami, cechy identyfikacyjne dokumentu określającego prawo do dysponowania salą lub salami, datę ważności prawa do dysponowania salą lub salami, oznaczenie stron dokumentu, dokładny adres, pod którym znajduje się sala lub sale.

§ 10.1. W części C protokołu wypełnia się punkty od 29 do 33.

2. Prawidłowe wypełnienie części C protokołu polega na wpisaniu w punkcie oznaczonym liczbą:

- 1) 29 – powierzchni w metrach kwadratowych, ilości miejsc siedzących w każdej sali. Ponadto podaje się dokładny adres każdej z sal. W niewypełnione miejsca należy wstawić „XXX”. Jeżeli ośrodek przedstawił do kontroli więcej niż trzy sale, kolejne sale opisuje się w części opisowej protokołu;
- 2) 30 – wyposażenia w wierszach od 1 do 11 tabeli. Posiadanie odpowiedniego wyposażenia w odpowiednim wierszu oznacza się liczbą, określającą ilość sztuk. Brak wyposażenia wymienionego w odpowiednim wierszu oznacza się znakiem „XXX”;
- 3) 31 – syntetycznego opisu wyposażenia, podając jego stan techniczny, opis zawartości kaset wideo, programów komputerowych, dotyczących szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdem;
- 4) 32 – „TAK” w wierszu drugim, jeżeli wszystkie warunki są spełnione, lub „NIE”, jeżeli nie są spełnione. W wierszu 4 należy wpisać literę S-sprawne lub N-niesprawne. Oceniając estetykę w wierszu 5 podaje się Z-zadawalająca lub N-niezadawalająca. W wolnych niewypełnionych miejscach należy wstawić znak „XXX”;
- 5) 33 – rodzaj, nazwę i dokładny adres pracowni, o ile ośrodek taką posiada. W przeciwnym przypadku wpisuje się „nie posiada”.

§ 11.1. Część D protokołu dotyczy placu manewrowego, jakim dysponuje ośrodek.

2. Przed wypełnieniem tej części protokołu należy dokonać sprawdzenia tytułu do dysponowania placem lub placami manewrowymi.

3. Wynik sprawdzenia, o którym mowa w ust. 2, zamieszcza się w punkcie 35 wiersz 1 protokołu, podając formę dysponowania placem lub placami, cechy identyfikacyjne dokumentu określającego prawo do dysponowania placem lub placami, datę ważności prawa do dysponowania placem lub placami, oznaczenie stron dokumentu, dokładny adres, pod którym znajdują się plac lub place.

§ 12.1. W części D protokołu wypełnia się punkty od 34 do 37.

2. Prawidłowe wypełnienie części D protokołu polega na wpisaniu w punkcie oznaczonym liczbą:

- 1) 34 – powierzchni w metrach kwadratowych, jego lokalizacji i kategorii uprawnień dla jakich przeznaczony jest plac. Jeżeli ośrodek przedstawił do kontroli więcej niż dwa place manewrowe, kolejne place opisuje się w części opisowej protokołu;
- 2) 35 wiersz 2 – „TAK” w przypadku nawierzchni utwardzonej, w przeciwnym przypadku wpisać „NIE”. W przypadku odpowiedzi „TAK” należy wybrać jedną z liter „A”, „B” lub „K”, oznaczających rodzaj nawierzchni. W przypadku odpowiedzi „NIE” należy wpisać „Nie dotyczy”;
- 3) 35 wiersz 3 do 10 – „TAK” lub „NIE” odpowiednio do stwierdzonego stanu faktycznego;
- 4) 36 – przedziału czasu w jakim dostępny jest plac lub place manewrowe w poszczególne dni tygodnia;
- 5) 37 – nazwę innych ośrodków, korzystających wspólnie z kontrolowanym ośrodkiem z placu manewrowego.

3. Niewypełnione rubryki protokołu oznacza się znakiem:

- 1) „XXX” – w punktach 34 i 37 protokołu
- 2) „XXX” – w punkcie 35 protokołu i punkcie 36 protokołu, jeżeli w określonym dniu plac manewrowy nie jest dostępny dla ośrodka.

§ 13.1. Część E protokołu dotyczy pojazdów wykorzystywanych do szkolenia.

2. Przed wypełnieniem tej części protokołu należy dokonać sprawdzenia tytułu do dysponowania pojazdem lub pojazdami.

3. Wynik sprawdzenia, o którym mowa w ust. 2, zamieszcza się w punkcie 39 protokołu, podając formę dysponowania pojazdem lub pojazdami, cechy identyfikacyjne dokumentu określającego prawo do dysponowania pojazdem lub pojazdami, datę ważności prawa do dysponowania pojazdem lub pojazdami, oznaczenie stron dokumentu w przypadku zawartych umów.

4. Jeżeli ośrodek posiada więcej niż dziesięć pojazdów, kolejne pojazdy należy opisać w części opisowej protokołu.

§ 14.1. W części E protokołu wypełnia się punkty od 38 do 39.

2. Prawidłowe wypełnienie części E protokołu polega na wpisaniu w punkcie oznaczonym liczbą:

- 1) 38 – liczby pojazdów przeznaczonych do szkolenia z podziałem na poszczególne kategorie uprawnień do kierowania pojazdami. W punkcie 38 nie podaje się ilości pojazdów, niebędących w dyspozycji ośrodka, a przeznaczonych do szkolenia z osobą towarzyszącą;
- 2) 39 – rodzaju, marki, typu, numeru rejestracyjnego, formy dysponowania pojazdem. Każdy wiersz dotyczy jednego pojazdu. Dane wpisuje się na podstawie dowodu rejestracyjnego. W kolumnie „forma dysponowania” wpisuje się w szczególności:

- a) własność,
- b) współwłasność,
- c) leasing,
- d) dzierżawa,
- e) użyczenie.

3. W przypadku, gdy w kolumnie „Forma dysponowania” jest zapis inny niż określony w ust. 2 pkt 2 lit. a), w kolumnie „Uwagi” należy podać:

- 1) w przypadku współwłasności, imiona, nazwiska i adresy wszystkich współwłaścicieli, lub
- 2) w pozostałych przypadkach dane identyfikujące dokument stwierdzający prawo dysponowania pojazdem;
- 3) informacje dotyczące ważności badań technicznych.

4. W punktach 38 i 39 w niewypełnione rubryki należy wpisać „XXX”.

§ 15.1. Część F protokołu dotyczy przeprowadzonych przez ośrodek zajęć dydaktycznych.

2. W części F protokołu wypełnia się punkt 40.

3. Prawidłowe wypełnienie części F protokołu polega na wpisaniu w punkcie oznaczonym liczbą 40 – znaku „X” dla zaznaczenia odpowiedniego kwadratu.

§ 16. Ustalenia dokonane w trakcie kontroli w zakresie prowadzenia zajęć dydaktycznych, zamieszcza się w części opisowej.

§ 17.1. Część G protokołu dotyczy egzaminów wewnętrznych, przeprowadzanych w ośrodku.

2. W części G protokołu zamieszcza się informacje syntetyczne uzyskane w trakcie kontroli. Podstawą zapisów w tej części protokołu jest weryfikacja materiałów używanych do egzaminu wewnętrznego, regulaminu egzaminu, wyjaśnienia pracowników ośrodka.

3. Osoba kontrolująca może przeprowadzić oględziny egzaminu wewnętrznego. W takim przypadku ustalenia oględzin zawarte są w protokole oględzin.

§ 18.1. W części G protokołu wypełnia się punkty od 41 do 45.

2. Prawidłowe wypełnienie części G protokołu polega na wpisaniu w punkcie oznaczonym liczbą:

- 1) 41 – rodzaju wykorzystywanych materiałów do przeprowadzania egzaminu wewnętrznego. Podaje się rodzaj pomocy i materiałów, ich pochodzenie, itp.;
- 2) 42 – sposobu i trybu przeprowadzania egzaminu wewnętrznego, ustalonego na podstawie odpowiednich dokumentów. W przypadku braku jasnych zasad określających tryb i sposób prowadzenia egzaminu, należy ten fakt szczegółowo omówić w części opisowej;
- 3) 43 – sposobu i kryteriów oceny, na podstawie odpowiednich dokumentów. Należy podać jakie działania są podejmowane dla bezstronnej oceny egzaminu;
- 4) 44 – warunki przystąpienia do egzaminu, z uwzględnieniem wysokości i opłat za egzamin;
- 5) 45 – analizę wyników (zdawalności) egzaminu wewnętrznego, czy jest przeprowadzana, jakie są wyniki tej analizy, jakie wnioski są wyciągane. Jeżeli analiza nie jest prowadzona lub jej wyniki nie są brane pod uwagę, należy to omówić szczegółowo w części opisowej protokołu.

§ 19.1. Część H protokołu dotyczy skarg na ośrodek, które wpłynęły w okresie objętym kontrolą.

2. Jeżeli w okresie objętym kontrolą skarg nie wniesiono, w każdej kolumnie tabeli należy wpisać znak „XXX”.

3. Ustalenia w zakresie złożonych skarg oraz analizę tych skarg zamieszcza się w części opisowej protokołu.

4. Analiza skargi polega na zapoznaniu się z jej treścią, ocenie jej zasadności, ustaleniu, jakie czynności zostały podjęte przez ośrodek w związku z jej rozpoznaniem, w jaki sposób została załatwiona, jakie wnioski wyciągnięto.

§ 20.1. Część I protokołu dotyczy kontroli, które przeprowadzono w ośrodku w okresie poprzedzającym kontrolę.

2. W części I należy wpisać datę poprzedniej kontroli, numer zaleceń pokontrolnych, jeżeli były wydane, sposób wykonania zaleceń pokontrolnych.

3. Jeżeli zalecenia pokontrolne nie zostały wydane, w miejsce na wpisanie ich numeru wpisuje się „XXX”.

4. Jeżeli zaleceń pokontrolnych nie wykonano lub wykonano częściowo, osoba kontrolująca zamieszcza ustalenia w tej sprawie w części opisowej protokołu.

§ 21.1. Część J protokołu przeznaczona jest na część opisową, w której zamieszczane są ustalenia kontroli niezamieszczone w innym miejscu w protokole.

2. W części J osoba kontrolująca zamieszcza ustalenia kontroli, opis stwierdzonych nieprawidłowości oraz inne informacje, które osoba kontrolująca uzna za istotne z punktu widzenia prowadzonej kontroli.

§ 22.1. Omówienie skreśleń i poprawek w tekście protokołu polega na zaznaczeniu numeru strony, na której dokonano skreślenia lub poprawki, podając treść, która uległa poprawce lub skreśleniu oraz treść po poprawce lub skreśleniu.

2. W rubryce „Omówienie skreśleń i poprawek” niedopuszczalne są jakiegokolwiek poprawki lub skreślenia.

3. Wszelkie poprawki i skreślenia, dokonane w protokole, powinny być podpisane przez osobę kontrolującą.

§ 23. Wszelkie uzupełnienia treści protokołu, nadpisanie omawia się na ostatniej stronie protokołu w odpowiedniej rubryce, stosując odpowiednie postanowienia § 21 niniejszego załącznika.

§ 24.1. W rubryce „Załączniki do protokołu” wpisuje się wszelkie załączniki, zawierające materiał dotyczący przeprowadzanej kontroli. Należy podać rodzaj i ilość załączników.

2. Załącznikami w szczególności mogą być dokumenty w oryginale lub ich kopie, protokoły oględzin, protokoły przesłuchania świadka.

§ 25.1. Każdy przypadek niemożności lub odmowy podpisania protokołu wymaga omówienia w odpowiedniej rubryce protokołu.

2. Osoba kontrolująca podaje przyczyny, dla których protokół nie został podpisany.

§ 26.1. Osoba kontrolująca podaje na ostatniej stronie protokołu:

- 1) ilość stron, które zawiera protokół,
- 2) numer w spisie dokumentów,
- 3) datę i godzinę zakończenia kontroli.

§ 27. Osoby podpisujące protokół parafują każdą jego stronę.

Wzór spisu dokumentów

Spis dokumentów kontroli			
Sygnatura akt kontroli			Nr kontrolowanego ośrodka:
1	2	3	4
L.p.	Nr dokumentu	Treść	Uwagi
	Data		

Sposób sporządzania spisu dokumentów

§ 1.1. Spis dokumentów zawiera wykaz dokumentów zawartych w aktach kontroli, sporządzonych lub przedstawionych osobie kontrolującej w związku z przeprowadzaną kontrolą ośrodka.

2. Spis dokumentów umieszcza się w aktach kontroli jako pierwszą stronę.

3. Wszelkie skreślenia i poprawki powinny zapewniać czytelność spisu. Każda poprawka powinna być parafowana przez osobę kontrolującą.

4. Oznaczenie organu powinno znajdować się w lewym górnym rogu spisu dokumentów.

5. W nagłówku spisu dokumentów podaje się oznaczenie akt kontroli oraz numer zezwolenia kontrolowanego ośrodka.

§ 2.1. W kolumnie „1” wpisuje się numer kolejny przychodzącego dokumentu.

2. Numer o którym mowa w ust. 1 wpisuje się na dokumencie w górnej połowie dokumentu, po jego prawej stronie, a w przypadku dokumentów określonych niniejszym rozporządzeniem, w miejscu do tego przeznaczonym.

§ 3.1. W kolumnie „2” wpisuje się numer dokumentu, a w przypadku dokumentu bez oznaczenia należy wpisać „bez numeru”.

2. W kolumnie „2” w rubryce „Data” wpisuje się datę otrzymania dokumentu, a w przypadku dokumentów określonych niniejszym rozporządzeniem, datę ich sporządzenia.

§ 4. W kolumnie „3” wpisuje się zwięzłą uwagę, z określeniem rodzaju dokumentu i jego zawartości.

§ 5.1. W kolumnie „4” wpisuje się liczbę załączników do dokumentu, z podaniem ich rodzaju.

2. Jeżeli załączniki nie występują, należy wpisać „bez załączników”.

3. W kolumnie „4” mogą być podane inne informacje, które osoba kontrolująca uzna za istotne dla prowadzenia akt kontroli.

Wzór albumu zdjęciowego

Strona 1

Oznaczenie organu

Sygn. akt

Data sporządzenia

ALBUM **zdjęć wykonanych w związku oględzinami:**

(Podać okoliczności wykonania zdjęć)

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Data oględzin

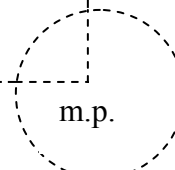
Album zawiera szt. zdjęć na stronach

Nr w spisie dokumentów:

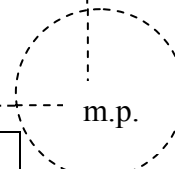
.....
podpis osoby obecnej przy oględzinach

.....
podpis osoby przeprowadzającej oględziny

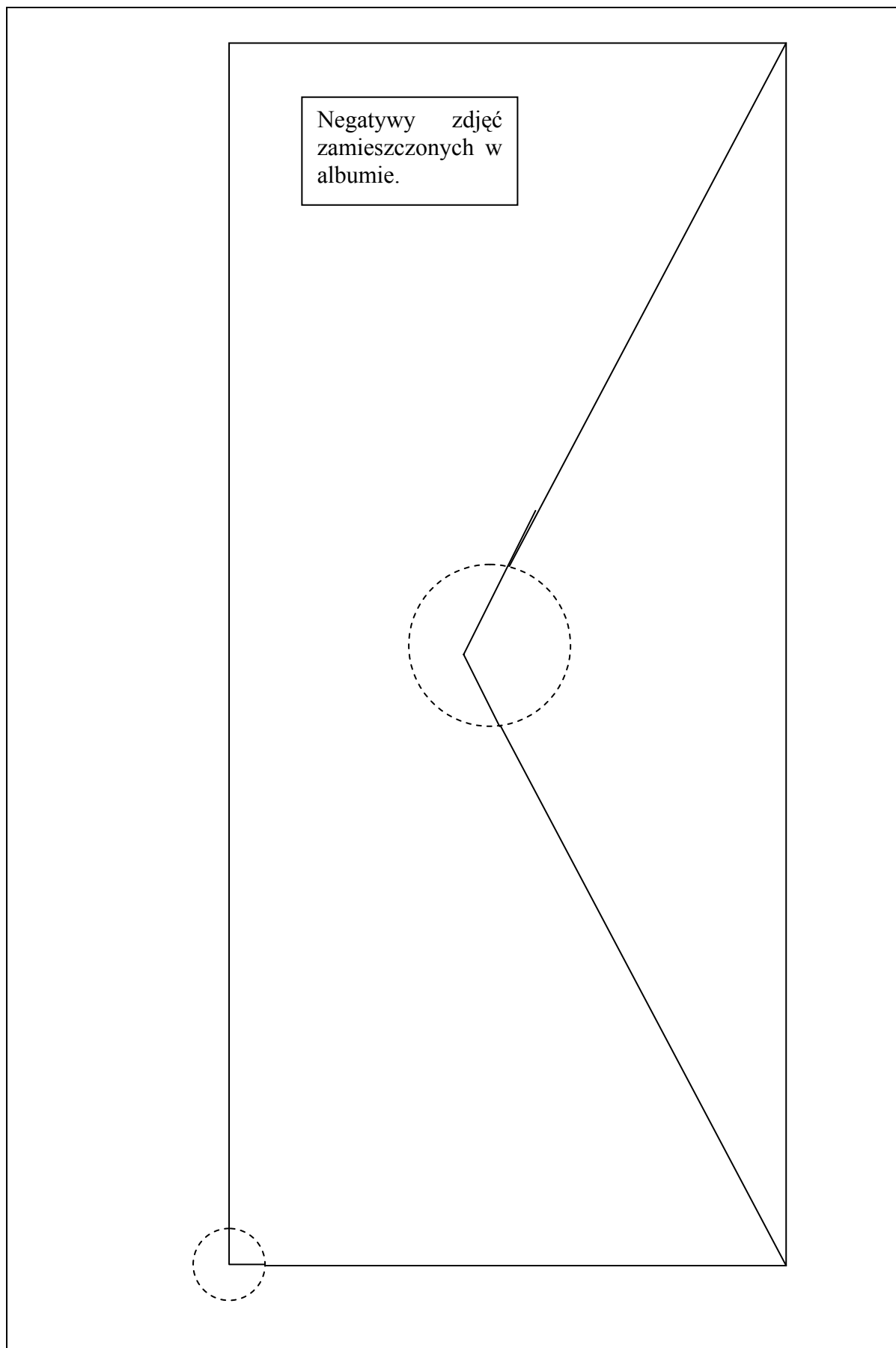
strona kolejna



Fot. nr....., opis:



Fot. nr....., opis:



Sposób sporządzania albumu zdjęciowego

§ 1.1. W albumie przechowuje się zdjęcia wykonane w formacie 10x15 cm wykonane aparatem analogowym lub aparatem cyfrowym.

2. W szczególnych przypadkach dopuszcza się wykonanie i przechowywanie zdjęć w formacie innym niż wymieniony w ust. 1. Przepisy niniejszego załącznika stosuje się odpowiednio.

3. Strony albumu powinny być ponumerowane, z wyłączeniem pierwszej strony. Numer strony umieszcza się po słowie „strona:” w prawym dolnym rogu karty albumu.

§ 2.1. Na pierwszej stronie albumu podaje się:

- 1) oznaczenie organu z jego adresem;
- 2) sygnaturę akt;
- 3) datę dokonania oględzin, w trakcie których wykonano zdjęcia;
- 4) ilość zdjęć z podaniem ilości stron, na których zostały zamieszczone zdjęcia;
- 5) numer w spisie dokumentów.

2. Na pierwszej stronie albumu podaje się, w jakich okolicznościach zdjęcia sporządzono.

3. Album podpisują na pierwszej stronie: osoba, w obecności której wykonano zdjęcia, oraz osoba kontrolująca.

4. Wszystkie strony albumu powinny być parafowane przez osoby, o których mowa w ust. 3.

5. W przypadku odmowy lub niemożności podpisania albumu, osoba kontrolująca omawia ten fakt w protokole kontroli.

§ 3.1. Zdjęcia należy umieszczać na kartach albumu w miejscach oznaczonych linią przerywaną.

2. W prawym dolnym rogu zdjęcia umieszcza się pieczęć urzędową, w ten sposób, aby część odcisku pieczęci znajdowała się na zdjęciu, a pozostała część na karcie albumu.

3. Przepis ust. 2 nie dotyczy zdjęcia wykonanego aparatem cyfrowym, które drukuje się bezpośrednio na karcie albumu.

§ 4.1. Każde zdjęcie oznacza się kolejnym numerem i opisem.

2. Opis zdjęcia powinien zawierać krótką charakterystykę fotografowanego obiektu ze wskazaniem ewentualnych nieprawidłowości.

§ 5.1. Ostatnia strona albumu zawiera trwale przymocowaną kopertę przeznaczoną do przechowywania negatywów.

2. Po umieszczeniu negatywów w kopercie, kopertę zamyka się.

3. Na kopercie przystawia się pieczęcie urzędowe, po jednej:

- 1) w lewym dolnym rogu koperty w ten sposób, aby część jej odcisku znalazła się na kopercie, a druga część na karcie albumu;
- 2) w miejscu zamknięcia koperty w ten sposób, aby część jej odcisku znalazła się na części otwieranej koperty, a pozostała na części nieotwieranej.

Wzór karty materiału audiowizualnego

Oznaczenie organu:		Karta materiału audiowizualnego		Sygnatura akt: Data sporządzenia:	
Utrwalono materiał* : Audio ☐ Video ☐ Audiovideo ☐					
W związku z oględzinami:					
.....					
.....					
.....					
Rejestracji materiału dokonał:		Rodzaj sprzętu użytego do rejestracji:	Marka i typ sprzętu użytego do rejestracji:	Numer fabryczny sprzętu użytego do rejestracji:	
Rodzaj nośnika, na jakim zarejestrowano materiał:		Oznaczenie nośnika, na którym zarejestrowano materiał:			
Miejsce przechowywania nośnika, na którym zarejestrowano materiał:					
Nr w spisie dokumentów					
Z materiałem zapoznano:					
..... podpis		 podpis osoby kontrolującej			
*) Właściwe zaznaczyć X					

Sposób sporządzania karty materiału audiowizualnego

§ 1. Kartę materiału audiowizualnego sporządza się wyłącznie dla zarejestrowanego materiału dźwiękowego, wideo lub audiowizualnego, zwanego dalej „materiałem”.

§ 2.1. Kartę materiału audiowizualnego sporządza osoba kontrolująca.

2. Nie dopuszcza się pozostawienia niewypełnionych rubryk na karcie materiału audiowizualnego.

§ 3.1. Nośnik, na którym zarejestrowany jest materiał, oznacza się w sposób wykluczający pomyłkę lub jego zamianę.

2. Nośnik, na którym zarejestrowany jest materiał, oznacza się w sposób trwały nanosząc sygnaturę akt kontroli, numer zezwolenia kontrolowanego ośrodka, z którego pochodzi materiał, oraz numer w spisie dokumentów.

§ 4. Na karcie podaje się:

- 1) oznaczenie organu i jego adres;
- 2) sygnaturę akt kontroli;
- 3) datę sporządzenia karty;
- 4) rodzaj utrwalonego materiału przez zaznaczenie znakiem „X” odpowiedniego kwadratu;
- 5) okoliczności, w których utrwalono materiał;
- 6) imię i nazwisko dokonującego rejestracji;
- 7) rodzaj użytego sprzętu, jego markę, model i numer fabryczny;
- 8) rodzaj nośnika, na jakim dokonano rejestracji, wraz z oznaczeniem, o którym mowa w § 3 ust. 2 niniejszego załącznika;
- 9) miejsce przechowywania nośnika, na którym dokonano rejestracji materiału;
- 10) numer w spisie dokumentów.

§ 5.1. Z zarejestrowanym materiałem zapoznaje się co najmniej jedną z osób, o których mowa w § 31 ust. 2 rozporządzenia.

2. Osoba, o której mowa w ust. 1, oraz osoba kontrolująca podpisuje kartę materiału audiowizualnego.

3. W przypadku odmowy lub niemożności podpisania karty materiału audiowizualnego, osoba kontrolująca omawia ten fakt w protokole kontroli.

Sposób sporządzania analizy danych

§ 1.1. Analizę sporządza się w oparciu o dane, o których mowa w § 33 ust.1 rozporządzenia.

2. Analiza może być dokonywana w formie elektronicznej.
3. Analiza danych polega na syntetycznym opisie zbioru danych.
4. Dane przedstawia się w postaci próby prostej (dane indywidualne).
5. Zbiór danych stanowi jedna z podanych wielkości:
 - 1) procentowy wskaźnik osób, które zdały egzamin, przy czym osobne próby stanowią:
 - a) procentowy wskaźnik osób, które zdały egzamin teoretyczny,
 - b) procentowy wskaźnik osób, które zdały egzamin praktyczny;
 - 2) liczba popełnionych naruszeń przez osoby szkolone w poszczególnych ośrodkach, po zakończeniu szkolenia i zdaniu egzaminu państwowego;
 - 3) liczba skarg złożonych na poszczególne ośrodki.

§ 2.1. Z posiadanego zbioru danych należy wyliczyć wartość średnią, która stanowi „środek ciężkości” danych.

2. Wartość średnią wylicza się ze wzoru:

$$V = \sum_{i=1}^n x_i$$

gdzie:

V – *wartość średnia*

n – *liczebność zbioru danych*

x_i – *wartość poszczególnych danych*

§ 3.1. Z posiadanego zbioru danych i wyliczonej wartości średniej należy wyliczyć odchylenie standardowe, określające rozrzut danych.

2. Odchylenie standardowe wylicza się ze wzoru:

$$S = \sqrt{\frac{1}{n-1} \sum_{i=1}^n (x_i - V)^2}$$

gdzie:

S – *odchylenie standardowe*

§ 4.1. Na podstawie obliczonych wielkości należy wyznaczyć przedział charakteryzujący „warunki normalne”.

2. Granice przedziału wylicza się stosując wzory:

- 1) dolna granica przedziału

$$d = V - S \quad \text{gdzie } d - \text{dolna granica przedziału}$$

- 2) górna granica przedziału

$$g = V + S \quad \text{gdzie } g - \text{górna granica przedziału}$$

3. Otrzymane wartości należy zaokrąglić do dwóch miejsc po przecinku, stosując zasady ogólnie przyjęte.

§ 4. Przyjmuje się, że nie występują zjawiska nieprawidłowe, jeżeli wielkość badana nie wykracza poza obliczone granice przedziału.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji zawartej w art. 71 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami. (Dz. U. Nr, poz.). W projekcie rozporządzenia określono szczegółowy zakres, warunki i tryb przeprowadzania kontroli przez organy sprawujące nadzór nad wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego.

Dla zapewnienia prawidłowego przebiegu procesu egzaminowania kandydatów na kierowców i kierowców przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego konieczne jest między innymi sprawowanie właściwego nadzoru i kontroli przez marszałków województwa. Aby nadzór przebiegał właściwie i był jednolicie prowadzony w poszczególnych województwach, konieczne jest określenie, w drodze rozporządzenia, zakresu i przebiegu oraz elementów, z których będą się składały czynności kontrolno – nadzorcze wykonywane przez upoważnionych pracowników marszałka województwa. Ważnym elementem właściwego nadzoru będzie również określenie procesu postępowania z dokumentacją związaną z przebiegiem kontroli. Określono w projekcie bardzo szczegółowo proces postępowania z dokumentacją co pozwoli w trakcie procesu przeprowadzania kontroli przez osoby prowadzące nadzór uniknięcie nieprawidłowości.

Dotychczasowy nadzór wykonywany przez marszałka województwa nad wojewódzkimi ośrodkami ruchu drogowego można ocenić jako niewystarczający. Aby przeciwdziałać temu stanowi rzeczy w projekcie rozporządzenia określono:

- obowiązki marszałka województwa w zakresie wykonywania nadzoru;
- jednostki i służby zobowiązane do współpracy z marszałkiem województwa w zakresie wykonywania nadzoru;
- przesłanki do przeprowadzenia kontroli wojewódzkiego ośrodka ruchu drogowego, z wykorzystaniem analizy statystycznej osiągniętych przez ośrodek wyników;
- zakres prowadzonej kontroli;
- uprawnienia i obowiązki osób przeprowadzających kontrolę.

Klamrą spinającą wymienione zagadnienia i wymagania będzie rozszerzenie zakresu danych przetwarzanych przez Centralną Ewidencję Kierowców. Wśród nich znajdują się dane wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego oraz egzaminatorów. Będą one skolerowane z danymi kierowców (dotyczyć to będzie wypadkowości i naruszeń przepisów), którzy ukończyli w tych ośrodkach egzamin. W ten sposób marszałek województwa będzie mógł w prowadzonej przez siebie analizie statystycznej uwzględnić „wynik pracy” ośrodków i poszczególnych egzaminatorów, typując podmioty wobec których należy przeprowadzić w pierwszej kolejności kontrolę ich działania.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania do uzgodnień międzyresortowych.

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

Przedmiotowy projekt nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt normatywny:

- 1) Marszałkowie Województwa;
- 2) wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego.

2. Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa
- Sekretariat transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Św.
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno
- Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny
- Liga Obrony Kraju
- Polski Związek Automobilowy
- Instytut Transportu Samochodowego
- Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
- Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
- Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Polskie Stowarzyszenie Motorowe.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżet samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

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

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstwa.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionów.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾
z dnia 2010 r.

**w sprawie warunków i trybu przekazywania marszałkowi województwa przez
administratora centralnej ewidencji kierowców informacji o naruszeniach przepisów
ruchu drogowego przez kierowców, którzy zdali egzamin w danym wojewódzkim
ośrodku ruchu drogowego**

Na podstawie art. 71 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa warunki i tryb przekazywania marszałkowi województwa przez administratora centralnej ewidencji kierowców informacji o naruszeniach przepisów ruchu drogowego przez kierowców, którzy zdali egzamin w danym wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego.

§ 2. 1. Administrator centralnej ewidencji kierowców przekazuje marszałkowi województwa informacje o naruszeniach przepisów ruchu drogowego przez kierowców, którzy zdali egzamin w danym wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego właściwym dla danego marszałka województwa.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, przekazuje się w zakresie wszystkich wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego powołanych przez marszałka województwa.

§ 3. Informację, o której mowa w § 2, administrator centralnej ewidencji kierowców przekazuje:

- 1) w formie elektronicznej – przy użyciu zewnętrznego interfejsu systemu informatycznego centralnej ewidencji kierowców;
- 2) w formie papierowej – przy wykorzystaniu formularza stanowiącego załącznik do rozporządzenia;
- 3) w innej formie – w przypadku kiedy zostało to uzgodnione indywidualnie z organem.

§ 4. Informację, o której mowa w § 3 pkt 1, administrator centralnej ewidencji kierowców udostępnia na bieżąco za pośrednictwem zewnętrznego interfejsu systemu informatycznego centralnej ewidencji kierowców w formacie odpowiadającym formularzowi określonym w załączniku do rozporządzenia.

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

§ 5. Informacje w formie, o której mowa w § 3 pkt 2, administrator centralnej ewidencji kierowców przekazuje marszałkowi województwa w przypadku awarii systemu informatycznego, braku możliwości elektronicznego dostępu do danych przez danego marszałka województwa lub na pisemny wniosek marszałka województwa. W tym przypadku informacja jest przekazywana co najmniej raz na 6 miesięcy.

§ 6. Informacje w formie, o której mowa w § 3 pkt 3, przekazuje się marszałkowi województwa w okresach i w zakresie z nim ustalonym, jednak co najmniej raz na 6 miesięcy.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

Formularz do przekazania danych o naruszeniach ruchu drogowego popełnionych przez kierowców, którzy zdali egzamin w danym wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego.

Nazwa Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego		Ilość kierowców których dotyczy zestawienie	0000000
Zestawienie z okres – od do			
Kod	Rodzaj czynu	Liczba wykroczeń	
A.	Czyny o charakterze szczególnym		
01	Popelnienie przestępstwa drogowego		
02	Spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego - kolizja drogowa		
03	Kierowanie pojazdem mechanicznym w stanie po użyciu alkoholu lub środka podobnie działającego do alkoholu		
04	Nieudzielenie pomocy ofiarom wypadku		
05	Kierowanie pojazdem mechanicznym w stanie nietrzeźwości lub będąc pod wpływem środka odurzającego		
B.	Nieprawidłowe zachowanie się kierujących wobec pieszych		
01	Omijanie pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszym		
02	Wyprzedzanie na przejściach dla pieszych i bezpośrednio przed nimi		
03	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na oznakowanym przejściu		
04	Nieustąpienie pierwszeństwa przez kierującego pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, pieszemu przechodzącemu na skrzyżowaniu przez jezdnię drogi, na którą wjeżdża pojazd		
05	Niezatrzymanie pojazdu w razie przechodzenia przez jezdnię osoby niepełnosprawnej, używającej specjalnego oznaczenia, lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności poruszania się w celu umożliwienia jej przejścia		
06	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu podczas cofania		
C	Niestosowanie się do znaków i sygnałów drogowych		
01	Niezastosowanie się, w celu uniknięcia kontroli, do sygnału osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego, nakazującego zatrzymanie pojazdu		
	Niezastosowanie się do:		
02	- sygnałów świetlnych		
03	- sygnałów i poleceń podawanych przez osoby uprawnione do kierowania ruchem drogowym		
04	- sygnałów i poleceń dawanych przez osoby uprawnione do kontroli ruchu drogowego		
	Niestosowanie się do znaków:		

05	- B-2 "zakaz wjazdu"	
06	- B-1 "zakaz ruchu w obu kierunkach"	
07	- B-21 "zakaz skręcania w lewo" lub B-22 "zakaz skręcania w prawo"	
08	- C-1 do C-12 "nakaz jazdy ..."	
09	- F-10, F-15 do F-19, określających kierunki na pasach ruchu lub sposób ich wykorzystania	
10	- P-8a do P-8c "strzałka kierunkowa"	
11	- P-4 "linia podwójna ciągła"	
12	- B-31 "pierwszeństwo dla nadjeżdżających z przeciwka"	
13	- B-3 do B-7 "zakaz wjazdu ..."	
14	- B-13 do B-19 "zakaz wjazdu ..."	
15	Niestosowanie się do pozostałych, niewyszczególnionych w niniejszym katalogu znaków i sygnałów drogowych	
D	Nieprzestrzeganie przepisów obowiązujących na skrzyżowaniach lub w innych miejscach przecinania się kierunków ruchu lub toru jazdy pojazdów	
	Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu:	
01	- na skrzyżowaniu w sytuacji równorzędnej	
02	- na skrzyżowaniu oznaczonym znakami określającymi pierwszeństwo przejazdu	
03	- pojazdom szynowym	
04	- rowerzystom	
05	- podczas zmiany pasa ruchu	
06	- w razie przecinania się poza skrzyżowaniem kierunków ruchu lub torów jazdy pojazdów poruszających się po tej samej drodze	
07	- podczas włączania się do ruchu	
08	- podczas cofania	
09	Nieuleśnienie przejazdu pojazdowi uprzywilejowanemu	
10	Naruszenie zakazu zawracania	
E	Nieprzestrzeganie przepisów dotyczących prędkości	
	Przekroczenie prędkości:	
01	- powyżej 50 km/h	
02	- od 41 do 50 km/h	
03	- od 31 do 40 km/h	
04	- od 21 do 30 km/h	
05	- od 11 do 20 km/h	
06	- od 6 do 10 km/h	
07	Jazda z prędkością utrudniającą ruch innym kierującym	
F	Naruszenie przepisów dotyczących wyprzedzania	
01	Nieupewnienie się co do możliwości wyprzedzania	
02	Wyprzedzanie z niewłaściwej strony	
	Naruszenie zakazu wyprzedzania:	
03	- na przejazdach rowerowych i bezpośrednio przed nimi	
04	- przy dojeżdżaniu do wierzchołka wzniesienia	
05	- na zakrętach oznaczonych znakami ostrzegawczymi	
06	- na skrzyżowaniach	
07	- na przejazdach kolejowych i bezpośrednio przed nimi	
08	- na przejazdach tramwajowych i bezpośrednio przed nimi	
09	Niestosowanie się do znaku B-25 lub B-26 "zakaz wyprzedzania"	
G	Używanie świateł zewnętrznych	
	Niestosowanie się podczas jazdy do obowiązku używania wymaganych przepisami świateł:	
01	- od zmierzchu do świtu	

02	- w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza	
03	- w okresie od świtu do zmierzchu	
04	- w tunelu, niezależnie od pory doby	
	Naruszenie warunków dopuszczalności używania świateł przeciwmgłowych:	
06	- przednich	
07	- tylnych	
08	Pozostawienie pojazdu bez wymaganego przepisami oświetlenia	
H	Naruszenie innych przepisów, które powoduje zagrożenie bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym	
	Naruszenie zakazu cofania:	
01	- na drodze ekspresowej lub autostradzie	
02	- w tunelu, na moście lub wiadukcie	
03	Omijanie pojazdu z niewłaściwej strony	
04	Naruszenie przepisów określających warunki oraz zakazy zatrzymywania lub postoju	
05	Kierowanie pojazdem pomimo braku dopuszczenia pojazdu do ruchu	
06	Nieuprawnione umieszczanie w pojeździe lub na nim urządzeń stanowiących obowiązkowe wyposażenie pojazdu uprzywilejowanego, wysyłających sygnały świetlne w postaci niebieskich lub czerwonych świateł błyskowych albo sygnał dźwiękowy o zmiennym tonie	
07	Wyposażenie pojazdu w urządzenie informujące o działaniu sprzętu kontrolno-pomiarowego używanego przez organy kontroli ruchu drogowego lub działanie to zakłócające albo przewożenie w pojeździe takiego urządzenia w stanie wskazującym na gotowość jego użycia	
08	Naruszenie obowiązku "jazdy prawostronnej"	
09	Naruszenie obowiązku używania pasów bezpieczeństwa przez kierującego pojazdem	
10	Przewożenie dziecka w pojeździe w sposób niezgodny z przepisami	
11	Przewożenie pasażerów niezgodnie z przepisami	
12	Nieużywanie, pomimo takiego obowiązku, hełmu ochronnego odpowiadającego odpowiednim warunkom technicznym	
I	Naruszenia, którym przypisano zerową wartość punktową	
	Kierowanie pojazdem	
01	- pomimo orzeczonego przez sąd zakazu prowadzenia pojazdu	
02	- nie mając do tego wymaganych uprawnień	
03	- nie mając przy sobie wymaganych dokumentów	
04	Naruszenie zakazu korzystania podczas jazdy z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku	
05	Wjeżdżanie na pas między jezdniami.	
06	Zwiększanie prędkości przez kierującego pojazdem wyprzedzanym	
07	Wyprzedzanie pojazdu uprzywilejowanego na obszarze zabudowanym	
08	Naruszenie obowiązku zatrzymania pojazdu w takim miejscu i na taki czas, aby umożliwić pieszym swobodny dostęp do pojazdów komunikacji publicznej - w przypadku braku wysepki dla pasażerów na przystanku	
09	Przejeżdżanie przez przejazd kolejowy pojazdu lub zespołu pojazdów o długości przekraczającej 10 m i niemogących rozwinąć	

	prędkości powyżej 6 km/h bez uprzedniego upewnienia się, że w czasie potrzebnym na przejazd nie nadjedzie pociąg lub bez uzgodnienia czasu przejazdu z dróżnikiem kolejowym	
	Naruszenie zakazu:	
10	- objeżdżania opuszczonych zapór lub półzapór oraz wjeżdżania na przejazd, jeśli opuszczanie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie ich nie zostało zakończone	
11	- wjeżdżania na przejazd, jeśli po jego drugiej stronie nie ma miejsca do kontynuowania jazdy	
12	Jazda wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych	
	Naruszenie przez kierującego zakazu:	
13	- wjeżdżania na skrzyżowanie, jeśli na skrzyżowaniu lub za nim nie ma miejsca do kontynuowania jazdy	
14	- rozdzielania kolumn pieszych	
15	Naruszenie zakazu holowania na autostradzie	
16	Korzystanie ze świateł drogowych w sposób niezgodny z przepisami	
17	Używanie "szperacza" podczas jazdy	
18	Bezpodstawne korzystanie z ułatwień w ruchu drogowym przez kierującego pojazdem uprzywilejowanym	
19	Niestosowanie się, przez kierującego pojazdem uprzywilejowanym, do sygnałów dawanych przez osobę kierującą ruchem	
20	Używanie pojazdu w sposób zagrażający bezpieczeństwu osoby znajdującej się w pojeździe lub poza nim	
21	Zakrywanie świateł oraz urządzeń sygnalizacyjnych, tablic rejestracyjnych lub innych wymaganych tablic albo znaków, które powinny być widoczne	
22	Oddalenie się kierującego od pojazdu, gdy silnik jest w ruchu	
23	Ciągnięcie za pojazdem osoby na nartach, sankach, wrotkach lub innym podobnym urządzeniu	
24	Używanie opon z umieszczonymi w nich na trwale elementami przeciślizgowymi	
25	Używanie łańcuchów przeciślizgowych na oponach na drodze niepokrytej śniegiem	
26	Wjeżdżanie między jadące w kolumnie rowery jednośladowe albo pojazdy uprzywilejowane oraz pojazdy jednostek podporządkowanych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych oraz Ministrowi Obrony Narodowej	
	Naruszenie przepisów dotyczących przewozu dzieci lub młodzieży przez:	
27	- kierującego pojazdem przewożącym dzieci lub młodzież oraz autobusem szkolnym	
28	- kierującego innym pojazdem	
	Naruszenie przepisów dotyczących przewozu osób niepełnosprawnych przez:	
29	- kierującego pojazdem przewożącym osoby niepełnosprawne	
30	- kierującego innym pojazdem	
31	Naruszenie przepisów o obowiązku wysyłania przez pojazdy żółtych sygnałów błyskowych	
32	Bezpodstawne używanie żółtego sygnału błyskowego	
	Naruszenie przepisów dotyczących jazdy w zorganizowanych kolumnach, w tym:	
33	- przekroczenie dopuszczalnej liczby pojazdów,	

34	- niezachowanie wymaganej odległości między kolumnami lub pojazdami w kolumnie	
35	Ozdabianie tablic rejestracyjnych oraz umieszczanie z przodu lub z tyłu pojazdu znaków, napisów lub przedmiotów ograniczających czytelność tych tablic	
36	Używanie pojazdu na obszarze zabudowanym w sposób powodujący uciążliwości związane z nadmierną emisją spalin do środowiska lub nadmiernym hałasem	
37	Umieszczenie na pojeździe znaku określającego inne państwo niż to, w którym pojazd został zarejestrowany	
38	Pozostawienie pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym	
	Przejazd bez zezwolenia:	
39	- pojazdu z ładunkiem powodującym przekroczenie określonych gabarytów	
40	- zespołu pojazdów o większej niż dopuszczalna liczbie pojazdów bądź długości	
	Umieszczenie na pojeździe ładunku w sposób:	
41	- powodujący przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej lub dopuszczalnej ładowności pojazdu	
42	- naruszający stateczność pojazdu	
43	- utrudniający kierowanie pojazdem	
44	- ograniczający widoczność drogi lub zasłaniający światła, urządzenia sygnalizacyjne, tablice rejestracyjne lub inne tablice albo znaki, w które pojazd jest zaopatrzony	
45	Niezabezpieczenie ładunku umieszczonego na pojeździe przed zmianą położenia lub wywoływaniem nadmiernego hałasu	
46	Przewożenie ładunku o odrażającym wyglądzie lub wydzielającego odrażającą woń - bez odpowiedniego zabezpieczenia	
47	Przewożenie ładunku nieoznaczonego lub oznaczonego w niewłaściwy sposób	
48	Niezabezpieczenie urządzeń służących do mocowania ładunku przed rozluźnieniem się, swobodnym zwisaniem lub spadnięciem podczas jazdy	
49	Naruszenie przepisów o przewozie ładunków sypkich	
50	Ciągnięcie przyczepy o rzeczywistej masie całkowitej większej niż dopuszczalna w odniesieniu do określonego rodzaju pojazdu ciągnącego	
51	Przewóz osób pojazdem nieprzeznaczonym lub nieprzystosowanym do tego celu	
52	Przewóz osób w liczbie przekraczającej liczbę miejsc określonych w dowodzie rejestracyjnym	
53	Naruszenie warunków przewozu osób w przyczepach	
54	Naruszenie warunków dopuszczalności przewozu osób samochodem ciężarowym poza kabiną kierowcy	
55	Palenie tytoniu lub spożywanie pokarmów w czasie jazdy przez kierującego przewożącego osobę pojazdem silnikowym	
Z	Naruszenia, którym nie przypisano wartości punktowej	
01	Inne naruszenie przepisów ruchu drogowego	
06	Spowodowanie innego niż kolizja drogowa zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego	

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków i trybu przekazywania staroście przez administratora centralnej ewidencji kierowców informacji o naruszeniach przepisów ruchu drogowego przez kierowców, którzy zdali egzamin w danym wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego stanowi wypełnienie upoważnienia określonego w art. 71 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia o kierujących pojazdami (Dz. U. z r. Nr, poz.).

Przepisy przedmiotowej ustawy wprowadzają do prawa polskiego regulacje związane między innymi z nadzorem nad kierowcami popełniającymi wykroczenia w ruchu drogowym oraz z egzaminowaniem kandydatów na kierowców. Ze względu na konieczność wykonania delegacji ustawowej Minister Infrastruktury określił w niniejszym rozporządzeniu warunki i tryb przekazywania staroście przez administratora centralnej ewidencji kierowców informacji o naruszeniach przepisów ruchu drogowego przez kierowców, którzy zdali egzamin w danym wojewódzkim ośrodku ruchu drogowego. Określono także wzór formularza i zakres danych jakie przekazuje administrator centralnej ewidencji kierowców właściwym marszałkom województwa.

Projektowane rozporządzenie nie jest objęte przepisami prawa Unii Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

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

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt normatywny:

1. Osoby ubiegające się o uprawnienia do kierowania pojazdami,
2. Marszałkowie Województw
3. Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji.

2. Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa
- Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Pasażerskiego Międzynarodowego Transportu Samochodowego, Warszawa
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawie
- Sekretariat transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Św.
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno
- Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny

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

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Proponowana regulacja nie wpłynie na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Proponowana regulacja nie wpłynie na rynek pracy.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.

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

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ZDROWIA¹⁾**

z dnia 2010 r.

**w sprawie badań lekarskich kierowców i osób ubiegających się o
uprawnienia do kierowania pojazdami**

Na podstawie art. 78 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe warunki i tryb przeprowadzenia badania lekarskiego;
- 2) zakresy badań lekarskich, konsultacji lekarzy specjalistów i badań pomocniczych diagnostycznych;
- 3) jednostki uprawnione do przeprowadzania badań, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3-5 oraz art. 76 ust. 4 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami, zwanej dalej „ustawą”;
- 4) wzory stosowanych dokumentów oraz wzór pieczętki uprawnionego lekarza;
- 5) dodatkowe kwalifikacje uprawnionych lekarzy;
- 6) podmioty uprawnione do przeprowadzenia szkoleń lekarzy w zakresie badań kierowców oraz ramowy program ich szkolenia;
- 7) wysokości opłaty za badanie lekarskie i wpis do ewidencji uprawnionych lekarzy.

¹⁾ Minister Zdrowia kieruje działem administracji rządowej - zdrowie, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Zdrowia (Dz. U. Nr 216, poz. 1607).

§ 2. 1. Osobie, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 4 ustawy, skierowanie na badanie lekarskie wydaje komendant powiatowy Policji, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia, w którym osoba ta kierowała pojazdem. Kserokopię skierowania komendant powiatowy Policji przesyła do właściwego starosty.

2. Wzór skierowania, o którym mowa w ust. 1, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

3. Osobie, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 5 ustawy, decyzję o skierowaniu na badanie lekarskie wydaje starosta, w przypadku otrzymania:

- 1) wniosku od egzaminatora o stwierdzonych zastrzeżeniach co do stanu zdrowia osoby poddanej egzaminowi państwowemu;
- 2) wniosku od organu kontroli ruchu drogowego o stwierdzonych w trakcie wykonywania czynności służbowych zastrzeżeniach co do stanu zdrowia osoby posiadającej uprawnienia do kierowania pojazdem;
- 3) zawiadomienia powiatowego lub wojewódzkiego zespołu do spraw orzekania o stopniu niepełnosprawności, o posiadaniu przez osobę niepełnosprawną uprawnienia do kierowania pojazdem.

4. Starosta może również skierować na badanie lekarskie osobę, co do której powziął wiarygodną informację o zastrzeżeniach w stanie zdrowia tej osoby, mogących powodować niezdolność do prowadzenia pojazdów.

5. Starosta wydaje skierowanie, o którym mowa w ust. 4, w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania wniosku, zawiadomienia lub informacji.

6. Wzór skierowania, o którym mowa w ust. 4, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 3. 1. Badanie lekarskie wykonuje lekarz, o którym mowa w art. 74 ust 1 pkt 3 ustawy, zwanym dalej „uprawnionym lekarzem”.

2. Badanie lekarskie przeprowadza się po sprawdzeniu tożsamości osoby badanej.

§ 4. 1. W ramach badania lekarskiego uprawniony lekarz ocenia u osoby badanej

ogólny stan zdrowia, a w szczególności stan układu krążenia, układu oddechowego, układu nerwowego, sprawność narządu ruchu i stan psychiczny.

2. W wyniku badania lekarskiego uprawniony lekarz stwierdza u osoby badanej istnienie lub brak:

- 1) chorób narządu wzroku;
- 2) chorób narządu słuchu i równowagi;
- 3) chorób układu sercowo-naczyniowego;
- 4) chorób narządu ruchu;
- 5) chorób układu nerwowego;
- 6) zaburzeń psychicznych;
- 7) cukrzycy, przy uwzględnieniu wyników badania poziomu cukru we krwi;
- 8) niewydolności nerek;
- 9) objawów wskazujących na uzależnienie od alkoholu lub jego nadużywanie;
- 10) objawów wskazujących na uzależnienie od środków o działaniu podobnym do alkoholu lub ich nadużywanie;
- 11) przyjmowania leków, mogących mieć wpływ na zdolność do prowadzenia pojazdu;
- 12) innych poważnych zaburzeń stanu zdrowia istotnych dla oceny zdolności do prowadzenia pojazdu.

3. Jeżeli uprawniony lekarz stwierdzi istotne odchylenia od prawidłowego stanu zdrowia, może zlecić osobie badanej odpowiednie badania pomocnicze i konsultacje specjalistyczne.

4. Skierowanie w celu wykonania konsultacji okulistycznej oraz przeprowadzenia badania oceniającego widzenie zmierzchowe i zjawisko olśnienia jest obligatoryjne w odniesieniu do:

- 1) osób ubiegających się albo posiadających prawo jazdy kategorii C, C1, D, D1, C+E, C1+E, D+E, D1+E lub pozwolenie do kierowania tramwajem;
- 2) kierowców podlegających kontrolnym badaniom lekarskim, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 6 ustawy;
- 3) kandydatów na instruktorów lub egzaminatorów osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami;
- 4) kierowców podlegających badaniom lekarskim, o których mowa w art. 39j ustawy z

dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.²⁾)

5. Przy ustalaniu ograniczeń w kierowaniu pojazdem wynikających ze stanu zdrowia kandydata na kierowcę i kierowcy bierze się pod uwagę stopień zaawansowania objawów chorobowych i ich dynamikę, z uwzględnieniem możliwości postępu choroby, jak i cofania się jej objawów.

6. W przypadku zastrzeżeń co do stanu zdrowia kandydata na kierowcę i kierowcy, uprawniony lekarz wyznacza datę ponownego badania wynikającą z oceny stanu zdrowia osoby badanej.

§ 5. Jeżeli kierujący pojazdem lub osoba ubiegająca się o uprawnienia do kierowania pojazdami podlega jednocześnie badaniom lekarskim dla obydwu grup kategorii prawa jazdy, przeprowadza się tylko jedno badanie lekarskie, obejmujące swoim zakresem wszystkie wymagania związane z tymi kategoriami.

§ 6. 1. Jeżeli uprawniony lekarz zleca konsultację specjalistyczną lub badanie pomocnicze, o których mowa w § 4 ust. 3, wystawia osobie badanej skierowanie na ich wykonanie i może wskazać podmiot właściwy do ich wykonania.

2. Skierowanie na badanie przeprowadzane przez lekarza posiadającego specjalizację w dziedzinie okulistyki lub otolaryngologii wystawiane jest poprzez dokonanie odpowiedniej adnotacji w części 3 C karty badania lekarskiego osoby ubiegającej się o uprawnienia do kierowania pojazdami i kierowcy.

§ 7. Sposób oceny stanu narządu wzroku osoby badanej w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

² Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505, Nr 234, poz. 1574 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 31, poz. 206.

§ 8. Sposób oceny stanu narządu słuchu i równowagi osoby badanej w celu stwierdzenia istnienia lub braku przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 9. 1. Orzeczenie lekarskie, o którym mowa w art. 76 ust. 2 ustawy, określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

2. Uprawniony lekarz wystawia orzeczenie lekarskie z kopią, przy czym oryginał orzeczenia otrzymuje osoba badana, zaś kopię orzeczenia dołącza do dokumentacji medycznej, o której mowa w § 15 ust. 1.

§ 10. 1. Osoba badana lub podmiot kierujący na badania może w terminie 14 dni od dnia otrzymania orzeczenia, o którym mowa w § 9 ust. 1, wnieść odwołanie od jego treści wraz z uzasadnieniem.

2. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem uprawnionego lekarza, który wydał orzeczenie lekarskie, do podmiotu odwoławczego, którym jest wojewódzki ośrodek medycyny pracy właściwy ze względu na miejsce zamieszkania badanego.

3. W przypadku gdy pierwsze orzeczenie lekarskie wydał uprawniony lekarz zatrudniony w wojewódzkim ośrodku medycyny pracy, podmiotami odwoławczymi są:

- 1) Instytut Medycyny Pracy im. prof. dr med. Jerzego Nofera w Łodzi;
- 2) Instytut Medycyny Pracy i Zdrowia Środowiskowego w Sosnowcu;
- 3) Akademia Medyczna w Gdańsku - Akademickie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej, Samodzielny Publiczny Szpital Kliniczny;
- 4) Instytut Medycyny Wsi im. Witolda Chodźki w Lublinie;
- 5) Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej w Warszawie;
- 6) Centrum Naukowe Medycyny Kolejowej w Warszawie.

4. Uprawniony lekarz, za pośrednictwem którego jest wnoszone odwołanie, przekazuje je w terminie 14 dni do właściwego podmiotu odwoławczego wraz z dokumentacją medyczną badania stanowiącego podstawę wydania orzeczenia.

§ 11. 1. Uprawniony lekarz podmiotu odwoławczego, o którym mowa w § 10 ust. 2 i 3, wydaje orzeczenie lekarskie w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania odwołania na podstawie:

- 1) wyników przeprowadzonego przez siebie badania lekarskiego, o którym mowa w § 3 oraz § 4 ust. 1 i 2;
- 2) wyników badań specjalistycznych i pomocniczych, których wykonanie lekarz ten uzna za niezbędne;
- 3) dokumentacji medycznej, o której mowa w § 10 ust. 4.

§ 12. 1. Dodatkowe kwalifikacje uprawniające do wykonywania badań lekarskich uzyskuje lekarz, który:

- 1) posiada specjalizację w dziedzinie: medycyny transportu, medycyny pracy, medycyny przemysłowej, medycyny kolejowej, medycyny morskiej i tropikalnej, medycyny lotniczej, medycyny sportowej, medycyny ogólnej, medycyny rodzinnej lub chorób wewnętrznych oraz
- 2) odbył szkolenie z zakresu przeprowadzania badań lekarskich, o których mowa w § 4, i uzyskał pozytywny wynik sprawdzianu końcowego.

2. Szkolenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, obejmuje zajęcia teoretyczne i praktyczne, przeprowadzone w czasie nie krótszym niż 60 godzin, w zakresie:

- 1) podstaw prawnych orzecznictwa o zdolności do kierowania pojazdami;
- 2) zasad orzecznictwa lekarskiego o zdolności do kierowania pojazdami;
- 3) metodyki badań stanu narządu wzroku oraz narządu słuchu i równowagi;
- 4) oceny zdolności do kierowania pojazdami ze względu na ewentualne schorzenia lub stan narządów i układów, o których mowa w § 4 ust. 2;
- 5) wypadkowości drogowej.

3. Szkolenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, prowadzą:

- 1) Instytut Medycyny Pracy im. prof. dr med. Jerzego Nofera w Łodzi;
- 2) Instytut Medycyny Pracy i Zdrowia Środowiskowego w Sosnowcu;
- 3) Akademia Medyczna w Gdańsku - Międzywydziałowy Instytut Medycyny Morskiej i Tropikalnej;
- 4) Instytut Medycyny Wsi im. Witolda Chodźki w Lublinie;

- 5) Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej w Warszawie;
- 6) Centrum Naukowe Medycyny Kolejowej w Warszawie.

§ 13. Wzór pieczętki uprawnionego lekarza określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

§ 14. 1. Uprawniony lekarz jest obowiązany prowadzić:

- 1) dokumentację medyczną osób badanych w formie karty badania lekarskiego, której wzór określa załącznik nr 7 do rozporządzenia oraz
- 2) rejestr orzeczeń lekarskich, którego wzór określa załącznik nr 8 do rozporządzenia.

2. Do karty badania lekarskiego dołącza się wyniki konsultacji specjalistycznych i badań pomocniczych oraz kopię wydanego orzeczenia.

3. Do prowadzenia i udostępniania dokumentacji medycznej, o której mowa w ust. 1 i 2, stosuje się przepisy dotyczące postępowania z dokumentacją medyczną.

§ 15. 1. Opłata za badania:

- 1) osób ubiegających się o prawo jazdy kategorii A, A1, B, B1, T, B+E wynosi 120 zł;
- 2) osób ubiegających się o prawo jazdy kategorii C, C1, D, D1, C+E, C1+E, D+E, D1+E, pozwolenie do kierowania tramwajem, kandydatów na instruktorów lub egzaminatorów osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz kierowców podlegających kontrolnym badaniom lekarskim i osób badanych w trybie odwoławczym wynosi 200 zł.

§ 16. 1. Lekarze uprawnieni do przeprowadzania badań lekarskich osób ubiegających się o prawo jazdy i kierowców oraz do wydawania tym osobom orzeczeń lekarskich na podstawie dotychczasowych przepisów zachowują te uprawnienia.

2. Badanie lekarskie, rozpoczęte przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, przeprowadza się na podstawie dotychczasowych przepisów.

3. Wzory dokumentów określonych w przepisach dotychczasowych dotyczących badań lekarskich kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami mogą być stosowane przez okres 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 17. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

Minister Zdrowia

W porozumieniu:

Minister Infrastruktury

³⁾ Niniejsze rozporządzenie poprzedzone było rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 7 stycznia 2004 r. w sprawie badań lekarskich kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz. U. Nr 2, poz. 15).

Załącznik do rozporządzenia Ministra Zdrowia

z dnia r. (poz. ...)

ZAŁĄCZNIK Nr 1

WZÓR

.....
(pieczęć podłużna organu
kontroli ruchu drogowego)

.....
(miejscowość, data)

SKIEROWANIE NA BADANIE LEKARSKIE Nr ...

Na podstawie art. 72 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...)

kieruję na badanie lekarskie

Pana/Panią nr PESEL,
(imię i nazwisko)

a w przypadku osoby, której nie nadano nr PESEL – nazwa i numer dokumentu tożsamości

zamieszkałego/łą
(adres zamieszkania)

posiadającego/cą uprawnienia do kierowania w zakresie:

prawa jazdy kategorii:

A, A1, B, B+E, B1, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E, T,
pozwolenia do kierowania tramwajem*)

z powodu:

- udziału w wypadku drogowym, w którym jest zabity 1 lub ranny*),

- kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości lub po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu.*)

.....
(pieczętka imienna i podpis)

*) Skreślić niepotrzebne.

POUCZENIE:

Na badanie lekarskie należy zgłosić się do Wojewódzkiego Ośrodka Medycyny Pracy w w terminie 30 dni od dnia otrzymania skierowania.

Oryginał orzeczenia lekarskiego należy przekazać właściwemu staroście.

WZÓR

.....

(pieczęć podłużna urzędu)

.....

(miejscowość, data)

DECYZJA O SKIEROWANIU NA BADANIE LEKARSKIE

Na podstawie art. 72 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami
(Dz. U. Nr ..., poz. ...) **kieruję na badanie lekarskie**

Pana/Panią nr PESEL,

(imię i nazwisko)

a w przypadku osoby, której nie nadano nr PESEL - nazwa i numer
dokumentu tożsamości

zamieszkałego/łą

(adres zamieszkania)

posiadającego/cą uprawnienia do kierowania w zakresie:

prawa jazdy kategorii:

A, A1, B, B+E, B1, C, C+E, C1, C1+E, D, D+E, D1, D1+E, T,

pozwolenia do kierowania tramwajem^{*)}

z powodu otrzymania:

[] wniosku od egzaminatora o stwierdzonych zastrzeżeniach co do stanu zdrowia osoby
poddanej egzaminowi państwowemu^{**)},

[] wniosku od organu kontroli ruchu drogowego o stwierdzonych w trakcie wykonywania
czynności służbowych zastrzeżeniach co do stanu zdrowia osoby kierującej pojazdem^{**)},

[] zawiadomienia powiatowego lub wojewódzkiego zespołu do spraw orzekania o stopniu niepełnosprawności o posiadaniu przez osobę niepełnosprawną prawa jazdy lub pozwolenia do kierowania tramwajem**),

[] informacji o zastrzeżeniach w stanie zdrowia mogących powodować niezdolność do prowadzenia pojazdu.**)

.....

(pieczęćka imienna i podpis)

*) Skreślić niepotrzebne.

**) Zakreślić właściwy kwadrat.

POUCZENIE:

Od wydanej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do samorządowego kolegium odwoławczego w terminie 14 dni od dnia jej otrzymania.

Na badanie lekarskie należy zgłosić się do Wojewódzkiego Ośrodka Medycyny Pracy w w terminie 30 dni od dnia otrzymania prawomocnej decyzji.

Oryginał orzeczenia lekarskiego należy przekazać właściwemu staroście.

**SPOSÓB OCENY STANU NARZĄDU WZROKU W CELU STWIERDZENIA ISTNIENIA LUB BRAKU
PRZECIWWSKAZAŃ ZDROWOTNYCH DO KIEROWANIA POJAZDAMI**

Osoby	Ostrość wzroku	Korekcja	Rozpoznawanie barw	Pole widzenia	Widzenie obuoczne	Widzenie zmierzchowe i wrażliwość na oślnienie
1	2	3	4	5	6	7
1) ubiegające się o prawo jazdy; 2) posiadające prawo jazdy kategorii A, A1, B, B1, T, B+E;	każdego oka osobno oraz przy patrzeniu razem nie mniej niż 0,5	bez ograniczeń: okularowa, soczewkami kontaktowymi pod warunkiem dobrej tolerancji i adaptacji do korekcji, dopuszczalna anizometropia $\pm 3,0$ D	niewymagane	każdym okiem co najmniej 90° od skroni i 30° od nosa	1) dla kategorii A i A1 wymagane prawidłowe; 2) dla kategorii B, B1, B+E i T w przypadku stwierdzenia jednoocznosci można orzec brak przeciwwskazań do kierowania pojazdami, pod następującymi warunkami: a) ostrość wzroku oka lepiej widzącego wynosi nie mniej niż 0,8 bez korekcji, b) od powstania jednoocznosci upłynęło co najmniej 12 miesięcy i badany ukończył 20 lat, z tym że należy określić zgodnie z art. 13 ustawy z dnia ... 2009 r. o kierujących	niewymagane ^{*)}

					pojazdami termin ponownego badania lekarskiego	
3) ubiegające się o prawo jazdy lub posiadające a) prawo jazdy kategorii C, C1, D, D1, C+E, C1+E, D+E, D1+E lub b) pozwolenie do kierowania tramwajem; 4) kandydaci na Instruktora lub egzaminatora; 5) podlegające badaniom kontrolnym na podstawie art. 39j ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U Nr 108 poz. 908)	oka lepiej widzącego nie mniej niż 0,8, oka gorzej widzącego nie mniej niż 0,5	- przy ostrości wzroku każdego oka co najmniej 0,5 - korekcja okularowa lub soczewkami kontaktowymi pod warunkiem dobrej tolerancji i adaptacji do korekcji - przy ostrości wzroku każdego oka poniżej 0,5 – dopuszczalna korekcja w granicach: $\pm 4,0$ Dsph $\pm 2,0$ Dcyl - dopuszczalna anizometropia $\pm 3,0$ D	prawidłowe rozpoznawanie barwy: czerwonej, zielonej, żółtej	prawidłowe	prawidłowe	prawidłowe

^{*)} Badanie widzenia zmierzchowego wykonuje się, jeżeli osoba badana ma wszczepione soczewki

**SPOSÓB OCENY STANU NARZĄDU SŁUCHU I RÓWNOWAGI OSOBY BADANEJ
W CELU STWIERDZENIA ISTNIENIA LUB BRAKU PRZECIWWSKAZAŃ
ZDROWOTNYCH DO KIEROWANIA POJAZDAMI**

**I. Badanie osób ubiegających się o prawo jazdy określonej kategorii lub
pozwolenie do kierowania tramwajem albo kierujących tymi pojazdami**

1. Stan narządu słuchu:

- 1) osób ubiegających się o prawo jazdy kategorii A, A1, B, B1, B+E, T albo kierujących pojazdem, w stosunku do którego wymagane jest prawo jazdy kategorii A, A1, B, B1, B+E, T - słyszalność szeptu każdym uchem oddzielnie przynajmniej z odległości 3m (wskazane badanie audiometryczne);

osoby poważnie niedosłyszające, głuche, również z wszczepem ślimakowym, lub głuchonieme mogą kierować pojazdem, z wyjątkiem osób ubiegających się lub posiadających świadectwo kwalifikacji oraz kandydatów na instruktorów lub egzaminatorów i instruktorów lub egzaminatorów; wymagane dodatkowe oznakowanie pojazdu;

- 2) osób ubiegających się o prawo jazdy kategorii C, C1, D, D1, C+E, C1+E, D+E, D1+E oraz pozwolenie do kierowania tramwajem oraz ubiegających się o świadectwo kwalifikacji - słyszalność szeptu każdym uchem oddzielnie przynajmniej z odległości 6m - audiogram tonalny prawidłowy;

stan narządu równowagi - w każdym przypadku wymagana całkowita sprawność narządu równowagi.

**II. Badanie osób kierujących pojazdami, w stosunku do których wymagane jest
prawo jazdy kategorii C, C1, D, D1, C+E, C1+E, D+E, D1+E, i tramwajami, art.**

39j ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym

1. Stan narządu słuchu - słyszalność szeptu każdym uchem oddzielnie z odległości przynajmniej 3-4m. Badanie audiometryczne: 0,5-2 kHz ubytek słuchu do 20 dB, powyżej 2 kHz do 60 dB.
2. Stan narządu równowagi - w każdym przypadku wymagana całkowita sprawność narządu równowagi.

III. Wskazany sposób przeprowadzenia badania narządu słuchu i równowagi:

1. Badanie ostrości słuchu szeptem lub mową potoczną przeprowadza się oddzielnie dla każdego ucha przy pomocy osoby trzeciej. W tym celu osoba badana staje bokiem do lekarza, osoba trzecia zaś wyłącza ucho niebadane poprzez naciśnięcie palcem skrawka małżowiny usznej i rytmiczne wstrząsanie. W przypadku zbyt małego pomieszczenia badany staje tyłem do lekarza, wyrównując w ten sposób odległość o około 1/3.
Należy posługiwać się odpowiednimi zestawami pojedynczych słów, z uwzględnieniem zarówno wysokobrzmiących wyrazów (ściana, krzesło, szafa), jak i niskobrzmiących (podłoga, kanapa, lampa). Za miarę prawidłowego słyszenia przyjmuje się słyszalność szeptu z odległości 6m.
2. Ocenę narządu przedsionkowego uzyskuje się przez dokładne zebranie wywiadu odnośnie zawrotów głowy, zaburzeń równowagi, chorób uszu przebiegających z wyciekami ropnym, szumów usznych i przebytych operacji uszu. Wskazane jest wykonanie próby Romberga zwykłej i "uczulonej" oraz próby Flecka (stanie na jednej nodze z zamkniętymi oczami przez 15 sekund). Należy sprawdzić obecność oczopląsu samoistnego, najlepiej w okularach Frenzla. W przypadkach budzących wątpliwości diagnostyczne wskazane jest przeprowadzenie badania elektronystagmograficznego.

WZÓR

.....

(pieczęć podmiotu przeprowadzającego
badanie lekarskie)

ORZECZENIE LEKARSKIE nr/(rok)

W wyniku badania lekarskiego przeprowadzonego na podstawie art. 72 ust. ... pkt^{*)}
ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...)
u Pani/Pana nr PESEL,

(imię i nazwisko)

a w przypadku osoby, której nie nadano nr PESEL - nazwa i numer dokumentu
tożsamości
miejsce zamieszkania

stwierdzam

1. brak/istnienie^{**)} przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdami silnikowymi,
do których wymagane jest posiadanie prawa jazdy kategorii:

[] A, A1, B, B1, T, B+E^{***)}

[] C, C1, D, D1, C+E, D+E, C1+E, D1+E oraz pozwolenia do kierowania
tramwajem^{***)};

2. ograniczenie w korzystaniu z uprawnień do kierowania pojazdami ze względu na stan
zdrowia^{****)}

.....

Data ponownego lub kontrolnego badania lekarskiego

.....

(data wystawienia)

.....

(podpis i pieczęć
uprawnionego lekarza)

Objaśnienia:

- *) Wpisać odpowiednią kwalifikację prawną przeprowadzanego badania lekarskiego.
 - **) Niepotrzebne skreślić.
 - ***) Zaznaczyć właściwy kwadrat literką "X", a w przypadku braku badania wpisać "NB".
 - ****) Wpisać właściwe kody i subkody ograniczeń w korzystaniu z uprawnień do kierowania pojazdami ze względu na stan zdrowia określone w przepisach wydanych na art. 100 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym. Kody należy oddzielać znakiem "/".
-

POUCZENIE

* Od orzeczenia lekarskiego przysługuje odwołanie w terminie 14 dni od dnia jego otrzymania. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem uprawnionego lekarza, który wydał orzeczenie lekarskie, w trybie określonym w § 10 rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia ... 2009 r. w sprawie badań lekarskich kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...) ¹⁾.

Orzeczenie lekarskie zostało wydane w trybie określonym w art. 78 ustawy z dnia ... 2009 r. o kierujących pojazdami. ¹⁾

¹⁾ Niewłaściwe skreślić.

WZÓR
PIECZĄTKI UPRAWNIONEGO LEKARZA

.....
(imię i nazwisko uprawnionego lekarza)

**Lekarz uprawniony do badań lekarskich osób kierujących
pojazdami**

nr zaświadczenia/....., wydanego przez wojewodę
oznaczenie prawa wykonywania zawodu lekarza

WZÓR

.....
 Pieczęć zakładu opieki zdrowotnej albo
 lekarza uprawnionego wykonującego
 indywidualną praktykę lekarską lub
 indywidualną specjalistyczną praktykę
 lekarską albo pieczęć grupowej praktyki
 lekarskiej albo pieczęć podmiotu
 odwoławczego wymienionego w § 10 ust. 3
 rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia ... 2009 r.
 r. w sprawie badań lekarskich kierowców i osób
 ubiegających się o uprawnienia do kierowania
 pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...).

KARTA BADANIA LEKARSKIEGO OSOBY UBIEGAJĄCEJ SIĘ O UPRAWNIENIA DO KIEROWANIA POJAZDAMI I KIEROWCÓW

Data badania		
dzień	miesiąc	rok

1. DANE IDENTYFIKACYJNE OSOBY BADANEJ

Imię i nazwisko		Data urodzenia	dzień	miesiąc	rok	
		Płeć ²⁾	M	K		
Nr PESEL ¹⁾		Rok uzyskania prawa jazdy				
Miejsce zamieszkania		kod pocztowy			-	

2. PODLEGA BADANIU LEKARSKIEMU Z TYTUŁU²⁾	kategoria prawa jazdy lub pozwolenie do kierowania tramwajami
Ubiega się o prawo jazdy lub pozwolenie do kierowania tramwajem	
Ubiega się o przywrócenie uprawnienia do kierowania pojazdem, cofniętego ze względu na stan zdrowia	
Skierowany przez organ kontroli ruchu drogowego z powodu: 1) uczestniczenia w wypadku drogowym, w następstwie którego jest śmierć innej osoby lub ciężki uszczerbek na jej zdrowiu; 2) kierowania pojazdem w stanie nietrzeźwości lub po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu.	
Skierowany decyzją starosty: 1) w związku z zastrzeżeniami co do stanu zdrowia; 2) osoba niepełnosprawna posiadająca prawo jazdy.	
Kandydat na instruktora lub egzaminatora osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami	
Ponowne badanie lekarskie w związku z ograniczeniem zawartym w prawie jazdy, wynikającym ze stanu zdrowia kierowcy	
Badanie kontrolne: 1) kierowcy pojazdu uprzywilejowanego; 2) instruktora lub egzaminatora; 3) kierującego tramwajem.	

3. BADANIE OGÓLNE STANU ZDROWIA

A. Badanie podmiotowe (wywiad lekarski)

		TAK	NIE	Jeżeli TAK, to wpisać opis
1.	Dolegliwości zgłaszane spontanicznie			

2.	Urazy czaszki			
3.	Urazy kkg, kkd, kręgosłupa			
4.	Incydenty nagłej utraty świadomości			
5.	Choroby układu nerwowego (w tym padaczka)			
6.	Choroby psychiczne			
7.	Choroby narządu ruchu			
8.	Choroby układu krążenia			
9.	Cukrzyca			
10.	Choroby układu oddechowego, w tym: zaburzenia oddychania podczas snu			
11.	Choroby układu pokarmowego			
12.	Choroby endokrynologiczne			
13.	Choroby układu moczowego			
14.	Przebyte hospitalizacje, w tym: zabiegi operacyjne			
15.	Przyjmowane leki: 1) obecnie; 2) w ciągu ostatnich kilku lat.			
Inne problemy zdrowotne:				
16.	Nałogi i uzależnienia			
	1) palenie papierosów			
	2) spożywanie alkoholu (częstość, ilość, rodzaj alkoholu, od jak dawna, czy się upija)			
	c) przyjmowanie środków odurzających lub substancji psychotropowych			

17.	Leczenie w poradni specjalistycznej			w jakiej? od kiedy?
18.	Czy jest rencistą?			z jakiego powodu?
19.	Czy był sprawcą wypadku drogowego?			ile razy? kiedy?

.....

(data)

.....

(podpis osoby badanej)

B. Badanie przedmiotowe³⁾

Narząd (układ)	Brak zmian patologicznych	Opis stwierdzonej patologii
Budowa ciała		
Głowa:		
Blizny skórne i ubytki kostne czaszki, ruchomość gałek ocznych		
Kształt i reakcje źrenic		
Asymetria twarzy, zbaczanie języka		
Tarczyca		
Układ oddechowy:		
- odgłos opukowy,		
- szmer oddechowy,		
- liczba oddechów/ min.		
Układ krążenia		
- miarowość,		
- tony serca: szmery,		

- tętno na tętnicach obwodowych,		
- tętno/min.,		
- RR (w spoczynku) mmHg		
Brzuch:		
- bolesność; opory patologiczne,		
- przepukliny,		
- wątroba: nerki		
Narząd ruchu:		
Badanie sprawności kończyn górnych		
- siła mięśniowa,		
- chwytność rąk,		
- ograniczenie ruchomości stawów:		
palców i nadgarstków		
łokciowych,		
barkowych		
Badanie sprawności kończyn dolnych		
- ograniczenie ruchomości stawów:		
stopy i skokowego,		
kolanowego i biodrowego		
Ruchomość kręgosłupa:		
- odcinka szyjnego,		
- odcinka lędźwiowego		
Badanie chodu		

Wywiad chorobowy

	TAK	NIE	Jeżeli TAK, to podać dane
Przebyte choroby, urazy i operacje			
Korekcja okularowa			od ilu lat?
Soczewki kontaktowe			od ilu lat?

Badanie przedmiotowe

	Oko prawe	Oko lewe	Opis patologii
Ostrość wzroku bez korekcji			
Ostrość wzroku z korekcją (podać korekcję i uzyskaną ostrość)			
Obuoczną ostrość wzroku po korekcji			
Pole widzenia			
Rozpoznawanie barw			
Widzenie obuoczne			
Widzenie zmierzchowe ³⁾			
Wrażliwość na olśnienie ³⁾			

Rozpoznanie:

.....

Wnioski:

.....

.....
(data)

.....
(podpis i pieczęć
lekarza okulisty
lub lekarza uprawnionego)

5. BADANIE NARZĄDU SŁUCHU I RÓWNOWAGI

Imię i nazwisko badanego nr PESEL, a w przypadku osoby, której nie nadano nr PESEL – nazwa i numer dokumentu tożsamości

Miejsce zamieszkania

Podlega badaniu lekarskiemu z tytułu (wpisać na podstawie części 2 karty badania lekarskiego - tylko w przypadku badania wykonywanego przez lekarza laryngologa).

Wywiad chorobowy

Przebyte choroby	TAK	NIE	Jeżeli TAK, to podać dane
zawroty głowy zaburzenia równowagi przebyte zapalenie błędnika choroba Meniere'a			
przebyte urazy głowy: z utratą przytomności bez utraty przytomności złamania kości czaszki			
choroby narządu słuchu: zapalenie uszu przebyte operacje uszu			jakie? kiedy?
upośledzenie słuchu ubytek słuchu jednostronny ubytek słuchu obustronny posługiwanie się aparatem słuchowym			

Badanie otolaryngologiczne

Otoskopia	ucho prawe	ucho lewe
błona bębenkowa prawidłowa		
sucha perforacja		
perforacja z wyciekami ropnym lub z ziarniną		
stan po operacji (zwłaszcza radykalnej) ucha środkowego		

Badanie akumetryczne słuchu

		mowa potoczna		szept	
		ucho prawe	ucho lewe	ucho prawe	ucho lewe
	6 m				
Odległość	3 m				
	2 m				
	< 2 m				

Badanie narządu równowagi

	Próby statyczne:	prawidłowa	nieprawidłowa
Oczopląs samoistny	Romberg		
Obecny	Romberg "uczulony"		
Nieobecny	Próba Flecka		

Badania dodatkowe

Audiometria tonalna
Elektronystagmografia

Rozpoznanie:

.....
Wnioski:

.....

.....
(data)

.....
(podpis i pieczęć
lekarza laryngologa
lub lekarza uprawnionego)

6. KONSULTACJE SPECJALISTYCZNE

Należy dołączyć wyniki wszystkich przeprowadzonych konsultacji specjalistycznych według schematu:

Badanie Rozpoznanie Opinia Data Podpis i pieczęć lekarza	Badanie Rozpoznanie Opinia Data Podpis i pieczęć lekarza
Badanie Rozpoznanie Opinia Data Podpis i pieczęć lekarza	Badanie Rozpoznanie Opinia Data Podpis i pieczęć lekarza

7. BADANIA POMOCNICZE

Należy dołączyć wyniki badań pomocniczych

ROZPOZNANIE KOŃCOWE:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....
(data)

.....
(podpis i pieczęć
lekarza uprawnionego)

- 1) W przypadku osoby, której nie nadano nr PESEL - nazwa i numer dokumentu tożsamości.
- 2) Odpowiednie podkreślić.
- 3) W przypadku prawidłowego wyniku badania postawić znak X w rubryce "Brak zmian patologicznych", a w przypadku patologii - podać szczegółowy opis.

WZÓR

REJESTR ORZECZEŃ LEKARSKICH

wydanych na podstawie badań lekarskich przeprowadzonych na podstawie art. 76 ust. 1
ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...)

Lp.	Imię i nazwisko, adres zamieszkania osoby badanej	Nr PESEL, a w przypadku osoby, której nie nadano nr PESEL - nazwa i numer dokumentu tożsamości	Określenie rodzaju wydanego orzeczenia wraz z podaniem kategorii prawa jazdy	Uwagi	Data wydania	Potwierdzenie odbioru
1.						
2.						
...						

Uzasadnienie

Potrzeba wydania nowego rozporządzenia wynika z wprowadzenia nowej ustawy o kierujących pojazdami. Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 78 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...).

Projekt został przygotowany na podstawie obowiązującego rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 7 stycznia 2004 r. w sprawie badań lekarskich kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami. Z uwagi na fakt, że stan zdrowia kierowcy jest istotną przesłanką bezpieczeństwa w ruchu drogowym wprowadzono przepis szczegółowych warunków i trybu przeprowadzenia badań lekarskich kierowców i osób ubiegających się do kierowania pojazdami. Proponowane rozwiązanie powinno sprzyjać podniesieniu jakości badań lekarskich kandydatów na kierowców i kierowców, poprzez eliminację osób mających istotne przeciwwskazania zdrowotne do kierowania pojazdami oraz osób u których nie zostały one ujawnione w toku badania przed wydaniem prawa jazdy. Powyższe działania powinny sprzyjać poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Powyższy projekt przewiduje zwolnienie lekarzy medycyny pracy i lekarzy medycyny transportu z obowiązku ukończenia dodatkowego szkolenia w zakresie badań lekarskich kierowców i kandydatów na kierowców

Dokonano również harmonizacji z innymi przepisami wykonawczymi do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, oraz z przepisami wydanymi na podstawie art. 100 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.

Projekt rozporządzenia wprowadza wysokość opłat za badania lekarskie osób ubiegających się o prawo jazdy oraz kierowców podlegających kontrolnym badaniom lekarskim i osób badanych w trybie odwoławczym. Ponadto zmodyfikowano przepis dotyczący kwalifikacji uprawniających do wykonywania badań lekarskich.

Przedmiot projektowanego rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej, z dyrektywą 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy.

Projektowana regulacja nie wymaga notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

I. Podmioty, na które oddziałuje regulacja.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia będzie miał wpływ na kierowców oraz osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami.

II. Konsultacje społeczne.

Projektowana regulacja zostanie skonsultowana z następującymi podmiotami:

- 1) Instytutem Medycyny Pracy im. prof. J. Nofera w Łodzi;
- 2) Instytutem Medycyny Wsi w Lublinie;
- 3) Instytutem Medycyny Pracy i Zdrowia Środowiskowego w Sosnowcu;
- 4) Akademią Medyczną w Gdańsku - Akademickie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej, Samodzielny Publiczny Szpital Kliniczny;
- 5) Wojskowym Instytut Medycyny Lotniczej w Warszawie;
- 6) Centrum Naukowe Medycyny Kolejowej w Warszawie.
- 7) Ogólnopolskim Porozumieniem Związków Zawodowych;
- 8) Forum Związków Zawodowych;
- 9) Polskim Towarzystwem Medycyny Pracy;
- 10) Stowarzyszeniem Psychologów Transportu w Polsce;
- 11) Stowarzyszeniem Psychologów Praktyków;
- 12) NSZZ „Solidarność”;
- 13) Naczelną Izbą Pielęgniarek i Położnych;
- 14) Naczelną Izbą Lekarską;
- 15) „Porozumieniem Zielonogórskim” Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia;
- 16) Federacją Związków Pracodawców Zakładów Opieki Zdrowotnej;
- 17) Izbą Lecznictwa Polskiego;
- 18) Konfederacją Pracodawców Polskich;

- 19) Polską Konfederacją Pracodawców Prywatnych;
- 20) Business Centre Club;
- 21) Krajową Izbą Gospodarczą;
- 22) Konsultantem Krajowym w dziedzinie Medycyny Pracy;
- 23) Instytutem Transportu Samochodowego w Warszawie;

a ponadto zostanie umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej oraz na stronie internetowej Ministerstwa Zdrowia zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o *działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), zamieszczona na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Zdrowia.

Wyniki konsultacji zostaną omówione po ich zakończeniu.

III. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

Wejście w życie projektowanych rozwiązań nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

IV. Wpływ regulacji na rynek pracy:

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

VI. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny:

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ZDROWIA¹⁾**

z dnia 2010 r.

**w sprawie badań psychologicznych kierowców i osób ubiegających się
o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz wykonujących pracę
na stanowisku kierowcy**

Na podstawie art. 87 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami
(Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe warunki, tryb, zakres i sposób przeprowadzania badań psychologicznych w zakresie psychologii transportu oraz wydawania orzeczeń psychologicznych;
- 2) sposób postępowania z dokumentacją związaną z przeprowadzonymi badaniami psychologicznymi w zakresie psychologii transportu oraz wzory stosowanych dokumentów;
- 3) jednostki uprawnione do przeprowadzania badań, o których mowa w art. 79 ust. 1 pkt 1 lit. c, pkt 3, pkt 4 lit. a oraz w art. 81 ust. 2 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami, zwanej dalej „ustawą”;
- 4) wzór zaświadczenia o wpisie do ewidencji uprawnionych psychologów;
- 5) wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną;

¹⁾ Minister Zdrowia kieruje działem administracji rządowej - zdrowie, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Zdrowia (Dz. U. Nr 216, poz. 1607).

- 6) szczegółowe warunki, jakie musi spełniać pracownia psychologiczna;
- 7) wysokości opłat:
 - a) za badanie psychologiczne w zakresie psychologii transportu,
 - b) za wpis do rejestru przedsiębiorców,
 - c) za wpis do ewidencji uprawnionych psychologów.

§ 2. 1. Badanie przeprowadza się po sprawdzeniu tożsamości osoby badanej.

2. Badanie obejmuje w szczególności ocenę:

- 1) cech osobowości;
- 2) sprawności intelektualnej;
- 3) sprawności psychofizycznej.

§ 3. 1. Uprawniony psycholog odmawia przeprowadzenia badania, jeżeli:

- 1) osoba badana informuje o złym stanie swego zdrowia lub o złym samopoczuciu;
- 2) stan osoby badanej wskazuje, że może znajdować się ona w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu.

2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1 pkt 1, lub innych przypadkach losowych psycholog wyznacza nowy termin badania, nieprzekraczający 30 dni od dnia poprzedniego badania.

3. W przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, psycholog wyznacza nowy termin badania, nieprzekraczający 7 dni od dnia poprzedniego badania.

§ 4. 1. Uprawniony psycholog na podstawie wyników badania wydaje orzeczenie psychologiczne, zwane dalej „orzeczeniem”, stwierdzające istnienie lub brak przeciwwskazań psychologicznych do:

- 1) kierowania pojazdem;
- 2) wykonywania pracy na stanowisku kierowcy.

2. Orzeczenie uprawniony psycholog wystawia wraz z kopią. Oryginał orzeczenia otrzymuje osoba badana, a kopię dołącza się do dokumentacji badania.

3. Jeżeli w orzeczeniu stwierdzono istnienie przeciwwskazań psychologicznych do

kierowania pojazdami, uprawniony psycholog niezwłocznie informuje o tym, za potwierdzeniem odbioru, właściwy organ uprawniony do wydania prawa jazdy lub pozwolenia do kierowania tramwajem.

4. Jeżeli w orzeczeniu stwierdzono istnienie przeciwwskazań psychologicznych do wykonywania pracy na stanowisku kierowcy, uprawniony psycholog niezwłocznie informuje o tym, za potwierdzeniem odbioru, przewoźnika oraz wojewódzkiego inspektora transportu drogowego.

5. W przypadku wydania orzeczenia o istnieniu przeciwwskazań psychologicznych, o którym mowa w ust. 1, ponowne badanie może nastąpić po upływie roku.

§ 5. Badania, o których mowa w art. 79 ust. 1 pkt 1 lit. c, pkt 3, pkt 4 lit. a oraz w art. 81 ust. 2 ustawy, przeprowadza się w wojewódzkim ośrodku medycyny pracy właściwym ze względu na miejsce zamieszkania osoby badanej, a w przypadku gdy orzeczenie zostało wydane przez lekarza zatrudnionego w wojewódzkim ośrodku medycyny pracy - w jednostce badawczo-rozwojowej w dziedzinie medycyny pracy.

§ 6. 1. Pracownia psychologiczna posiada:

- 1) pomieszczenie przeznaczone do badań zbiorowych o powierzchni nie mniejszej niż 12 m²;
- 2) pomieszczenie przeznaczone do badań aparaturowych o powierzchni nie mniejszej niż 12 m²;
- 3) pomieszczenie o powierzchni nie mniejszej niż 10 m² dla psychologa przeprowadzającego badania psychologiczne;
- 4) ciemnię kabinową lub pomieszczenie służące za ciemnię;
- 5) zestaw metod i narzędzi badawczych.

2. Wzór zaświadczenia o wpisie do ewidencji uprawnionych psychologów, określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

3. Wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 7. 1. Pracownia psychologiczna prowadzi dokumentację badań, na którą składają

się:

- 1) rejestr osób badanych;
- 2) skierowanie na badanie;
- 3) karta badania;
- 4) dokumenty z badań testowych lub odpowiednie wydruki komputerowe wraz z merytorycznym uzasadnieniem orzeczenia;
- 5) kopia wydanego orzeczenia psychologicznego;
- 6) potwierdzenie odbioru oryginału orzeczenia psychologicznego.

2. Rejestr osób badanych zawiera następujące dane:

- 1) datę i numer wpisu do rejestru;
- 2) imię i nazwisko;
- 3) numer PESEL, a w przypadku osoby, której nie nadano numeru PESEL - nazwę i numer dokumentu tożsamości;
- 4) miejsce zamieszkania;
- 5) datę i numer wydanego orzeczenia psychologicznego.

3. Dokumentacja badania jest przechowywana w pracowni psychologicznej przez okres 20 lat. Po upływie tego okresu dokumenty są komisyjnie niszczone w sposób uniemożliwiający identyfikację.

4. W przypadku niszczenia dokumentacji badania sporządza się protokół zawierający:

- 1) wykaz numerów ewidencyjnych niszczonych kart badań oraz imiona i nazwiska osób, których te karty dotyczą;
- 2) listę osób dokonujących niszczenia dokumentacji wraz z ich podpisami.

5. W przypadku likwidacji pracowni psychologicznej dokumentacja badania przekazywana jest marszałkowi województwa właściwemu ze względu na miejsce uzyskania wpisu do rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną.

§ 8. Marszałek województwa potwierdza uzyskanie przez psychologa uprawnień do wykonywania badań, wydając zaświadczenie o którym mowa w § 6 ust. 3.

§ 9. Opłata za:

- 1) badanie psychologiczne wynosi 120 zł;
- 2) wpis do rejestru przedsiębiorców wynosi 400 zł;
- 3) wpis do ewidencji uprawnionych psychologów wynosi 50 zł.

§ 10. Badania psychologiczne rozpoczęte przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia przeprowadzane są na podstawie dotychczasowych przepisów.

§ 11. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia²⁾.

Minister Zdrowia

W porozumieniu:

Minister Infrastruktury

²⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 1 kwietnia 2005 r. w sprawie badań psychologicznych kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz wykonujących pracę na stanowisku kierowcy (Dz. U. Nr 69, poz. 622 oraz z 2007 r. Nr 59, poz. 622).

**Załączniki do rozporządzenia Ministra Zdrowia
z dnia r. (poz. ...)**

ZAŁĄCZNIK Nr 1

WZÓR

ZAŚWIADCZENIA O WPISIE DO EWIDENCJI UPRAWNIONYCH PSYCHOLOGÓW

.....
(pieczęć podłużna urzędu wojewódzkiego)

.....
(miejsce i data wydania)

ZAŚWIADCZENIE

Pan/Pani urodzony/a
(imię, nazwisko) (miejsce i data urodzenia)

zamieszkały nr PESEL
(miejscowość, ulica, nr domu i nr mieszkania)

jest wpisany do ewidencji psychologów uprawnionych do przeprowadzania badań
psychologicznych, o których mowa w art. 79 ustawy z dnia o kierujących
pojazdami,

pod numerem
(numer ewidencyjny)

.....
(podpis i pieczęć imienna)

WZÓR

.....

(pieczęć urzędu marszałkowskiego)

**ZAŚWIADCZENIE POTWIERDZAJĄCE WPIS DO REJESTRU PRZEDSIĘBIORCÓW
PROWADZĄCYCH PRACOWNIĘ PSYCHOLOGICZNĄ**

nr .../...

nr rok

.....

(firma przedsiębiorcy)

z siedzibą w

(miejscowość, ulica, nr domu i nr lokalu)

NIP: - - - *)

jest upoważniony do prowadzenia pracowni psychologicznej, o której mowa w art. 82
ustawy z dnia ... 2009 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...), z siedzibą w

.....

.....

(miejscowość) (data) (podpis i pieczęć marszałka województwa)

*) O ile taki posiada.

Uzasadnienie

Potrzeba wydania nowego rozporządzenia wynika z wprowadzenia nowej ustawy o kierujących pojazdami. Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 87 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...), zgodnie z którą minister właściwy do spraw zdrowia zobligowany został do określenia, w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowych warunków trybu, zakresu i sposobu przeprowadzania badań psychologicznych oraz wydawania orzeczeń psychologicznych;
- 3) sposobu postępowania z dokumentacją związaną z przeprowadzonymi badaniami psychologicznymi oraz wzory stosowanych dokumentów;
- 4) jednostki uprawnione do przeprowadzania tych badań;
- 5) wzoru zaświadczenia o wpisie do ewidencji uprawnionych psychologów;
- 6) wzoru zaświadczenia o wpisie do rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną;
- 7) szczegółowych warunków, jakie musi spełniać pracownia psychologiczna;
- 8) wysokości opłat:
 - a) za badanie psychologiczne,
 - b) za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną,
 - c) za wpis do ewidencji uprawnionych psychologów.

Projekt został przygotowany na podstawie obowiązującego rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 1 kwietnia 2005 r. w sprawie badań psychologicznych kierowców i osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz wykonujących pracę na stanowisku kierowcy (Dz. U. Nr 69, poz.622).

Przedmiot projektowanego rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej, z dyrektywą 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy.

Projektowana regulacja nie wymaga notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałuje regulacja.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia będzie miał wpływ na kierowców oraz osoby ubiegające się o uprawnienia do kierowania pojazdami.

2. Konsultacje społeczne.

Projektowana regulacja zostanie skonsultowana z następującymi podmiotami:

- 1) Instytutem Medycyny Pracy im. prof. J. Nofera w Łodzi;
- 2) Instytutem Medycyny Wsi w Lublinie;
- 3) Instytutem Medycyny Pracy i Zdrowia Środowiskowego w Sosnowcu;
- 4) Ogólnopolskim Porozumieniem Związków Zawodowych;
- 5) Forum Związków Zawodowych;
- 6) Polskim Towarzystwem Psychologicznym;
- 7) Stowarzyszeniem Psychologów Transportu w Polsce;
- 8) Stowarzyszeniem Psychologów Praktyków;
- 9) NSZZ „Solidarność”;
- 10) Naczelną Izbą Pielęgniarek i Położnych;
- 11) Naczelną Radą Lekarską;
- 12) Konfederacją Pracodawców Polskich;
- 13) Polską Konfederacją Pracodawców Prywatnych;
- 14) Business Centre Club;
- 15) Krajową Izbą Gospodarczą;
- 16) Konsultantem Krajowym w dziedzinie Medycyny Pracy;
- 17) Instytutem Transportu Samochodowego w Warszawie;
- 18) „Porozumieniem Zielonogórskim” Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia w Zielonej Górze;
- 19) Federacją Związków Pracodawców Zakładów Opieki Zdrowotnej;
- 20) Izbą Leknictwa Polskiego;
- 21) Związkiem Pracodawców Służby Zdrowia w Łodzi

a ponadto zostanie umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej oraz na stronie internetowej Ministerstwa Zdrowia zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o

działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337), zamieszczona na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Zdrowia.

Wyniki konsultacji zostaną omówione po ich zakończeniu.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

Wejście w życie projektowanych rozwiązań nie będzie miało wpływu na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

4. Wpływ regulacji na rynek pracy:

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

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

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny:

Wejście w życie projektu rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI¹⁾**

z dnia 2010 r.

**w sprawie sposobu punktowania naruszeń przepisów ruchu drogowego oraz warunków
i trybu przekazywania informacji o niektórych naruszeniach**

Na podstawie art. 99 ust. 1 ustawy z dnia o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr poz.....) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób punktowania i liczbę punktów odpowiadających naruszeniu przepisów ruchu drogowego, o których mowa w art. 92 ustawy z dnia ... o kierujących pojazdami;
- 2) warunki i tryb przekazywania staroście informacji, o których mowa w art. 89 ust. 2, art. 93 ust. 2 lit. b i art. 97 ust. 2 ustawy z dnia ... o kierujących pojazdami.

2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) "ustawie" - rozumie się przez to ustawę z dnia o kierujących pojazdami;
- 2) "staroście" - rozumie się przez to również Prezydenta miasta stołecznego Warszawy;
- 3) "pozwoleniu" - rozumie się przez to pozwolenie do kierowania tramwajem.

§ 2. 1. Do centralnej ewidencji kierowców, zwanej dalej "ewidencją", wpisuje się kierowcę, który kierując pojazdem dopuścił się naruszenia przepisów ruchu drogowego, zwanego dalej "naruszeniem".

2. Wykaz naruszeń przepisów ruchu drogowego i liczbę punktów odpowiadającą tym naruszeniom określa załącznik nr 1 do rozporządzenia. Do ewidencji wpisuje się naruszenia zgodnie z tym wykazem.

3. Jeżeli jeden czyn popełniony przez kierowcę narusza więcej niż jeden przepis ruchu drogowego, w ewidencji uwidacznia się wszystkie naruszenia, przypisując każdemu odpowiednią liczbę punktów, z zastrzeżeniem ust. 4 - 6.

4. Jeżeli jeden czyn narusza dwa lub więcej znaków drogowych określonych kodem od C05 do C11 wymienionym w załączniku nr 1, w ewidencji wpisuje się to naruszenie, którego kod ma mniejszy znacznik liczbowy.

5. W razie dopuszczenia się przestępstwa drogowego, określonego kodem A01 w załączniku nr 1, naruszeniu, które stanowiło znamię przestępstwa, punktów nie przypisuje się.

6. Punkty za spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, określonego w załączniku nr 1 kodami A02 oraz A06 przypisuje się wówczas, gdy przyczyną zagrożenia

¹⁾ Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej - sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. Nr 216, poz. 1604).

było naruszenie nieuwzględnione w tabeli albo gdy przypisana mu liczba punktów jest mniejsza niż 6.

7. Ewidencji, o której mowa w ust. 1, podlega także osoba, która dopuściła się naruszeń ruchu drogowego w okresie obowiązywania wobec niej środka karnego w postaci zakazu prowadzenia pojazdów lub której prawo jazdy zostało zatrzymane.

§ 3. Informację, o popełnieniu przez kierującego pojazdem, w czasie trwania okresu próbnego, dwóch wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, o której mowa w art. 89 ust. 1 pkt 1 ustawy, przekazuje staroście administrator ewidencji, niezwłocznie nie później jednak niż w ciągu 7 dni od dnia uzyskania informacji popełnieniu wykroczeń.

§ 4. Informację, o kierowaniu pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środków działających podobnie do alkoholu, o której mowa w art. 93 ust. 1 pkt 2 lit. a, w pkt 3 lit. a oraz w pkt 4 ustawy przekazuje staroście administrator ewidencji niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 7 dni od dnia uzyskania tej informacji.

§ 5. Informację o przekroczeniu przez kierującego pojazdem 24 punktów otrzymanych za naruszenie przepisów ruchu drogowego, o której mowa w art. 93 ust. 1 pkt 3 lit. b i pkt 4 lit. a ustawy przekazuje staroście administrator ewidencji niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 7 dni od dnia otrzymania tej informacji.

§ 6. Informację o popełnieniu przez kierującego pojazdem w okresie próbnym dwóch wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, o której mowa w art. 93 ust. 1 pkt 3 lit. c ustawy, przekazuje staroście administrator ewidencji niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 7 dni od dnia otrzymania tej informacji.

§ 7. Informację o uczestniczeniu w wypadku komunikacyjnym, w którym jest osoba zabita lub ranna, o której mowa w art. 93 ust. 1 pkt 3 lit. d ustawy, przekazuje staroście administrator ewidencji niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 7 dni od dnia otrzymania tej informacji.

§ 8. Informację o popełnieniu przez kierującego pojazdem w okresie próbnym co najmniej dwóch wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, o której mowa w art. 93 ust. 1 pkt 4 lit. b ustawy, przekazuje staroście administrator ewidencji niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 7 dni od dnia otrzymania tej wiadomości.

§ 9. Informację o ponownym przekroczeniu przez kierującego pojazdem w okresie 5 lat od dnia wydania skierowania na kurs reedukacyjny, o której mowa w art. 97 ust. 1 pkt 2 ustawy, przekazuje staroście administrator ewidencji niezwłocznie, nie później jednak niż w ciągu 7 dni od dnia otrzymania tej informacji.

§ 10. Informację o popełnieniu w okresie próbnym trzech wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub jednego przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu

w komunikacji, o której mowa w art. 97 ust. 1 pkt 3 ustawy, przekazuje staroście administrator ewidencji niezwłocznie nie później jednak niż w ciągu 7 dni od dnia otrzymania informacji.

§ 11. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI

w porozumieniu:

MINISTER INFRASTRUKTURY

MINISTER SPRAWIEDLIWOŚCI

WYKAZ NARUSZEŃ PRZEPISÓW RUCHU DROGOWEGO I LICZBA PUNKTÓW ODPOWIADAJĄCA TYM NARUSZENIOM

Naruszenia przepisów ruchu drogowego podlegające ewidencji przedstawia poniższa tabela. Poszczególnym naruszeniom przypisuje się liczbę punktów określoną w tabeli, z zastrzeżeniem przepisów § 2 rozporządzenia.

Kod	Rodzaj czynu	Kwalifikacja prawna czynu		Liczba punktów
1	2	3	4	5
A.	Czyny o charakterze szczególnym			
01	Popelnienie przestępstwa drogowego	art. 173, 174, 177 § 1 lub 2, art. 355 § 1 lub 2 k.k.		10
02	Spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego - kolizja drogowa	art. 86 § 1 lub 2 k.w.		6
03	Kierowanie pojazdem mechanicznym w stanie po użyciu alkoholu lub środka podobnie działającego do alkoholu	art. 87 § 1 k.w.	art. 45 ust. 1 pkt 1 p.r.d.	10
04	Nieudzielenie pomocy ofiarom wypadku	art. 93 § 1 k.w.	art. 44 ust. 2 pkt 1 p.r.d.	10
05	Kierowanie pojazdem mechanicznym w stanie nietrzeźwości lub będąc pod wpływem środka odurzającego	art. 178a § 1 k.k.		10
06	Spowodowanie innego niż kolizja drogowa zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego	art. 86 § 1 lub 2 k.w.		6

B.	Nieprawidłowe zachowanie się kierujących wobec pieszych			
1	2	3	4	5
01	Omijanie pojazdu, który jechał w tym samym kierunku, lecz zatrzymał się w celu ustąpienia pierwszeństwa pieszym	art. 97, 90 albo 86 § 1 lub 2 k.w.	art. 26 ust. 3 pkt 2 p.r.d.	10
02	Wyprzedzanie na przejściach dla pieszych i bezpośrednio przed nimi	art. 97, 90 albo 86 § 1 lub 2 k.w.	art. 26 ust. 3 pkt 1 p.r.d.	9
03	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na oznakowanym przejściu	art. 90 albo 86 § 1 lub 2 k.w.	art. 26 ust. 1 p.r.d.	8
04	Nieustąpienie pierwszeństwa przez kierującego pojazdem, który skręca w drogę poprzeczną, pieszemu przechodzącemu na skrzyżowaniu przez jezdnię drogi, na którą wjeżdża pojazd	art. 90 albo 86 § 1 lub 2 k.w.	art. 26 ust. 2 p.r.d.	8
05	Niezatrzymanie pojazdu w razie przechodzenia przez jezdnię osoby niepełnosprawnej, używającej specjalnego oznaczenia, lub osoby o widocznej ograniczonej sprawności poruszania się w celu umożliwienia jej przejścia	art. 90 albo 86 § 1 lub 2 k.w.	art. 26 ust. 7 p.r.d.	8
06	Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu podczas cofania	art. 90 k.w.	art. 23 ust. 1 pkt 3 p.r.d.	5

C	Niestosowanie się do znaków i sygnałów drogowych			
1	2	3	4	5
01	Niezastosowanie się, w celu uniknięcia kontroli, do sygnału osoby uprawnionej do kontroli ruchu drogowego, nakazującego zatrzymanie pojazdu	art. 92 § 2 k.w.	§ 109 ust. 1 i 3 z.s.d.	8
	Niezastosowanie się do:	art. 92 § 1 k.w.		
02	- sygnałów świetlnych		§ 95 lub §102 ust.2 lub §104 lub §106 z.s.d.	6
03	- sygnałów i poleceń podawanych przez osoby uprawnione do kierowania ruchem drogowym		§ 108 z.s.d.	6
04	- sygnałów i poleceń dawanych przez osoby uprawnione do kontroli ruchu drogowego		§ 109 z.s.d. lub art. 129 ust. 2 pkt 1 lub 7 p.r.d.	6
	Niestosowanie się do znaków:	art. 92 § 1 k.w.		
05	- B-2 "zakaz wjazdu"		§ 17 ust. 1 z.s.d.	5
06	- B-1 "zakaz ruchu w obu kierunkach"		§ 16 z.s.d.	5
07	- B-21 "zakaz skręcania w lewo" lub B-22 "zakaz skręcania w prawo"		§ 22 ust. 1 z.s.d.	5
08	- C-1 do C-12 "nakaz jazdy ..."		§ 35 z.s.d.	5
09	- F-10, F-15 do F-19, określających kierunki na pasach ruchu lub sposób ich wykorzystania		§ 72 ust.1 lub § 75 z.s.d.	5
10	- P-8a do P-8c "strzałka kierunkowa"		§ 87 z.s.d.	5
11	- P-4 "linia podwójna ciągła"		§ 86 ust.5 z.s.d.	5
12	- B-31 "pierwszeństwo dla nadjeżdżających z przeciwnika"		§ 25 z.s.d.	4
13	- B-3 do B-7 "zakaz wjazdu ..."		§ 18 ust. 1-8 z.s.d.	3
14	- B-13 do B-19 "zakaz wjazdu ..."		§ 19 lub § 20 z.s.d.	2
15	Niestosowanie się do pozostałych, niewyszczególnionych w niniejszym katalogu znaków i sygnałów drogowych			1

D	Nieprzestrzeganie przepisów obowiązujących na skrzyżowaniach lub w innych miejscach przecinania się kierunków ruchu lub toru jazdy pojazdów			
1	2	3	4	5
	Nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu:	art. 90 k.w.		
01	- na skrzyżowaniu w sytuacji równorzędnej		art. 25 ust. 1 p.r.d.	6
02	- na skrzyżowaniu oznaczonym znakami określającymi pierwszeństwo przejazdu		§ 5 ust. 2, 4-6 z.s.d.	6
03	- pojazdom szynowym		art. 25 ust. 2 lub art. 16 ust. 6 p.r.d.	6
04	- rowerzystom		art. 27 ust. 1 i 3 p.r.d.	6
05	- podczas zmiany pasa ruchu		art. 22 ust. 4 p.r.d.	5
06	- w razie przecinania się poza skrzyżowaniem kierunków ruchu lub torów jazdy pojazdów poruszających się po tej samej drodze		art. 25 ust. 3 p.r.d.	5

07	- podczas włączania się do ruchu		art. 17 ust. 2 p.r.d.	5
08	- podczas cofania		art. 23 ust. 1 pkt 3 p.r.d.	4
09	Nieulatwienie przejazdu pojazdowi uprzywilejowanemu	art. 90 k.w.	art. 9 p.r.d.	5
10	Naruszenie zakazu zawracania	art. 97 albo 92 § 1 k.w.	art. 22 ust. 6 p.r.d. albo § 22 ust. 5 z.s.d.	5

E	Nieprzestrzeganie przepisów dotyczących prędkości			
1	2	3	4	5
	Przekroczenie prędkości:			
01	- powyżej 50 km/h		art. 20, art.	10
02	- od 41 do 50 km/h		31 ust. 1 pkt 1, art. 63 ust. 2 pkt 4 i	8
03	- od 31 do 40 km/h	art. 97 albo 92 § 1 k.w.	ust. 3 pkt 2 lit. d p.r.d.	6
04	- od 21 do 30 km/h		albo § 27 lub § 31 ust. 1 z.s.d.	4
05	- od 11 do 20 km/h			2
06	- od 6 do 10 km/h			1
07	Jazda z prędkością utrudniającą ruch innym kierującym	art. 90 k.w.	art. 19 ust. 2 pkt 1 p.r.d.	2

F	Naruszenie przepisów dotyczących wyprzedzania			
1	2	3	4	5
01	Nieupewnienie się co do możliwości wyprzedzania	art. 90 k.w.	art. 24 ust. 1 p.r.d.	5
02	Wyprzedzanie z niewłaściwej strony	art. 97 k.w.	art. 24 ust. 3-5 p.r.d.	3
	Naruszenie zakazu wyprzedzania:			
03	- na przejazdach rowerowych i bezpośrednio przed nimi		art. 27 ust. 4 p.r.d.	8
04	- przy dojeżdżaniu do wierzchołka wzniesienia		art. 24 ust. 7 pkt 1 p.r.d.	5
05	- na zakrętach oznaczonych znakami ostrzegawczymi	art. 97 k.w.	art. 24 ust. 7 pkt 2 p.r.d.	5
06	- na skrzyżowaniach		art. 24 ust. 7 pkt 3 p.r.d.	5
07	- na przejazdach kolejowych i bezpośrednio przed nimi		art. 28 ust. 3 pkt 3 p.r.d.	5
08	- na przejazdach tramwajowych i bezpośrednio przed nimi		art. 28 ust. 6 p.r.d.	5
09	Niestosowanie się do znaku B-25 lub B-26 "zakaz wyprzedzania"	art. 92 § 1 k.w.	§ 23 ust. 1-3 z.s.d.	5

G	Używanie świateł zewnętrznych			
1	2	3	4	5

	Niestosowanie się podczas jazdy do obowiązku używania wymaganych przepisami świateł:	art. 88 k.w.		
01	- od zmierzchu do świtu		art. 51 ust. 1 lub ust. 6 p.r.d.	4
02	- w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza		art. 30 ust. 1 pkt 1 lit. a lub pkt 2 lit. a p.r.d.	2
03	- w okresie od świtu do zmierzchu		art. 51 ust. 1 lub ust. 6 p.r.d.	2
04	- w tunelu, niezależnie od pory doby		art. 51 ust. 1 ust. 6 p.r.d.	4
	Naruszenie warunków dopuszczalności używania świateł przeciwmgłowych:			
06	- przednich	art. 97 k.w.	art. 51 ust. 5 p.r.d.	2
07	- tylnych		art. 30 ust. 3 p.r.d.	2
08	Pozostawienie pojazdu bez wymaganego przepisami oświetlenia	art. 88 k.w.	art. 52 ust. 1 p.r.d.	3

H	Naruszenie innych przepisów, które powoduje zagrożenie bezpieczeństwa i porządku w ruchu drogowym			
1	2	3	4	5
	Naruszenie zakazu cofania:			
01	- na drodze ekspresowej lub autostradzie	art. 90 lub 97 k.w.	art. 23 ust. 2 p.r.d.	3
02	- w tunelu, na moście lub wiadukcie		art. 23 ust. 2 p.r.d.	2
03	Omijanie pojazdu z niewłaściwej strony	art. 97 k.w.	art. 23 ust. 1 pkt 2 p.r.d.	2
04	Naruszenie przepisów określających warunki oraz zakazy zatrzymywania lub postoju	art. 97 lub 90 k.w.	art. 46, 47, 49 lub 50 p.r.d.	1
05	Kierowanie pojazdem pomimo braku dopuszczenia pojazdu do ruchu	art. 94 § 2 k.w.	art. 71 p.r.d.	1
06	Nieuprawnione umieszczanie w pojeździe lub na nim urządzeń stanowiących obowiązkowe wyposażenie pojazdu uprzywilejowanego, wysyłających sygnały świetlne w postaci niebieskich lub czerwonych świateł błyskowych albo sygnał dźwiękowy o zmiennym tonie	art. 96a k.w.	art. 66 ust. 4 pkt 3 p.r.d.	3
07	Wyposażenie pojazdu w urządzenie informujące o działaniu sprzętu kontrolno-pomiarowego używanego przez organy kontroli ruchu drogowego lub działanie to zakłócające albo przewożenie w pojeździe takiego urządzenia w stanie wskazującym na gotowość jego użycia	art. 97 k.w.	art. 66 ust. 4 pkt 4 p.r.d.	3
08	Naruszenie obowiązku "jazdy prawostronnej"	art. 90 lub 97 k.w.	art. 16 ust 1-4 p.r.d.	2
09	Naruszenie obowiązku używania pasów bezpieczeństwa przez kierującego pojazdem	art. 97 k.w.	art. 39 ust.1 p.r.d.	2
10	Przewożenie dziecka w pojeździe w sposób niezgodny z przepisami	art. 97 k.w.	art. 39 ust. 3, art. 45 ust. 2 pkt 4 lub 5 p.r.d.	3
11	Przewożenie pasażerów niezgodnie z przepisami	art. 97 k.w.	art.45 ust.2 pkt 3 p.r.d.	1
12	Nieużywanie, pomimo takiego obowiązku, hełmu ochronnego odpowiadającego odpowiednim warunkom technicznym	art. 97 k.w.	art. 40 p.r.d.	2

I	Naruszenia, którym przypisano zerową wartość punktową			
1	2	3	4	5
	Kierowanie pojazdem			
01	- pomimo orzeczonego przez sąd zakazu prowadzenia pojazdu	art. 244 k.k		0
02	- nie mając do tego wymaganych uprawnień	art. 94 §1 k.w	art. 87 ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 88 lub art. 95 p.r.d.	0
03	- nie mając przy sobie wymaganych dokumentów	art. 95 k.w	art. 38 p.r.d.	0
04	Naruszenie zakazu korzystania podczas jazdy z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku	art. 97 k.w	art. 45 ust.2 pkt 1 p.r.d.	0
05	Wjeżdżanie na pas między jezdniami.	art. 90 lub art. 97 k.w	art. 45 ust. 1 pkt 5 p.r.d.	0
06	Zwiększanie prędkości przez kierującego pojazdem wyprzedzanym	art. 90 lub art. 97 k.w.	art. 24 ust. 6 p.r.d.	0
07	Wyprzedzanie pojazdu uprzywilejowanego na obszarze zabudowanym	art. 97 k.w.	art. 24 ust. 11 p.r.d.	0
08	Naruszenie obowiązku zatrzymania pojazdu w takim miejscu i na taki czas, aby umożliwić pieszym swobodny dostęp do pojazdów komunikacji publicznej - w przypadku braku wysepki dla pasażerów na przystanku	art. 90 lub art. 97 k.w.	art. 26 ust. 6 p.r.d.	0
09	Przejeżdżanie przez przejazd kolejowy pojazdu lub zespołu pojazdów o długości przekraczającej 10 m i niemogących rozwinąć prędkości powyżej 6 km/h bez uprzedniego upewnienia się, że w czasie potrzebnym na przejazd nie nadjedzie pociąg lub bez uzgodnienia czasu przejazdu z dróżnikiem kolejowym	art. 97 k.w.	art. 28 ust. 5 p.r.d.	0
	Naruszenie zakazu:			
10	- objeżdżania opuszczonych zapór lub półzapór oraz wjeżdżania na przejazd, jeśli opuszczanie ich zostało rozpoczęte lub podnoszenie ich nie zostało zakończone	art. 97 k.w.	art. 28 ust. 3 pkt. 1 p.r.d.	0
11	- wjeżdżania na przejazd, jeśli po jego drugiej stronie nie ma miejsca do kontynuowania jazdy		art. 28 ust.3 pkt 2 p.r.d.	0
12	Jazda wzdłuż po chodniku lub przejściu dla pieszych	art. 90 lub art. 97 k.w.	art. 26 ust. 3 pkt 3 p.r.d.	0
	Naruszenie przez kierującego zakazu:			
13	- wjeżdżania na skrzyżowanie, jeśli na skrzyżowaniu lub za nim nie ma miejsca do kontynuowania jazdy	art. 90 lub art. 97 k.w.	art. 25 ust. 4 pkt 1 p.r.d.	0
14	- rozdzielania kolumn pieszych		art. 25 ust. 4 pkt 2 p.r.d.	0
15	Naruszenie zakazu holowania na autostradzie	art. 90 lub 97 k.w.	art. 31 ust. 2 pkt 5 p.r.d.	0
16	Korzystanie ze świateł drogowych w sposób niezgodny z przepisami	art. 90 lub 97 k.w	art. 51 ust.5 p.r.d.	0
17	Używanie "szperacza " podczas jazdy	art. 90 lub 97 k.w	art. 52 ust.3 p.r.d.	0
18	Bezpodstawne korzystanie z ułatwień w ruchu drogowym przez kierującego pojazdem uprzywilejowanym	art. 90 lub art. 97 k.w.	art. 53 ust. 2 p.r.d.	0

19	Niestosowanie się, przez kierującego pojazdem uprzywilejowanym, do sygnałów dawanych przez osobę kierującą ruchem	art. 90 lub art. 97 k.w.	art. 53 ust. 3 p.r.d.	0
20	Używanie pojazdu w sposób zagrażający bezpieczeństwu osoby znajdującej się w pojeździe lub poza nim	art. 97 k.w.	art. 60 ust. 1 pkt 1 p.r.d.	0
21	Zakrywanie świateł oraz urządzeń sygnalizacyjnych, tablic rejestracyjnych lub innych wymaganych tablic albo znaków, które powinny być widoczne	art. 97 k.w.	art. 60 ust. 1 pkt 2 p.r.d.	0
22	Oddalenie się kierującego od pojazdu, gdy silnik jest w ruchu	art. 97 k.w.	art. 60 ust. 2 pkt 1 p.r.d.	0
23	Ciągnięcie za pojazdem osoby na nartach, sankach, wrotkach lub innym podobnym urządzeniu	art. 97 k.w.	art. 60 ust. 2 pkt 4 p.r.d.	0
24	Używanie opon z umieszczonymi w nich na trwale elementami przeciwślizgowymi	art. 97 k.w.	art. 60 ust. 2 pkt 5 p.r.d.	0
25	Używanie łańcuchów przeciwślizgowych na oponach na drodze niepokrytej śniegiem	art. 97 k.w.	art. 60 ust. 3 p.r.d.	0
26	Wjeżdżanie między jadące w kolumnie rowery jednośladowe albo pojazdy uprzywilejowane oraz pojazdy jednostek podporządkowanych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych oraz Ministrowi Obrony Narodowej	art. 90 lub art. 97 k.w.	art. 32 ust. 6 p.r.d.	0
	Naruszenie przepisów dotyczących przewozu dzieci lub młodzieży przez:			
27	- kierującego pojazdem przewożącym dzieci lub młodzież oraz autobusem szkolnym	art. 97 k.w.	art. 57 ust. 1 lub ust. 3 lub art. 57a ust. 1 lub ust. 3 p.r.d.	0
28	- kierującego innym pojazdem	art. 90 k.w.	art. 57 ust. 2 lub art. 57a ust. 2 p.r.d.	0
	Naruszenie przepisów dotyczących przewozu osób niepełnosprawnych przez:			0
29	- kierującego pojazdem przewożącym osoby niepełnosprawne	art. 97 k.w.	art. 58 ust. 1 p.r.d.	0
30	- kierującego innym pojazdem	art. 90 k.w.	art. 58 ust. 2 p.r.d.	0
31	Naruszenie przepisów o obowiązku wysyłania przez pojazdy żółtych sygnałów błyskowych	art. 97 k.w.	art. 54 ust. 1 lub ust. 3 p.r.d.	0
32	Bezpodstawne używanie żółtego sygnału błyskowego	art. 90 lub art. 97 k.w.	art. 54 ust. 4 p.r.d.	0
	Naruszenie przepisów dotyczących jazdy w zorganizowanych kolumnach, w tym:			0
33	- przekroczenie dopuszczalnej liczby pojazdów,	art. 90 lub art. 97 k.w.	art. 32 ust. 1 p.r.d.	0
34	- niezachowanie wymaganej odległości między kolumnami lub pojazdami w kolumnie		art. 32 ust. 2 p.r.d.	0
35	Ozdabianie tablic rejestracyjnych oraz umieszczanie z przodu lub z tyłu pojazdu znaków, napisów lub przedmiotów ograniczających czytelność tych tablic	art. 97 k.w.	art. 60 ust. 1 pkt 3 p.r.d.	0
36	Używanie pojazdu na obszarze zabudowanym w sposób powodujący uciążliwości związane z nadmierną emisją spalin do środowiska lub nadmiernym hałasem	art. 97 k.w.	art. 60 ust. 2 pkt 2 p.r.d.	0
37	Umieszczenie na pojeździe znaku określającego inne państwo niż to, w którym pojazd został zarejestrowany	art. 97 k.w.	art. 60 ust. 1 pkt 4 p.r.d.	0
38	Pozostawienie pracującego silnika podczas postoju na obszarze zabudowanym	art. 97 k.w.	art. 60 ust. 2 pkt 3 p.r.d.	0

	Przejazd bez zezwolenia:			0
39	- pojazdu z ładunkiem powodującym przekroczenie określonych gabarytów	art. 97 k.w.	art. 61 ust. 11: w zw. z art. 61 ust. 2 pkt 1, ust. 6, ust. 8 lub ust. 10 p.r.d.	0
40	- zespołu pojazdów o większej niż dopuszczalna liczbie pojazdów bądź długości		art. 62 ust. 4,4a,4b p.r.d.	0
	Umieszczenie na pojeździe ładunku w sposób:			
41	- powodujący przekroczenie dopuszczalnej masy całkowitej lub dopuszczalnej ładowności pojazdu	art. 97 k.w.	art. 61 ust.1 p.r.d.	0
42	- naruszający stateczność pojazdu		art. 61 ust. 2 pkt 2 p.r.d.	0
43	- utrudniający kierowanie pojazdem		art. 61 ust. 2 pkt 3 p.r.d.	0
44	- ograniczający widoczność drogi lub zasłaniający światła, urządzenia sygnalizacyjne, tablice rejestracyjne lub inne tablice albo znaki, w które pojazd jest zaopatrzony		art. 61 ust. 2 pkt 4 p.r.d.	0
45	Niezabezpieczenie ładunku umieszczonego na pojeździe przed zmianą położenia lub wywoływaniem nadmiernego hałasu	art. 97 k.w.	art. 61 ust. 3 p.r.d.	0
46	Przewożenie ładunku o odrażającym wyglądzie lub wydzielającego odrażającą woń - bez odpowiedniego zabezpieczenia	art. 97 k.w.	art. 61 ust. 3 p.r.d.	0
47	Przewożenie ładunku nieoznaczonego lub oznaczonego w niewłaściwy sposób	art. 97 k.w.	art. 61 ust. 8 w zw. z art. 61 ust. 9 p.r.d.	0
48	Niezabezpieczenie urządzeń służących do mocowania ładunku przed rozluźnieniem się, swobodnym zwisanie lub spadnięciem podczas jazdy	art. 97 k.w.	art. 61 ust. 4 p.r.d.	0
49	Naruszenie przepisów o przewozie ładunków sypkich	art. 97 k.w.	art. 61 ust. 5 p.r.d.	0
50	Ciągnięcie przyczepy o rzeczywistej masie całkowitej większej niż dopuszczalna w odniesieniu do określonego rodzaju pojazdu ciągnącego	art. 97 k.w.	art. 62 ust. 1 p.r.d.	0
51	Przewóz osób pojazdem nieprzeznaczonym lub nieprzystosowanym do tego celu	art. 97 k.w.	art. 63 ust. 1 p.r.d.	0
52	Przewóz osób w liczbie przekraczającej liczbę miejsc określonych w dowodzie rejestracyjnym	art. 97 k.w.	art. 63 ust. 1 p.r.d.	0
53	Naruszenie warunków przewozu osób w przyczepach	art. 97 k.w.	art. 63 ust. 3 p.r.d.	0
54	Naruszenie warunków dopuszczalności przewozu osób samochodem ciężarowym poza kabiną kierowcy	art. 97 k.w.	art. 63 ust. 2 p.r.d.	0
55	Palenie tytoniu lub spożywanie pokarmów w czasie jazdy przez kierującego przewożącemu osobę pojazdem silnikowym	art. 97 k.w.	art. 63 ust. 5 p.r.d.	0

Z	Naruszenia, którym nie przypisano wartości punktowej			
1	2	3	4	5
01	Inne naruszenie przepisów ruchu drogowego			-

Użyte w tabeli skróty oznaczają:

- k.k. - ustawę z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553, Nr 128, poz. 840, z 1999 r. Nr 64, poz. 729 i Nr 83, poz. 931, z 2000 r. Nr 48, poz. 548, Nr 93, poz. 1027 i Nr 116, poz. 1216, z 2001 r. Nr 98, poz. 1071, z 2003 r. Nr 111, poz. 1061, Nr 121, poz. 1142, Nr 179, poz. 1750, Nr 199, poz. 1935 i Nr 228, poz. 2255, z 2004 r. Nr 25, poz. 219, Nr 69, poz. 626, Nr 93, poz. 889 i Nr 243, poz. 2426, z 2005 r. Nr 86, poz. 732, Nr 90, poz. 757, Nr 132, poz. 1109, Nr 163, poz. 1363, Nr 178, poz. 1479 i Nr 180, poz. 1493, z 2006 r. Nr 190, poz. 1409, Nr 218, poz. 1592 i Nr 226, poz. 1648, z 2007 r. Nr 89, poz. 589, Nr 123, poz. 850, Nr 124, poz. 859 i Nr 192, poz. 1378 oraz z 2008 r. Nr 90, poz. 560, Nr 122, poz. 782, Nr 171, poz. 1056 i Nr 173, poz. 1080).
- k.w. - ustawę z dnia 20 maja 1971 r. - Kodeks wykroczeń (Dz. U. z 2007r. Nr 109, poz. 756, z 2008 r. Nr 141, poz. 888 oraz z 2009 r. Nr 190, poz. 1447),
- p.r.d. - ustawę z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11.),
- z.s.d. - rozporządzenie Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz.U. Nr 170, poz. 1393 oraz z 2008 r. Nr 179, poz. 1104).

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w sprawie sposobu punktowania naruszeń przepisów ruchu drogowego oraz warunków i trybu przekazywania informacji o niektórych naruszeniach stanowi realizację delegacji art. 99 ust. 1 ustawy z dnia o kierujących pojazdami.

Przepisy rozporządzenia, wprowadzają w dotychczasowym systemie punktowania wiele zmian. Zgodnie z nowymi regulacjami ustawy o kierujących pojazdami, ewidencji punktów nie prowadzi już Policja, tylko Centralna Ewidencja Kierowców. Projekt rozporządzenia przewiduje zmiany w dotychczasowych zasadach punktowania kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego.

Do takich zmian zaliczyć należy przepis wprowadzony w § 2 ust. 6, według którego punkty za spowodowanie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, określonego w załączniku nr 1 kodami A02 (kolizja) oraz A06 (spowodowanie zagrożenia bez kolizji) przypisywane będą kierowcy tylko wówczas, gdy przyczyną zagrożenia było naruszenie nieuwzględnione w tabeli albo gdy przypisana mu liczba punktów będzie mniejsza niż 6.

Zmiany – w porównaniu z dotychczasowym systemem – wprowadzono również w załączniku (tabeli punktów).

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie

Przepisy projektu rozporządzenia dotyczyć będą: Centralnej Ewidencji Kierowców, Policji, straży gminnej (miejskiej), Straży Granicznej, Inspekcji Transportu Drogowego, Starostów, Żandarmerii Wojskowej.

2. Konsultacje społeczne

Projekt nie wymaga przeprowadzenia konsultacji społecznych.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Wejście w życie rozporządzenia spowoduje skutki finansowe w budżecie z uwagi na konieczność przygotowania infrastruktury informatyczno – technicznej w Systemie Informatycznym Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców. Szacuje się, że koszty związane z rozbudową SI CEPiK, na potrzeby gromadzenia danych dotyczących naruszeń przepisów ruchu drogowego oraz przekazywania niektórych informacji właściwym starostom wyniosą ok. 5 mln zł. Wydatki te zostaną pokryte ze środków Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na, konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorstw oraz sytuację i rozwój regionalny.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾
z dnia 2010 r.**

w sprawie kursu reedukacyjnego

Na podstawie art. 99 ust. 3 ustawy z dnia o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr, poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowy program kursu reedukacyjnego w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 2) wysokość opłaty za kurs reedukacyjny.

§ 2. Kurs reedukacyjny, o którym mowa w art. 93 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia o kierujących pojazdami, organizuje się, według programu, który określa załącznik do rozporządzenia.

§ 3. Opłata za kurs reedukacyjny wynosi 150 zł.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

**MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH
I ADMINISTRACJI**

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

PROGRAM KURSU REEDUKACYJNEGO W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO

1. Celem kursu jest uświadomienie skutków naruszania przepisów ruchu drogowego, zwłaszcza przepisów kształtujących zasady bezpiecznego zachowania się w tym ruchu.
2. Kurs jest przeznaczony dla osób naruszających przepisy ruchu drogowego skierowanych przez starostę.
4. Szczegółowy program kursu przedstawia poniższa tabela.

Lp.	Temat	Czas	Metoda	Prowadzący szkolenie
1	Przyczyny wypadków drogowych na tle poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce	10x45 min.	Pogadanka, wykład, pokaz	Właściwy specjalista
2	Prawne i społeczne skutki wypadków drogowych	15X45 min.	Pogadanka, wykład, pokaz	Właściwy specjalista
3	Psychologiczne aspekty zachowania się kierującego pojazdem w ruchu drogowym	15x45 min.	Pogadanka, wykład, pokaz	Psycholog

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie kursu reedukacyjnego stanowi wypełnienie upoważnienia określonego w art. 99 ust. 3 ustawy z dnia ... o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...).

Przepisy przedmiotowej ustawy wprowadzają do prawa polskiego regulacje związane z nadzorem nad kierowcami łamiącymi przepisy ruchu drogowego. Ze względu na konieczność wykonania delegacji prawnej Minister Infrastruktury określił w niniejszym rozporządzeniu zasady przeprowadzania kursu reedukacyjnego dla kierowców którzy po raz pierwszy przekroczyli 24 punkty karne lub w okresie próbnym popełnili dwa wykroczenia w ruchu drogowym, oraz opłaty pobierane od tych osób przez organizatora kursu. Prezentowane w niniejszym rozporządzeniu

Projektowane rozporządzenie nie jest objęte przepisami prawa Unii Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

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

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt normatywny:

- 1) osoby, które przekroczyły 24 punkty karne,
- 2) Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego.

2. Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa
- Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Pasażerskiego Międzynarodowego Transportu Samochodowego, Warszawa
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawie
- Sekretariat transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Św.
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno
- Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny
- Liga Obrony Kraju
- Polski Związek Automobilowy
- Instytut Transportu Samochodowego
- Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
- Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
- Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Polskie Stowarzyszenie Motorowe

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Proponowana regulacja nie wpłynie na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Proponowana regulacja nie wpłynie na rynek pracy.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.

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

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ZDROWIA¹⁾**

z dnia 2010 r.

**w sprawie kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki
przeciwalkoholowej oraz szczegółowych warunków i trybu kierowania na
badania lekarskie lub badania psychologiczne**

Na podstawie art. 99 ust. 5 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr, poz.) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowy program kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej, o którym mowa w art. 93 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami, zwanego dalej „kursem reedukacyjnym”;
- 2) wysokość opłaty za kurs reedukacyjny;
- 3) szczegółowe warunki i tryb kierowania na badania lekarskie i badania psychologiczne w zakresie psychologii transportu oraz wzory dokumentów z tym związane.

§ 2. Szczegółowy program kursu reedukacyjnego określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 3. Opłata za kurs reedukacyjny wynosi 100 złotych.

§ 4. 1. Na badania lekarskie, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 4 i 5 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami, zwanej dalej „ustawą”, kieruje się osobę, w terminie 30 dni od dnia, w którym:

¹⁾ Minister Zdrowia kieruje działem administracji rządowej - zdrowie, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Zdrowia (Dz. U. Nr 216, poz. 1607).

- 1) kierujący pojazdem silnikowym lub tramwajem kierował pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu,
 - 2) kierujący na badania otrzymał zgłoszenie, o którym mowa w art. 96 ust. 1 pkt 3 lub wniosek, o którym mowa w art. 97 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy
- na podstawie skierowania uprawnionego organu, którego wzór stanowi załącznik nr 2 do rozporządzenia.
2. Skierowanie, o którym mowa w ust. 1, zostaje przekazane za zwrotnym poświadczeniem odbioru.
 3. Jeżeli stan zdrowia osoby, o której mowa w ust. 1, uniemożliwia osobiste zgłoszenie się na badanie, przeprowadza się je w miejscu jej pobytu.

§ 5. 1. Na badania psychologiczne, o których mowa w art. 79 ust. 1 pkt 3-5 ustawy, kieruje się osobę w terminie 30 dni od dnia, w którym:

- 1) kierujący pojazdem silnikowym lub tramwajem uczestniczył w wypadku drogowym, w którym był zabity i ranny,
 - 2) kierujący pojazdem silnikowym lub tramwajem kierował pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu,
 - 3) kierujący na badania otrzymał zgłoszenie, o którym mowa w art. 97 ust. 1 pkt 1 lit b ustawy
- na podstawie skierowania uprawnionego organu, którego wzór stanowi załącznik nr 3 do rozporządzenia.
2. Skierowanie, o którym mowa w ust. 1, zostaje przekazane za zwrotnym poświadczeniem odbioru.
 3. Przepis § 4 ust. 3 stosuje się odpowiednio.

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER ZDROWIA

w porozumieniu:

MINISTER INFRASTRUKTURY

**SZCZEGÓŁOWY PROGRAM KURSU REEDUKACYJNEGO W ZAKRESIE
PROBLEMATYKI PRZECIWALKOHOLOWEJ**

Kurs reedukacyjny prowadzony jest w formie dwóch sześciogodzinnych spotkań prowadzonych w formie warsztatów oraz wykładów w grupach liczących od 10 do 15 uczestników.

I. SPOTKANIE

1. Wykład w zakresie podstawowych informacji dotyczących prowadzenia samochodu po użyciu alkoholu:

- 1) wpływ alkoholu na sprawność prowadzenia pojazdów mechanicznych;
- 2) mity, stereotypy i formy racjonalizacji, dotyczących prowadzenia pojazdu mechanicznego pod wpływem alkoholu;
- 3) statystyki dotyczące zjawiska nietrzeźwości na drogach (liczba wypadków, liczba rannych i zabitych);
- 4) omówienie regulacji prawnych dotyczących prowadzenia pojazdu w stanie nietrzeźwości.

2. Warsztat poświęcony omówieniu powodów dla których uczestnicy grupy zdecydowali się na prowadzenie pojazdu mechanicznego pod wpływem alkoholu.

3. Autodiagnoza dotycząca używania alkoholu, poziomu samokontroli i tendencji do zachowań ryzykownych oraz ulegania wpływom zewnętrznym:

- 1) zjawiska związane z nadużywaniem napojów alkoholowych takich jak: picie ryzykowne, picie problemowe, uzależnienie wraz z ich wyznacznikami;
- 2) kryteria nadużywania alkoholu;
- 3) zespół uzależnienia od alkoholu;

- 4) funkcjonowanie osoby uzależnionej – zmiany w sferze poznawczej, emocjonalnej, behawioralnej.

4. Warsztat:

- 1) każdy uczestnik wypisuje własne doświadczenia związane ze spożywaniem napojów alkoholowych;
- 2) przeprowadzenie testu A (AUDIT) – autodiagnoza stylu picia;
- 3) pojęcia samokontroli (kontrolowanie emocji i zachowań) i zachowania ryzykownego;
- 4) przeprowadzenie testu B (na podstawie Behavior Assessment Scales-2 TM) – autodiagnoza preferencji do podejmowania ryzyka.

II. SPOTKANIE

1. Warsztat dotyczący odpowiedzialności:

- 1) co to jest odpowiedzialność?
- 2) czego oczekuję od odpowiedzialnego kierowcy?
- 3) samoocena, określenie przez uczestników kursu swojej sprawności w roli kierowcy.

2. Sposoby rozwiązania problemu picia alkoholu i prowadzenia pojazdu:

- 1) asertywne odmawianie (wykład + warsztat, symulacja scenek);
- 2) sposoby organizowania bezpiecznego powrotu z „imprezy alkoholowej” (warsztat poprzedzony krótkim treningiem myślenia twórczego);
- 3) przygotowanie działań na rzecz zmniejszenia zjawiska nietrzeźwości kierowców. Uczestnicy jako zadanie mają przygotować plan działań na ten temat; warsztat – praca w kilkusobowych grupach.

WZÓR

.....
(pieczęć kierującego na badanie)

.....
(miejscowość, data)

SKIEROWANIE NA BADANIE LEKARSKIE NR

Działając na podstawie art. 72 ust. 1 pkt 4-5 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr, poz. ...), kieruję na badanie lekarskie

Pana/Panią
(imię i nazwisko)

nr PESEL*)

zam.
(miejscowość, ulica, nr domu i nr mieszkania)

.....
(podpis i pieczęć imienna)

UZASADNIENIE

- 1) kierujący pojazdem silnikowym lub tramwajem kierował pojazdem w stanie nietrzeźwym, w stanie po użyciu alkoholu lub po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu;
- 2) kierujący na badania otrzymał zgłoszenie, o którym mowa w art. 96 ust. 1 pkt 3 z dnia r. o kierujących pojazdami lub wniosku, o którym mowa w art. 97 ust. 1 pkt 1 lit. a tej ustawy.

*) W przypadku osoby, której nie nadano nr PESEL, należy podać nazwę i numer dokumentu tożsamości.

POUCZENIE:

Na badania lekarskie należy zgłosić się w terminie 30 dni od dnia otrzymania skierowania.

Od wydanej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do samorządowego kolegium odwoławczego w terminie 14 dni od jej otrzymania.

Oryginał orzeczenia lekarskiego należy przekazać właściwemu staroście.

WZÓR

.....
(pieczęć kierującego na badanie)

.....
(miejscowość, data)

SKIEROWANIE NA BADANIE PSYCHOLOGICZNE NR

Działając na podstawie art. 79 ust. 1 pkt 3-5 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr, poz. ...), kieruję na badanie psychologiczne

Pana/Panią
(imię i nazwisko)

nr PESEL*)

zam.
(miejscowość, ulica, nr domu i nr mieszkania)

.....
(podpis i pieczęć imienna)

UZASADNIENIE

- 1) kierujący pojazdem silnikowym lub tramwajem uczestniczył w wypadku drogowym, w którym był zabity lub ranny;
- 2) kierujący pojazdem silnikowym lub tramwajem kierował pojazdem w stanie nietrzeźwym, w stanie po użyciu alkoholu lub po użyciu środka działającego podobnie do alkoholu;
- 3) otrzymania przez kierującego na badanie informacji, o której mowa w art. 97 ust. 1 pkt 1 lit b ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami.

*) W przypadku osoby, której nie nadano nr PESEL, należy podać nazwę i numer dokumentu tożsamości.

POUCZENIE:

Na badania psychologiczne należy zgłosić się w terminie 30 dni od dnia otrzymania skierowania.

Od wydanej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do samorządowego kolegium odwoławczego w terminie 14 dni od jej otrzymania.

Oryginał orzeczenia psychologicznego należy przekazać właściwemu staroście.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi realizację upoważnienia dla ministra właściwego do spraw zdrowia zawartego w art. 99 ust. 5 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr, poz.) do określenia w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu w drodze rozporządzenia:

- 1) szczegółowego programu kursu reedukacyjnego w zakresie problematyki przeciwalkoholowej,
- 2) stawek opłaty za kurs,
- 3) szczegółowych warunków i trybu kierowania na badania lekarskie lub badania psychologiczne oraz wzorów dokumentów z tym związanych.

Projekt rozporządzenia określa w załączniku nr 1 - szczegółowy program kursu reedukacyjnego, na który kierowane będą przez Starostę osoby, które utraciły uprawnienie do kierowania pojazdem silnikowym lub tramwajem, z powodu prowadzenia pojazdów w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka. Kurs prowadzony będzie w formie 2 sześciogodzinnych spotkań w formie warsztatów oraz wykładów w grupach liczących od 10 do 15 osób. Tematyka zajęć realizowanych podczas kursu zawiera między innymi:

- 1) wykład dotyczący podstawowych informacji na temat prowadzenia samochodu po spożyciu alkoholu, obejmujący przedstawienie wpływu alkoholu na sprawność kierujących pojazdami oraz obalający mity i stereotypy dotyczące prowadzenia pojazdu pod wpływem alkoholu,
- 2) przeprowadzenie przez uczestników autodiagnozy dotyczącej między innymi używania alkoholu, poziomu samokontroli oraz tendencji do ryzykownych zachowań,
- 3) warsztaty poświęcone zarówno analizie powodów dla których uczestnicy zdecydowali się na prowadzenie pojazdu pod wpływem alkoholu, jak i nauce asertywnego odmawiania alkoholu w szczególności przed przez prowadzeniem pojazdu oraz umiejętności organizowania bezpiecznego powrotu do domu w sytuacji znajdowania się pod wpływem alkoholu.

Projekt przewiduje, skierowanie na badanie lekarskie wskazanych w nim kategorii osób, którym skierowanie to przekazane będzie za zwrotnym potwierdzeniem odbioru w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia w którym:

- 1) stwierdzono kierowanie pojazdem w stanie nietrzeźwości, po użyciu alkoholu lub po użyciu podobnie działającego środka,
- 2) organ kierujący na badanie lekarskie otrzymał zgłoszenie, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 4-5 ustawy o kierujących pojazdami lub wniosku, o którym mowa w art. 97 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy lub otrzymania przez organ kierujący na badanie psychologiczne informacji o której mowa w art. 97 ust. 1 pkt 1 lit b ustawy.

Projekt określa ponadto wzory skierowań na badania lekarskie oraz psychologiczne. Projektowane zmiany przyczynią się do podniesienia poziomu edukacji dotyczącej niebezpieczeństwa związanego z prowadzeniem pojazdami po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka wśród osób kierujących pojazdami, co przyczyni się do ograniczenia zjawiska nietrzeźwości wśród tych osób i poprawy bezpieczeństwa na drogach.

Projekt rozporządzenia nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej oraz nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.).

Postanowienia projektu rozporządzenia mają przede wszystkim przyczynić się do podniesienia świadomości osób, które utraciły uprawnienie do kierowania pojazdem silnikowym lub tramwajem, z powodu prowadzenia pojazdów w stanie po użyciu alkoholu lub podobnie działającego środka.

Regulacje zaproponowane w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na środowisko.

Ocena Skutków Regulacji

1. Podmioty, na które oddziałują projektowana regulacja.

Projektowane rozporządzenie obejmuje swoim zakresem osoby kierujące pojazdami, oraz podmioty uprawnione do kierowania na badania lekarskie i psychologiczne.

2. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany do zaopiniowania następującym podmiotom:

- 1) Naczelnej Radzie Lekarskiej;
- 2) Naczelnej Radzie Aptekarskiej;
- 3) Federacji Związków Pracodawców Zakładów Opieki Zdrowotnej;
- 4) Konfederacji Pracodawców Polskich;
- 5) Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych
- 6) Krajowej Izbie Gospodarczej;
- 7) Ogólnopolskiemu Porozumieniu Związków Zawodowych;
- 8) Business Centre Club;
- 9) NSZZ „Solidarność”,
- 10) Polskiemu Towarzystwu Psychologicznemu;
- 11) Stowarzyszeniu Psychologów Transportu w Polsce;
- 12) Stowarzyszeniu Psychologów Praktyków;
- 13) „Porozumieniu Zielonogórskiemu” Federacja Związków Pracodawców
Ochrony Zdrowia w Zielonej Górze;
- 14) Izbie Lecznictwa Polskiego;
- 15) Związkowi Pracodawców Służby Zdrowia w Łodzi;
- 16) Instytutowi Medycyny Pracy im. prof. J. Nofera w Łodzi;
- 17) Instytutowi Transportu Samochodowego w Warszawie;
- 18) Związkowi Zawodowemu Psychologów;
- 19) Generalnemu Inspektorowi Ochrony Danych Osobowych;
- 20) Instytutowi Medycyny Pracy i Zdrowia Środowiskowego w Sosnowcu;
- 21) Konfederacji Pracodawców Polskich;
- 22) Ogólnopolskiemu Porozumieniu Związków Zawodowych;
- 23) Przewodniczącemu Forum Związków Zawodowych;
- 24) Sekretariatowi Ochrony Zdrowia KK NSZZ „Solidarność”,

a ponadto zostanie umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Ministerstwa Zdrowia, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.).

Wyniki konsultacji zostaną omówionej w niniejszej ocenie po ich zakończeniu.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projektowane regulacje nie powinny mieć wpływu na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

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

Projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2010 r.

**w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do kierujących pojazdami
uprzywilejowanymi lub przewożącymi wartości pieniężne**

Na podstawie art. 105 ust. 1 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr.....) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe programy kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych i pojazdów przewożących wartości pieniężne
- 2) szczegółowy tryb postępowania w sprawie wydania i przedłużenia zezwolenia dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych lub pojazdów przewożących wartości pieniężne;
- 3) wzór zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym i pojazdem przewożącym wartości pieniężne oraz wzory innych dokumentów stosowanych w sprawach, o których mowa w pkt 2;
- 4) wysokość opłaty za wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym lub pojazdem przewożącym wartości pieniężne.

§ 2. Ileż w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie - rozumie się przez to ustawę z dnia r. o kierujących pojazdami;
- 2) osobie szkolonej - rozumie się przez to osobę odbywającą kurs dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi lub osobę odbywającą kurs dla kierujących pojazdami przewożącymi wartości pieniężne;
- 3) kursie – rozumie się przez to kurs dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi oraz kurs dla kierujących pojazdami przewożącymi wartości pieniężne

§ 3. 1. Kurs składa się z zajęć teoretycznych, zajęć praktycznych oraz kontrolnego sprawdzenia poziomu osiągniętej wiedzy i umiejętności.

2. Zajęcia teoretyczne i praktyczne realizowane są w zakresie:

- 1) części podstawowej – dla prawa jazdy wszystkich kategorii oraz
- 2) części specjalistycznej – dla prawa jazdy kategorii:
 - a) A1, A2 i A,
 - b) B1, B i B+E lub
 - c) C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D i D+E

3. Część specjalistyczną kursu przeprowadza się wyłącznie po zakończeniu jego części podstawowej.

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

- § 4. 1. Część podstawowa obejmuje 10 godzin zajęć teoretycznych.
2. Część specjalistyczna obejmuje:
1) 4 godziny zajęć teoretycznych oraz
2) 6 godzin zajęć praktycznych.
3. Godzina zajęć teoretycznych trwa 45 minut, a praktycznych trwa 60 minut.
4. Szczegółowe programy kursów określone są w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

§ 5. Kurs uzupełniający, o którym mowa w art. 101 ust. 5 ustawy, obejmuje część specjalistyczną określoną w § 3 ust. 3 pkt 2.

- § 6. 1. Egzamin, o którym mowa w art. 101 ust. 4 pkt 3 lub ust. 5 pkt 2 ustawy, składa się z części teoretycznej i praktycznej.
2. Egzamin przeprowadza komisja egzaminacyjna zwana dalej komisją, w skład której wchodzi:
1) przewodniczący komisji;
2) co najmniej dwóch członków komisji.
3. Co najmniej jedna osoba wchodząca w skład komisji musi być wpisana do ewidencji instruktorów techniki jazdy i posiadać:
1) uprawnienia do prowadzenia doskonalenia techniki jazdy odpowiednie do zakresu przeprowadzanego egzaminu oraz
2) co najmniej 3-letnie doświadczenie zawodowe w zakresie prowadzenia doskonalenia techniki jazdy.
4. Co najmniej jedna osoba wchodząca w skład komisji musi posiadać specjalistyczną wiedzę z tematyki wchodzącej w zakres kursów.

- § 7. 1. Część teoretyczna egzaminu przeprowadzana jest w formie testu:
1) pisemnego, lub
2) przy użyciu komputerowego urządzenia egzaminacyjnego
- dla grup nie większych niż 20 osób.
2. Test, o którym mowa w ust. 1, obejmuje pytania pochodzące z katalogu pytań egzaminacyjnych opracowanych i zatwierdzonych przez wojewodę.
3. Test składa się z 20 pytań i obejmuje sprawdzenie poziomu osiągniętej wiedzy z zakresu, o którym mowa w art. 101 ust. 4 pkt 1 ustawy.
4. Pytanie testowe posiada wyłącznie jedną prawidłową odpowiedź.
5. Poprawne udzielenie odpowiedzi na pytanie polega na wybraniu i zaznaczeniu wyłącznie prawidłowej odpowiedzi. Wybranie odpowiedzi nieprawidłowej, wybranie więcej niż jednej odpowiedzi lub niewybranie żadnej jest traktowane jako udzielenie odpowiedzi nieprawidłowej.
6. Czas trwania testu wynosi 25 minut.
7. Osoba egzaminowana uzyskuje pozytywny wynik testu, jeżeli udzieli poprawnych odpowiedzi na co najmniej 18 pytań.

- § 8. 1. Część praktyczna egzaminu polega na prawidłowym wykonaniu zadań określonych w tabeli w załączniku nr 1.
2. Osoba egzaminowana uzyskuje pozytywny wynik z części praktycznej egzaminu jeżeli:
1) poprawnie wykona zadanie egzaminacyjne, oraz
2) nie spowoduje zagrożenia zdrowia, życia lub mienia w czasie wykonywania zadań egzaminacyjnych.
3. Osoba egzaminowana uzyskuje negatywny wynik z części praktycznej egzaminu jeżeli:
1) dwukrotnie nieprawidłowo wykona to samo zadanie egzaminacyjne, lub
2) spowoduje zagrożenie zdrowia, życia lub mienia w czasie wykonywania zadań egzaminacyjnych.

§ 9. 1. Osobie szkolonej, która uzyska pozytywny wynik egzaminu, w terminie 7 dni od dnia przeprowadzenia testu wydaje się zaświadczenie o ukończeniu kursu.

2. Osoba szkolona, która uzyska negatywny wynik testu kwalifikacyjnego, może przystępować do kolejnych egzaminów organizowanych w tym samym ośrodku doskonalenia techniki jazdy, w którym ukończyła szkolenie.

§ 10. 1. Osoba, o której mowa w §9 ust. 1, jest obowiązana przed podjęciem pracy na stanowisku kierowcy pojazdu uprzywilejowanego lub pojazdu przewożącego wartości pieniężne uzyskać zezwolenie, o którym mowa w art. 103 ust. 1 ustawy.

2. Przedłużenie ważności zezwolenia następuje na wniosek kierowcy po spełnieniu przez niego wymagań określonych w art. 103 ust. 3 ustawy.

3. Opłata za wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym lub pojazdem przewożącym wartości pieniężne wynosi 30 zł.

4. Wzór zezwolenia, o którym mowa w ust. 1 jest określony w załączniku nr 2.

§ 11. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

**Szczegółowy program kursów dla kierujących pojazdami uprzywilejowanymi oraz
przewożącymi wartości pieniężne**

Część podstawowa

I. Zajęcia teoretyczne

1. Poznanie charakterystyk układu przeniesienia napędu w celu jego optymalnego wykorzystania oraz specyfika jazdy w warunkach specjalnych – 2 godziny.
2. Uświadomienie kierowcom zagrożenia wypadkami na drodze i w pracy – 3 godziny.
3. Świadomość znaczenia predyspozycji fizycznych i psychicznych – 2 godziny.
4. Przepisy ruchu drogowego – 3 godziny.

Część specjalistyczna

I. Zajęcia teoretyczne

1. Poznanie charakterystyki technicznej i sposobu działania urządzeń służących bezpieczeństwu, w celu zapewnienia panowania nad pojazdem, zminimalizowania jego zużycia i zapobiegania awariom – 2 godziny.
2. Przepisy ruchu drogowego – 2 godziny.

II. Zajęcia praktyczne

Lp.	Zadanie	Kategoria uprawnień	Kryteria wykonania zadania
1	2	3	4
1	Prezentacja umiejętności zachowania właściwej pozycji za kierownicą, właściwego operowania kołem kierownicy i innymi przyrządami pojazdu oraz właściwego pokonywania zakrętów	B	Zadanie polega na powolnej jeździe slalomem pomiędzy pachołkami rozstawionymi w linii prostej dla prędkości nie mniejszej niż 10 km/h, bez potrącania pachołków, przy zachowaniu odpowiedniego toru jazdy pozwalającego na sprawne ominięcie wszystkich pachołków (10 pachołków) bez ich potrącenia. Odległość między pachołkami to około dwie długości pojazdu. Warunkiem zaliczenia zadania jest przejechanie slalomu bez potrącenia pachołków i zmieszczenie się w limicie czasu ustalonym przez komisję egzaminacyjną w zależności od warunków pogodowych i wykorzystywanej infrastruktury technicznej.
2	Hamowanie na płycie poślizgowej w zakręcie	B	Zadanie polega na wykonaniu manewru hamowania na płycie poślizgowej przy prędkości nie mniejszej niż 50 km/h, przy

			czym tor jazdy pojazdu jest ustawiony na płycie poślizgowej za pomocą pachółków w formie prostej przechodzącej w łuk (patrz parametry płyty poślizgowej w formie wycinka łuku) na długości co najmniej 50 m, przy czym początkowa faza hamowania pojazdu musi rozpocząć się na prostej części toru jazdy, a zakończyć się na łuku bez potrącenia pachółków. Szerokość pasa ruchu to około 3,5 m. Ćwiczenie może być wykonane na płycie poślizgowej w formie wycinka pierścienia.
3	Prezentacja umiejętności zachowania właściwej pozycji za kierownicą, właściwego posługiwania się przyrządami pojazdu oraz właściwego pokonywania zakrętów	A	Zadanie polega na powolnej jeździe slalomem pomiędzy pachółkami rozstawionymi w linii prostej dla prędkości nie mniejszej niż 10 km/h, bez potrącenia pachółków, przy zachowaniu odpowiedniego toru jazdy pozwalającego na sprawne ominięcie wszystkich pachółków (10 pachółków) bez ich potrącenia. Odległość między pachółkami to około 1,5 długości pojazdu. Warunkiem zaliczenia zadania jest przejechanie slalomu bez potrącenia pachółków i zmieszczenie się w limicie czasu ustalonym przez komisję egzaminacyjną w zależności od warunków pogodowych i wykorzystywanej infrastruktury technicznej.
4	Hamowanie awaryjne na wprost przy prędkości co najmniej 50 km/h - umiejętność właściwego używania hamulca przedniego i tylnego	A	Wykonanie manewrów nagłego hamowania przy prędkości 50 km/h, przy zachowaniu właściwego toru jazdy i użyciu hamulca przedniego i tylnego jednocześnie. Podczas wykonywania zadania motocykl powinien się zatrzymać, a osoba egzaminowana nie powinna spowodować swoim zachowaniem zagrożenia przewrócenia się motocykla.
5	Prezentacja umiejętności zachowania właściwej pozycji za kierownicą, właściwego operowania kołem kierownicy i innymi przyrządami pojazdu oraz właściwego pokonywania zakrętów	C, C+E, D, D+E	Zadanie polega na powolnej jeździe slalomem pomiędzy pachółkami rozstawionymi w linii prostej dla prędkości nie mniejszej niż 10 km/h, bez potrącenia pachółków, przy zachowaniu odpowiedniego toru jazdy pozwalającego na sprawne ominięcie wszystkich pachółków (5 wszystkie kategorie) bez ich potrącenia. Odległość między pachółkami to około dwie długości pojazdu. Warunkiem zaliczenia zadania jest przejechanie slalomu bez potrącenia pachółków i zmieszczenie się w limicie czasu ustalonym przez komisję egzaminacyjną w zależności od warunków pogodowych i wykorzystywanej infrastruktury technicznej.

6	Hamowanie na płycie poślizgowej w zakręcie	C, C+E, D, D+E	Zadanie polega na wykonaniu manewru hamowania na płycie poślizgowej przy prędkości nie mniejszej niż 30 km/h dla pozostałych kategorii, przy czym tor jazdy pojazdu jest ustawiony na płycie poślizgowej za pomocą pachółków w formie prostej przechodzącej w łuk (patrz parametry płyty poślizgowej w formie wycinka łuku) na długości co najmniej 50 m, przy czym początkowa faza hamowania pojazdu musi rozpocząć się na prostej części toru jazdy, a zakończyć się na łuku bez potrącenia pachółków. Szerokość pasa ruchu to około 3,5 m. Ćwiczenie może być wykonane na płycie poślizgowej w formie wycinka pierścienia.
7	Zachowanie przyczepy, naczepy, cysterny w zakręcie	C, C+E	Zadanie wykonuje się w sposób określony dla jazdy szosowej, ze szczególnym uwzględnieniem właściwego używania systemów wspomagających bezpieczeństwo jazdy.

Zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym i pojazdem przewożącym wartości pieniężne - wzór

..... (organ wydający)											
ZEZWOLENIE NA KIEROWANIE*											
• POJAZDEM UPRZYWILEJOWANYM • POJAZDEM PRZEWOŻĄCYM WARTOŚCI PIENIĘŻNE											
..... (imię i nazwisko)											
(PESEL)											
..... (zakres zezwolenia)											
..... (data ważności)											
..... (pieczęć i podpis wydającego)											
* - niepotrzebne skreślić											

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w *sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do kierujących pojazdami uprzywilejowanymi lub przewożącymi wartości pieniężne* stanowi wypełnienie upoważnienia określonego w art.105 ust. 1 ustawy z dnia 2010 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz.).

Rozporządzenie to określać będzie szczegółowe programy kursów dla kierowców pojazdów uprzywilejowanych i pojazdów przewożących wartości pieniężne. Zgodnie z projektem ustawy o kierujących pojazdami kursy te będą prowadzone przez ośrodki doskonalenia techniki jazdy.

Projekt rozporządzenia określa sposób przeprowadzenia egzaminu oraz postępowanie w sprawie wydania i przedłużenia ważności zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym oraz pojazdem przewożącym wartości pieniężne.

Zgodnie z delegacją ustawową określony został wzór zezwolenia oraz wysokość opłaty za jego wydanie, która nie przekracza 100 zł.

Projekt nie jest objęty przepisami prawa Unii Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

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

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt normatywny:

1. Przedsiębiorcy prowadzący ośrodki doskonalenia techniki jazdy.
2. Osoby chcące podjąć pracę na stanowisku kierowcy pojazdu uprzywilejowanego i pojazdu przewożącego wartości pieniężne.
3. Starostwa Powiatowe oraz Prezydenci miast na prawach powiatu.

2. Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawie
- Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny
- Liga Obrony Kraju
- Polski Związek Automobilowy
- Instytut Transportu Samochodowego
- Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
- Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
- Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Polskie Stowarzyszenie Motorowe

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Proponowana regulacja nie wpłynie na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.

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

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2010 r.

w sprawie zakresu informacji zawartych w zbiorczym sprawozdaniu

Na podstawie art. 106 ust. 3 ustawy z dnia ... o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa zakres informacji zawartych w zbiorczym sprawozdaniu, o którym mowa w art. 106 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia o kierujących pojazdami oraz jego wzór.

§ 2. W zbiorczym sprawozdaniu winny być zawarte informacje z zakresu:

- 1) wydawania uprawnień do kierowania pojazdami;
- 2) wpisywania potwierdzenia odbycia kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej lub szkolenia okresowego;
- 3) prowadzenia rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia kierowców;
- 4) prowadzenia ewidencji podmiotów prowadzących szkolenie;
- 5) prowadzenia ewidencji instruktorów;
- 6) prowadzenia ewidencji wykładowców;
- 7) kontroli ośrodka szkolenia kierowców;
- 8) przedłużania okresu próbnego;
- 9) kierowania na:
 - a) kontrolne sprawdzenie kwalifikacji w formie egzaminu państwowego, jeżeli istnieją uzasadnione zastrzeżenia co do ich kwalifikacji,
 - b) badanie lekarskie,
 - c) badanie psychologiczne w zakresie psychologii transportu,
 - d) kurs reedukacyjny w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
 - e) kurs reedukacyjny w zakresie problematyki przeciwalkoholowej, jeżeli kierowała pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu;
- 10) zatrzymywania uprawnień do kierowania pojazdami;
- 11) cofania uprawnień do kierowania pojazdami;
- 12) wydania zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym.

§ 3. Wzór sprawozdania określa załącznik do niniejszego rozporządzenia.

§ 4. Rozporządzenia wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

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

Wzór sprawozdania

L.p.	Nazwa zadania			Informacje dodatkowe
Zadania z zakresu wydawania uprawnień do kierowania pojazdami				
1.	Wydawanie praw jazdy	Ilość wydanych dokumentów z podziałem na kategorie	Średni czas oczekiwania na wydanie dokumentu	
1.				
2.				
3.				
Zadania z zakresu				
1.				
2.				
Zadania z zakresu				
1.				
2.				

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie *zakresu informacji zawartych w zbiorczym sprawozdaniu* stanowi wypełnienie upoważnienia określonego w art. 106 ust. 3 ustawy z dnia o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz.).

Rozporządzenie określać będzie zakres informacji zawartych w zbiorczym sprawozdaniu oraz jego wzór.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

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

Projektowane rozporządzenie nie jest objęte przepisami prawa Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt normatywny:

1. Wojewodowie.
2. Starostowie.

2. Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

- Unia Metropolii Polskich,
- Związek Powiatów Polskich,
- Związek Miast Polskich.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Proponowana regulacja nie wpłynie na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

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

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2010 r.

w sprawie wymiany praw jazdy

Na podstawie art. 108 ust. 3 ustawy z dnia r. o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr, poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) harmonogram i terminy wymiany praw jazdy, zwanych dalej "dokumentami";
- 2) sposób postępowania w przypadku stwierdzenia rozbieżności między danymi zawartymi w dokumencie prawa jazdy a danymi znajdującymi się w centralnej ewidencji kierowców;
- 3) wysokość opłat za ich wymianę.

§ 2. 1. W przypadku gdy dane zamieszczone w dokumencie prawa jazdy są rozbieżne z danymi zawartymi w centralnej ewidencji kierowców organ wydający ustala aktualne dane:

- 1) w tym celu może wezwać osobę ubiegającą się o wymianę dokumentu do przedłożenia aktualnych informacji w zakresie danych zamieszczonych w dokumencie podlegającym wymianie;
- 2) osoba wezwana w trybie określonym w pkt 1 do przedłożenia aktualnych informacji w zakresie danych zamieszczonych w dokumencie podlegającym wymianie, jest zobowiązana przedłożyć te informacje w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania, pod rygorem odmowy wymiany dokumentu.

2. Wydaniu podlegają kategorie praw jazdy w zakresie stwierdzonym w procesie weryfikacji.

3. Dane uzyskane w procesie weryfikacji należy przechowywać w aktach ewidencyjnych osoby oraz zarejestrować w systemie informatycznym za zasadach określonych w rozporządzeniu w sprawie wydawania uprawnień do kierowania pojazdami.

§ 3. W wydanych w drodze wymiany dokumentach uwzględnia się ograniczenia wynikające ze stanu zdrowia lub możliwości prowadzenia określonego pojazdu, przy zastosowaniu liczbowego ich oznaczenia w postaci kodu określonego przepisami w sprawie wzorów dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami.

§ 4. 1. Ustala się następujące terminy wymiany dokumentów, o których mowa w § 1:

- 1) wydanych w okresie do dnia 31.12.2002 r. - do dnia 31 grudnia 2018 r.;
- 2) wydanych w okresie od dnia 01.01.2003 r. do dnia 30.06.2004 r. - do dnia 31 grudnia 2021 r.;
- 3) wydanych w okresie od dnia 01.07.2004 r. do dnia 31 grudnia 2006 r. - do dnia 31 grudnia 2024 r.,

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

- 4) wydanych w okresie do dnia 01.01.2006 r. do dnia 30 czerwca 2007 r. - do dnia 31 grudnia 2027 r.,
- 5) wydanych w okresie od dnia 01.07.2007 - do dnia 31.12.2009 r. - do dnia 31 grudnia 2030 r.,
- 6) wydanych od dnia 01.01.2010 r. do dnia wejścia w życie ustawy z dnia ... o kierujących pojazdami - do dnia 19 stycznia 2033 r.

§ 5. Dokumenty podlegające wymianie tracą ważność po upływie terminów określonych w § 4 terminów.

§ 6. Opłatę za wymianę dokumentów, o których mowa w § 1, ustala się w wysokości opłat za wydanie dokumentów, określonych w przepisach ustawy o kierujących pojazdami.

§ 7. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 kwietnia 2002 r. w sprawie wymiany praw jazdy (Dz. U. Nr 69, poz. 640, z 2002 r. Nr 205, poz. 1736 r. oraz z 2004 r. Nr 269, poz. 2674).

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wymiany praw jazdy stanowi wypełnienie upoważnienia ustawowego określonego w art. 108 ust. 3 ustawy z dnia ... o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...).

Rozporządzenie będzie określać:

- 1) hamonogram wymiany praw jazdy, zwanych dalej „dokumentami”;
- 2) sposób postępowania w przypadku stwierdzenia rozbieżności między danymi zawartymi w dokumencie prawa jazdy a danymi znajdującymi się w centralnej ewidencji kierowców;
- 3) wysokość opłat za ich wymianę.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania projektu do uzgodnień międzyresortowych.

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

Przedmiotowy projekt jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje akt normatywny:

- osoby ubiegające się o wymianę prawa jazdy,
- organy wydające te dokumenty.

2. Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce, Warszawa
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji, Warszawa
- Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Pasażerskiego Międzynarodowego Transportu Samochodowego, Warszawa
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawie
- Sekretariat transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Św.
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno
- Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny
- Liga Obrony Kraju
- Polski Związek Automobilowy
- Instytut Transportu Samochodowego
- Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
- Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
- Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Polskie Stowarzyszenie Motorowe
- Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżet samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

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

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionów.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI¹⁾**

z dnia 2010 r.

w sprawie opłaty ewidencyjnej

Na podstawie art. 80d ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wysokość opłaty ewidencyjnej, o której mowa w art. 75 ust. 2, art. 77 ust. 3, art. 82 ust. 2, i art. 150 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zwanej dalej „ustawą” oraz w art. 10 ust. 1, art. 13 ust. 6, art. 14 ust. 1, art. 15 ust. 4, art. 16 ust. 1 i 5, art. 18 ust. 2, art. 28 ust. 8 i 9, art. 31 ust. 2, art. 33 ust. 2 pkt 1, art. 38 ust. 2 pkt 1, art. 57 ust. 2 pkt 1, art. 74 ust. 2 pkt 1, art. 82 ust. 8, art. 84 ust. 3 pkt 1, art. 91 ust. 3, art. 95 ust. 1 pkt 3, art. 95 ust. 2 pkt 3, art. 96 ust. 2, art. 97 ust. 3, art. 103 ust. 1, 3 i 4 i art. 108 ust. 1 ustawy z dnia ... o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr ..., poz. ...), a także art. 39g ust. 9 pkt 2, 39p ust. 6 i art. 39 r ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.³⁾), oraz sposób jej wnoszenia;
- 2) tryb i zasady pobierania, ewidencjonowania, przekazywania i rozliczania opłaty ewidencyjnej, o której mowa w art. 75 ust. 2, art. 77 ust. 3, art. 82 ust. 2, art. 97 ust. 1, art. 115h ust. 6 pkt 2 i art. 150 ust. 1 ustawy, a także art. 39g ust. 9 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym oraz art. 30 ust. 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. Nr 124, poz. 1152, z późn. zm.⁴⁾) przez organy i podmioty zobowiązane do jej pobierania;

¹⁾ Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji kieruje działem administracji rządowej – sprawy wewnętrzne, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (Dz. U. Nr 216, poz. 1604).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1468 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649 i Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462 i Nr 234, poz. 1573 i 1574 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323 oraz z ..., Nr ..., poz.

3) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238

- 3) wzór miesięcznego sprawozdania z pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych, o którym mowa w art. 80d ust. 3a pkt 2 ustawy.

§ 2. Wysokość opłaty ewidencyjnej wynosi:

- 1) 0,50 zł:
- a) za wydanie:
 - dowodu rejestracyjnego,
 - pozwolenia czasowego,
 - zalegalizowanych tablic (tablicy) rejestracyjnych,
 - nalepki kontrolnej,
 - karty pojazdu dla pojazdu samochodowego innego niż określony w art. 77 ust. 1 ustawy,
 - prawa jazdy,
 - pozwolenia na kierowanie tramwajem,
 - wtórnika prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem,
 - zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym,
 - zezwolenia na kierowanie pojazdem przewożącym wartości pieniężne,
 - b) za przedłużenie ważności prawa jazdy określonej kategorii,
 - c) za wymianę ważnego krajowego prawa jazdy wydanego za granicą,
 - d) za dokonanie wpisu w prawie jazdy potwierdzającego odbycie kwalifikacji wstępnej,
 - e) za przedłużenie ważności pozwolenia na kierowanie tramwajem,
 - f) za wymianę prawa jazdy wydanego przez państwo członkowskie Unii Europejskiej,
 - g) za odbycie kursu reedukacyjnego,
 - h) za zwrot zatrzymanego prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem,
 - i) za przywrócenie uprawnień do kierowania pojazdami,
 - j) za przedłużenie ważności zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym,

i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1594, oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 31, poz. 206.

⁴⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 26, poz. 225, Nr 96, poz. 959, Nr 141, poz. 1492, Nr 273, poz. 2703 i Nr 281, poz. 2778, z 2005 r. Nr 167, poz. 1396, z 2006 r. Nr 157, poz. 1119 oraz z 2007 r. Nr 49, poz. 328, Nr 82, poz. 557, Nr 102, poz. 691 oraz Nr 133, poz. 922.

- k) za rozszerzenie zakresu zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym,
 - l) za wymianę prawa jazdy, na podstawie art. 108 ust. 1 ustawy z dnia... o kierujących pojazdami,
 - m) za wymianę, na podstawie art. 150 ust. 1 ustawy, prawa jazdy lub innego dokumentu uprawniającego do kierowania pojazdami lub potwierdzającego dodatkowe kwalifikacje i wymagania w stosunku do kierującego pojazdem;
- 2) 1,00 zł:
- a) za wpis osoby do:
 - ewidencji instruktorów, na podstawie art. 33 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia... o kierujących pojazdami,
 - ewidencji wykładowców, na podstawie art. 38 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia... o kierujących pojazdami,
 - ewidencji egzaminatorów, na podstawie art. 57 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia... o kierujących pojazdami,
 - ewidencji instruktorów techniki jazdy, na podstawie art. 39s ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia... o kierujących pojazdami,
 - ewidencji lekarzy uprawnionych, na podstawie art. 74 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia... o kierujących pojazdami,
 - ewidencji uprawnionych psychologów, na podstawie art. 84 ust. 3 pkt 1 ustawy z dnia... o kierujących pojazdami,
 - b) za wpisanie do dowodu rejestracyjnego przez uprawnionego diagnostę kolejnego terminu badania technicznego pojazdu;
- 3) 8,00 zł:
- a) za wpis przedsiębiorcy do:
 - rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców, na podstawie art. 28 ust. 4 ustawy z dnia... o kierujących pojazdami,
 - rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną, na podstawie art. 82 ust. 4 ustawy z dnia... o kierujących pojazdami,
 - rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, na podstawie art. 39g ust. 4 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,

- rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek doskonalenia techniki jazdy, na podstawie art. 39 p ust 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym,
- b) za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców, informacji o rozszerzeniu zakresu prowadzonego szkolenia, na podstawie art. 28 ust. 9 ustawy z dnia... o kierujących pojazdami,
- c) za wydanie poświadczenia o spełnieniu dodatkowych wymagań przez przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia kierowców.

§ 3. 1. Zobowiązany uiszcza opłaty ewidencyjne gotówką w kasie lub na rachunek bankowy organu lub podmiotu zobowiązanego do jej pobrania, zwanego dalej "pobierającym".

2. Opłaty ewidencyjne wnosi się łącznie z innymi opłatami za wykonanie czynności, których dotyczą, z wyjątkiem opłaty za kartę pojazdu samochodowego innego niż określony w art. 77 ust. 1 ustawy.

3. W przypadku wnoszenia opłaty ewidencyjnej łącznie z innymi opłatami, na dowodzie wpłaty wyodrębnia się kwoty poszczególnych opłat.

§ 4. 1. Pobierający odnotowuje opłaty ewidencyjne, pobrane i przekazane lub uiszczane na rachunek bankowy pobierającego w prowadzonej, w formie elektronicznej, ewidencji pobranych i przekazanych opłat ewidencyjnych.

2. Ewidencja, o której mowa w ust. 1, zawiera:

- 1) w przypadku organów rejestrujących, organów właściwych w sprawach wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami, wojewodów i marszałków województw - tytuł pobranej opłaty ewidencyjnej i ilość opłat pobranych z tego tytułu w każdym miesiącu;
- 2) w przypadku stacji kontroli pojazdów - ilość pobranych opłat i numery rejestracyjne pojazdów poddanych badaniom technicznym.

§ 5. Pobierający do 10. dnia każdego miesiąca przekazuje opłaty ewidencyjne pobrane w miesiącu poprzedzającym na rachunek bankowy Funduszu - Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców, o którym mowa w art. 80d ust. 2 ustawy. W przypadku stacji kontroli pojazdów w tytule przelewu bankowego należy wskazać numer wpisu do rejestru, o którym mowa w art. 83a ustawy.

§ 6. Pobierający opłaty ewidencyjne, na podstawie ewidencji pobranych i przekazanych lub uiszczonych opłat ewidencyjnych, dokonuje do 10. dnia każdego miesiąca rozliczenia pobranych i przekazanych lub uiszczonych na rachunek Funduszu, o którym mowa w § 5, w poprzednim miesiącu opłat ewidencyjnych. W tym samym terminie, pobierający opłatę, przekazuje ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych sprawozdanie z pobranych i przekazanych lub uiszczonych opłat ewidencyjnych według wzoru sprawozdania stanowiącego załącznik do rozporządzenia.

§ 7. 1. Zakład ubezpieczeń, o którym mowa w art. 30 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, przekazuje do 10. dnia każdego miesiąca opłaty ewidencyjne, należne za miesiąc poprzedni, na rachunek bankowy Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. W tym samym terminie zakład ubezpieczeń przekazuje ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych sprawozdanie z przekazanych opłat ewidencyjnych według wzoru sprawozdania stanowiącego załącznik do rozporządzenia.

2. Zakład ubezpieczeń, o którym mowa w ust. 1, ewidencjonuje w formie elektronicznej opłaty ewidencyjne.

§ 8. Traci moc rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 28 czerwca 2007 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej (Dz. U. Nr 121, poz. 839).

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

w porozumieniu:

MINISTER FINANSÓW

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Potrzeba wydania nowego rozporządzenia, w sprawie opłaty ewidencyjnej, jest związana z wejściem w życie ustawy o kierujących pojazdami z dniem Ustawa ta w znaczny sposób rozszerzyła katalog czynności stanowiących podstawę opłaty ewidencyjnej w związku z czym spowodowała konieczność określenia wysokości opłat ewidencyjnych dotąd nie pobieranych.

Projektowana regulacja, analogicznie jak dotychczasowe rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia z dnia 28 czerwca 2007 r. w sprawie opłaty ewidencyjnej, określa wysokość opłaty ewidencyjnej, tryb i zasady pobierania, ewidencjonowania, przekazywania i rozliczania opłaty ewidencyjnej przez organy i podmioty zobowiązane do jej pobierania.

Projekt rozporządzenia nie zawiera zmian merytorycznych w stosunku do dotychczasowych regulacji poza wskazanym powyżej określeniem wysokości opłat ewidencyjnych za dokonanie czynności, których na mocy przepisów obowiązujących uprzednio nie dokonywano lub dokonywano bez pobierania opłat ewidencyjnych.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Podmioty, na które oddziałują projektowane regulacje:

Projekt określa wysokość opłaty ewidencyjnej, tryb i zasady pobierania, ewidencjonowania, przekazywania i rozliczania opłaty ewidencyjnej przez organy i podmioty zobowiązane do jej pobierania.

2. Konsultacje społeczne:

Z uwagi na wąski zakres adresatów projektu konsultacje społeczne ograniczono do udostępnienia projektu w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.

3. Wpływ regulacji na:

- a) sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wejście w życie projektowanych regulacji spowoduje zwiększenie wpływów na rachunek Funduszu – Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców. Przewiduje się jednak, że zwiększenie tych wpływów będzie nieznaczne ze względu na nieznaczną ilość powstających jednostek, których działalność uzależniona jest od wpisu do odpowiedniego rejestru oraz osób wykonujących działalność wymagającą uzyskania wpisu do właściwej ewidencji.

b) rynek pracy

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów, które mogą mieć wpływ na rynek pracy.

c) konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw

Projektowana zmiana rozporządzenia nie zawiera przepisów, które mogą mieć wpływ na konkurencyjność gospodarki.

d) sytuację i rozwój regionalny

Projektowana regulacja rozporządzenia nie zawiera przepisów, które mogą mieć wpływ na sytuację i rozwój regionalny.

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI	SPRAWOZDANIE Z OPŁAT EWIDENCYJNYCH POBRANYCH I PRZEKAZANYCH LUB UISZCZONYCH NA RACHUNEK FUNDUSZU - CENTRALNA EWIDENCJA POJAZDÓW I KIEROWCÓW	
	0.1. za m-c	0.2. rok
	☐ 0.3. złożenie sprawozdania	☐ 0.4. korekta sprawozdania w ujęciu miesięcznym ☐ 0.4. korekta sprawozdania w ujęciu rocznym

1. ORGAN SKŁADAJĄCY SPRAWOZDANIE/KOREKTĘ

- ☐ 1.1. organ właściwy do spraw rejestracji pojazdów lub wydawania uprawnień do kierowania pojazdami
☐ 1.2. wojewoda
- ☐ 1.3. stacja kontroli pojazdów
☐ 1.4. zakład ubezpieczeń

2a. DANE ADRESOWE ORGANU/PODMIOTU SKŁADAJĄCEGO SPRAWOZDANIE/KOREKTĘ

2a.1. Nazwa / pieczęć	2a.2. Miejscowość	2a.3. Ulica
	2a.4. Kod pocztowy	2a.5. Poczta
2a.6. Numer domu	2a.7. Numer lokalu	2a.8. Telefon /faks

2b. DODATKOWE DANE DLA STACJI KONTROLI POJAZDÓW ¹⁾

- 2b.1. Kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów ²⁾
- 2b.2. Nazwa SP/UM ³⁾

3. OPŁATY EWIDENCYJNE CEPIK - ROZLICZENIE ORGANU WŁAŚCIWEGO DS. REJESTRACJI POJAZDÓW

Czynność podlegająca opłacie ewidencyjnej	Korekta ⁴⁾	Liczba opłat	Wartość jednostkowa	Wartość opłat
1. Wydanie dowodu rejestracyjnego	☐ (+) ☐ (-)	3.1	3.2	3.3
2. Wydanie pozwolenia czasowego	☐ (+) ☐ (-)	3.4	3.5	3.6
3. Wydanie zalegalizowanych tablic rejestracyjnych	☐ (+) ☐ (-)	3.7	3.8	3.9
4. Wydanie nalepki kontrolnej	☐ (+) ☐ (-)	3.10	3.11	3.12
5. Wydanie karty pojazdu dla pojazdu samochodowego innego niż określony w art. 77 ust. 1 ustawy	☐ (+) ☐ (-)	3.13	3.14	3.15

4. OPŁATY EWIDENCYJNE CEPIK - ROZLICZENIE ORGANU WŁAŚCIWEGO DS. WYDAWANIA UPRAWNIEŃ DO KIEROWANIA POJAZDAMI

Czynność podlegająca opłacie ewidencyjnej	Korekta ⁴⁾	Liczba opłat	Wartość jednostkowa	Wartość opłat
1. Wydanie dokumentu stwierdzającego uprawnienie do kierowania pojazdem	☐ (+) ☐ (-)	4.1	4.2	4.3
2. Za wymianę, na podstawie art. 150 ust. 1 ustawy, prawa jazdy lub innego dokumentu uprawniającego do kierowania pojazdami lub potwierdzającego dodatkowe kwalifikacje wymagania w stosunku do kierującego pojazdem	☐ (+) ☐ (-)	4.4	4.5	4.6
3. Wydanie wtórnika prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem	☐ (+) ☐ (-)	4.13	4.14	4.15
4. Wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym	☐ (+) ☐ (-)	4.16	4.17	4.18
5. Wydanie zezwolenia na kierowanie pojazdem przewożącym wartości pieniężne	☐ (+)	4.19	4.20	4.21

	☐ (-)			
6. Przedłużenie ważności prawa jazdy określonej kategorii	<input 2"="" type="checkbox/>(+)</td><td rowspan="/> 4.22	4.23	4.24	
	☐ (-)			
7. Za wymianę ważnego krajowego prawa jazdy wydanego za granicą	<input 2"="" type="checkbox/>(+)</td><td rowspan="/> 4.25	4.26	4.27	
	☐ (-)			
8. Za dokonanie wpisu w prawie jazdy potwierdzającego odbycie kwalifikacji wstępnej	<input 2"="" type="checkbox/>(+)</td><td rowspan="/> 4.28	4.29	4.30	
	☐ (-)			
9. Za przedłużenie ważności pozwolenia kierowania tramwajem	<input 2"="" type="checkbox/>(+)</td><td rowspan="/> 4.31	4.32	4.33	
	☐ (-)			
10. Za wymianę prawa jazdy wydanego przez państwo członkowskie Unii Europejskiej	<input 2"="" type="checkbox/>(+)</td><td rowspan="/> 4.34	4.35	4.36	
	☐ (-)			
11. Za odbycie kursu reedukacyjnego	<input 2"="" type="checkbox/>(+)</td><td rowspan="/> 4.37	4.38	4.39	
	☐ (-)			
12. Za zwrot zatrzymanego prawa jazdy lub pozwolenia na kierowanie tramwajem	<input 2"="" type="checkbox/>(+)</td><td rowspan="/> 4.40	4.41	4.42	
	☐ (-)			
13. Za przywrócenie uprawnień do kierowania pojazdami	<input 2"="" type="checkbox/>(+)</td><td rowspan="/> 4.43	4.44	4.45	
	☐ (-)			
14. Za przedłużenie ważności zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym	<input 2"="" type="checkbox/>(+)</td><td rowspan="/> 4.46	4.47	4.48	
	☐ (-)			
15. Za rozszerzenie zakresu zezwolenia na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym	<input 2"="" type="checkbox/>(+)</td><td rowspan="/> 4.49	4.50	4.51	
	☐ (-)			
16. Za wymianę prawa jazdy, na podstawie art. 108 ust. 1 ustawy o kierujących	<input 2"="" type="checkbox/>(+)</td><td rowspan="/> 4.52	4.53	4.54	
	☐ (-)			
17. Za wpis osoby do ewidencji instruktorów, na podstawie art. 33 ust. 2 pkt 1 ustawy o kierujących	<input 2"="" type="checkbox/>(+)</td><td rowspan="/> 4.55	4.56	4.57	
	☐ (-)			
18. Za wpis osoby do ewidencji wykładowców, na podstawie art. 38 ust. 2 pkt 1 ustawy o kierujących				

	☐ (-)			
19. Za wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców, na podstawie art. 28 ust. 4 ustawy o kierujących	<input 2"="" type="checkbox/>(+)</td><td rowspan="/> 4.61	4.62	4.63	
	☐ (-)			
20. Za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia kierowców, informacji o rozszerzeniu zakresu prowadzonego szkolenia, na podstawie art. 28 ust. 9 ustawy o kierujących	<input 2"="" type="checkbox/>(+)</td><td rowspan="/> 4.64	4.65	4.66	
	☐ (-)			
21. Za wydanie poświadczenia o spełnieniu dodatkowych wymagań przez przedsiębiorcę prowadzącego ośrodek szkolenia kierowców	<input 2"="" type="checkbox/>(+)</td><td rowspan="/> 4.67	4.68	4.69	
	☐ (-)			

5. OPŁATY EWIDENCYJNE CEPIK - ROZLICZENIE WOJEWODY

Czynność podlegająca opłacie ewidencyjnej	Korekta ⁴⁾	Liczba opłat	Wartość jednostkowa	Wartość opłat
1. Za wpis, na podstawie art. 115h ust. 6 pkt 2 ustawy, przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek doskonalenia techniki jazdy	☐ (+)	5.1	5.2	5.3
	☐ (-)			
2. Za wpis, na podstawie art. 39g ust. 9 pkt 2 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia	☐ (+)	5.4	5.5	5.6
	☐ (-)			
3. Za wpis osoby do ewidencji instruktorów techniki jazdy, na podstawie art. 39s ust. 3 pkt 1 ustawy o kierujących	☐ (+)	5.7	5.8	5.9
	☐ (-)			
4. Za wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek szkolenia, na podstawie art. 39g ust. 4 ustawy o transporcie	☐ (+)	5.10	5.11	5.12
	☐ (-)			
5. Za wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek doskonalenia techniki jazdy, na podstawie art. 39 p ust 2 ustawy o transporcie	☐ (+)	5.13	5.14	5.15
	☐ (-)			

6. OPŁATY EWIDENCYJNE CEPIK – ROZLICZENIE MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA

Czynność podlegająca opłacie ewidencyjnej	Korekta ⁴⁾	Liczba opłat	Wartość jednostkowa	Wartość opłat
1. Za wpis osoby do ewidencji egzaminatorów, na podstawie art. 57 ust. 2 pkt 1 ustawy o kierujących	☐ (+)	6.1	6.2	6.3
	☐ (-)			
2. Za wpis osoby do ewidencji lekarzy uprawnionych, na podstawie art. 74 ust 2 pkt 1 ustawy o kierujących	☐ (+)	6.4	6.6	6.6
	☐ (-)			
3. Za wpis osoby do ewidencji uprawnionych psychologów, na podstawie art. 84 ust. 3 pkt 1 ustawy o kierujących	☐ (+)	6.7	6.8	6.9
	☐ (-)			

4. Za wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących pracownię psychologiczną, na podstawie art. 82 ust. 4 ustawy o kierujących	☐ (+)	6.10	6.11	6.12
	☐ (-)			

7. OPŁATY EWIDENCYJNE CEPIK – SUMA OPŁAT Z BLOKÓW 3, 4, 5, 6

	Korekta ⁴⁾	Liczba opłat	Wartość opłat
1. Razem	☐ (+)	7.1	7.2
	☐ (-)		

8. OPŁATY EWIDENCYJNE CEPIK - ROZLICZENIE STACJI KONTROLI POJAZDÓW

Czynność podlegająca opłacie ewidencyjnej	Korekta ⁴⁾	Ilość badań	Wartość jednostkowa	Wartość opłat
1. Przeprowadzenie badania technicznego pojazdu	☐ (+)	8.1	8.2	8.3
	☐ (-)			

9. OPŁATY EWIDENCYJNE CEPIK - ROZLICZENIE ZAKŁADU UBEZPIECZEŃ

Czynność podlegająca opłacie ewidencyjnej	Korekta ⁴⁾	Ilość zawartych umów	Wartość jednostkowa kurs średni euro ogłaszany przez NBP wg tabeli kursów nr 1 w roku zawarcia umowy – dla umów zawartych po 1.01.2006r. lub wg kursu średniego z dnia zawarcia umowy – dla umów zawartych przed dniem 1.01.2006r.	Wartość opłat
1. Zawarcie umowy ubezpieczenia OC	☐ (+)	9.1	9.2	9.3
	☐ (-)			

10. ODSETKI ZA ZWŁOKĘ

1. Kwota bazowa	10.1	2. Wyliczona kwota odsetek	10.2

11. DANE DOTYCZĄCE ZAPŁATY NALEŻNOŚCI

1. Data dokonania przelewu (dd-mm-rrrr)	11.1	2. Kwota przelewu bankowego ⁶⁾	11.2

12. DANE OSOBY SPORZĄDZAJĄCEJ SPRAWOZDANIE

12.1. Nazwisko	12.2. Imię (imiona)	12.3. Telefon/faks
12.4. Data sporządzenia sprawozdania (dd-mm-rrrr)		12.5. Pieczęć imienna i podpis

OBJAŚNIENIA:

- 1) Wypełnia tylko stacja kontroli pojazdów.
- 2) Kod rozpoznawczy stacji kontroli pojazdów nadany na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 1 października 2004 r. w sprawie wzorów dokumentów wymaganych dla wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia stacji kontroli pojazdów (Dz.U. Nr 223, poz. 2264).
- 3) Należy wpisać nazwę starostwa powiatowego/urzędu miasta, w którym stacja jest zarejestrowana.
- 4) W przypadku składania korekty sprawozdania (zaznaczona rubryka 0.4 w nagłówku sprawozdania) należy zaznaczyć właściwy kwadrat – opatrzone znakiem (+) dla dopłaty lub opatrzone znakiem (-) dla nadpłaty. W sprawozdaniu zasadniczym nie należy zaznaczać żadnego z kwadratów.
- 5) Wyliczona kwota opłat powiększona o należne odsetki obliczane na podstawie ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. – Ordynacja podatkowa (Dz. U. z 2006 r. Nr 8, poz. 60, z późn. zm.).

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA ZDROWIA¹⁾**

z dnia 2010 r.

**w sprawie wykazu środków działających podobnie do alkoholu oraz warunków
i sposobu przeprowadzania badań na ich obecność w organizmie kierowcy**

Na podstawie art. 129h ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.²⁾) zarządza się co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa wykaz środków działających podobnie do alkoholu oraz warunki i sposób przeprowadzania badań na ich obecność w organizmie kierowcy.

§ 2. Środkami działającymi podobnie do alkoholu, które mogą być oznaczane, są:

- 1) opiaty;
- 2) amfetamina i jej analogi;
- 3) kokaina;
- 4) tetrahydrokanabinole;
- 5) benzodiazepiny.

¹⁾ Minister Zdrowia kieruje działem administracji rządowej - zdrowie, na podstawie § 1 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Zdrowia (Dz. U. Nr 216, poz. 1607).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486 i Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410 i Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845 i Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462, Nr 234, poz. 1573 i 1574 oraz z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802 i 803, Nr 98, poz. 817 i Nr 168, poz. 1323 oraz z ..., Nr ..., poz.

§ 3. Badania, o których mowa w § 1, mogą obejmować:

- 1) badanie śliny;
- 2) badanie moczu;
- 3) badanie krwi.

§ 4. 1. Badanie śliny polega na pobraniu, bez dodawania jakichkolwiek substancji, próbek śliny i ich umieszczeniu w urządzeniu do oznaczania metodą immunologiczną środków działających podobnie do alkoholu, zgodnie z instrukcją obsługi tego urządzenia.

2. Urządzenie, o którym mowa w ust. 1, jest przeznaczone do wykrywania środków działających podobnie do alkoholu, określonych w § 2.

3. Badanie śliny przeprowadza osoba uprawniona do żądania poddania się badaniom, o których mowa w § 1, na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym.

4. Z przebiegu badania sporządza się protokół, w którym opisuje się objawy lub okoliczności uzasadniające przeprowadzenie badania.

5. Urządzenia i materiały używane do badania śliny powinny posiadać świadectwo dopuszczenia wydane przez Instytut Ekspertyz Sądowych im. prof. dr. Jana Sehna w Krakowie.

§ 5. Osoba, u której przeprowadzono badanie śliny, może dodatkowo zażądać badania krwi lub moczu.

§ 6. 1. Pobranie krwi do badań w celu ustalenia w organizmie obecności substancji działających podobnie do alkoholu przeprowadza się w zakładzie opieki zdrowotnej lub w izbie wytrzeźwień.

2. Krew na badanie pobiera się do dwóch pojemników w ilości po około 5 cm³ z zachowaniem następujących warunków:

- 1) do pobrania krwi używa się sprzętu jednorazowego użytku;

- 2) do pojemnika, do którego pobiera się krew, nie wolno dodawać jakichkolwiek substancji, poza znajdującymi się w pojemniku;
- 3) do dezynfekcji skóry należy używać wodnego 0,1 % roztworu etakrydyny lub innych środków odkażających niezawierających alkoholu.

3. Do pobrania krwi do badań jest obowiązany lekarz lub pielęgniarka zakładu opieki zdrowotnej lub izby wytrzeźwień, a jeżeli badanie dotyczy żołnierza czynnej służby wojskowej albo osoby zatrudnionej w jednostce wojskowej lub osoby pełniącej służbę lub zatrudnionej w jednostce organizacyjnej nadzorowanej, podległej lub podporządkowanej ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, zwanemu dalej "ministrem" - także lekarz lub pielęgniarka zakładu opieki zdrowotnej utworzonego przez Ministra Obrony Narodowej lub ministra.

4. W przypadku powzięcia uzasadnionego podejrzenia, że pobranie krwi może spowodować zagrożenie życia lub zdrowia, decyzję o dokonaniu tego zabiegu podejmuje lekarz.

5. Z przebiegu badania sporządza się protokół, który przesyła się wraz z badaną próbką. W protokole opisuje się objawy lub okoliczności uzasadniające przeprowadzenie badania, a w przypadku odstąpienia od pobrania krwi z przyczyny, o której mowa w ust. 4, lub utrudnienia pobrania krwi przez badanego - zamieszcza się odpowiednią informację.

6. Badanie krwi polega na analizie laboratoryjnej krwi pobranej z żyły osoby poddanej badaniu metodą chromatografii gazowej połączonej ze spektrometrią masową lub inną metodą instrumentalną, w tym: wysokosprawną chromatografią cieczową, wysokosprawną chromatografią cieczową połączoną ze spektrometrią masową, których granice oznaczalności (LOQ) dla poszczególnych środków określa ust. 7.

7. W pobranej krwi oznacza się co najmniej następujące środki działające podobnie do alkoholu:

- 1) morfinę (LOQ - 20 ng/ml);
- 2) amfetaminę i jej analogi, w tym metylenodioksymetamfetaminę (MDMA), (LOQ - 50 ng/ml);
- 3) kokainę (LOQ - 50 ng/ml) i jej metabolit - benzoiloeckgoninę (LOQ - 50 ng/ml);
- 4) delta-9-tetrahydrokannabinol (LOQ - 2 ng/ml);
- 5) benzodiazepiny.

§ 7. 1. Pobranie moczu do badań na ustalenie w organizmie obecności substancji działających podobnie do alkoholu przeprowadza się w zakładzie opieki zdrowotnej. Pobranie moczu odbywa się w warunkach umożliwiających zachowanie intymności osoby badanej, w obecności lekarza lub pielęgniarki, tej samej płci co osoba badana.

2. Mocz na badanie pobiera się do dwóch pojemników w ilości co najmniej po 5 cm³ z zachowaniem następujących warunków:

- 1) do pobrania moczu używa się pojemnika jednorazowego użytku, uniemożliwiającego zamianę, rozcieńczenie lub dodanie do niego innych substancji po jego zamknięciu;
- 2) do naczynia, do którego pobiera się mocz, nie wolno dodawać jakichkolwiek substancji.

3. Do pobrania moczu do badań obowiązany jest lekarz lub pielęgniarka zakładu opieki zdrowotnej, a jeżeli badanie dotyczy żołnierza czynnej służby wojskowej albo osoby zatrudnionej w jednostce wojskowej lub osoby pełniącej służbę lub zatrudnionej w jednostce organizacyjnej nadzorowanej, podległej lub podporządkowanej ministrowi - także lekarz bądź pielęgniarka zakładu opieki zdrowotnej utworzonego przez Ministra Obrony Narodowej lub ministra.

4. Z przebiegu badania sporządza się protokół, który przesyła się wraz z badaną próbką. W protokole opisuje się objawy lub okoliczności uzasadniające przeprowadzenie badania, a w przypadku niepobrania moczu wobec braku zgody osoby badanej umieszcza się odpowiednią informację.

5. Badanie moczu polega na analizie laboratoryjnej moczu osoby poddanej badaniu metodami wymienionymi przy badaniu krwi, których granice oznaczalności (LOQ) dla poszczególnych środków określa ust. 6.

6. W pobranym moczu oznacza się co najmniej następujące środki działające podobnie do alkoholu:

- 1) morfinę i 6-acetylmorfinę (LOQ - 200 ng/ml);
- 2) amfetaminę i jej analogi, w tym metylenodioksymetamfetaminę (MDMA), (LOQ - 50 ng/ml);
- 3) kokainę (LOQ - 50 ng/ml) i jej metabolit - benzoiloeckgoninę (LOQ - 50 ng/ml);
- 4) 11-nor-9-karboksy-delta-9-tetrahydrokannabinol (LOQ - 20 ng/ml);
- 5) benzodiazepiny;

§ 8. 1. Oznaczanie obecności w krwi i moczu środków działających podobnie do alkoholu wykonują:

- 1) policyjne laboratoria kryminalistyczne;
- 2) Instytut Ekspertyz Sądowych im. prof. dr. Jana Sehna w Krakowie;
- 3) zakłady medycyny sądowej i właściwe zakłady akademii medycznych lub inne jednostki - na podstawie umowy zawartej z organami ścigania lub wymiaru sprawiedliwości.

2. Laboratoria, o których mowa w ust. 1, biorą udział w międzylaboratoryjnych systemach kontroli jakości badań.

3. Krew i mocz należy dostarczyć do laboratorium niezwłocznie.

4. Naczynia zawierające krew lub mocz do badania oznacza się w sposób zapewniający niewątpliwe ustalenie tożsamości osoby, od której zostały pobrane, poprzez podanie imienia i nazwiska oraz daty urodzenia tej osoby, a także uniemożliwiający zmianę ich zawartości w czasie przesyłki.

5. W przypadku niemożności ustalenia tożsamości osoby badanej stosuje się oznaczenie "NN" i opisuje znaki szczególne osoby badanej.

6. Do czasu rozpoczęcia badania pobrane krew i mocz należy przechowywać w temperaturze od 0 °C do 6 °C.

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER ZDROWIA

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia stanowi realizację upoważnienia dla ministra właściwego do spraw zdrowia zawartego w art. 129h ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.).

Przedstawiony projekt rozporządzenia w sprawie wykazu środków działających podobnie do alkoholu oraz warunków i sposobu przeciwdziałania badań na ich obecność w organizmie kierowcy oparty został na rozwiązaniach przyjętych w obecnie obowiązującym rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 11 czerwca 2003 r. w sprawie wykazu środków działających podobnie do alkoholu oraz warunków i sposobu przeciwdziałania badań na ich obecność w organizmie (Dz. U. Nr 116, poz. 1104, z późn. zm.).

Konieczność wydania aktu wynika ze zmiany delegacji ustawowej zawartej w art. 127 ust. 4 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w związku z nowelizacją tejże ustawy.

W projekcie rozporządzenia zrezygnowano ze wzoru protokołu badania śliny, krwi lub moczu, stanowiącego załącznik nr 1 jako, że treść przedmiotowego przepisu stanowi przekroczenie upoważnienia ustawowego do wydania tego wzoru.

Projekt rozporządzenia wskazuje zakłady, które mogą wykonywać oznaczanie obecności we krwi lub w moczu środków działających podobnie do alkoholu. Zakłady te dzięki odpowiedniemu wyposażeniu w aparaturę badawczą gwarantują wykonanie analiz na najwyższym poziomie.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie nie podlega procedurze notyfikacji w rozumieniu przepisów rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239 poz. 2039 z późn. zm.).

Ocena Skutków Regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja.

Projektowana regulacja oddziałuje na organy Policji, Inspekcję Transportu Drogowego oraz na osoby uczestniczące w ruchu drogowym.

2. Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia zostanie przesłany do zaopiniowania następującym podmiotom:

- 1) Naczelnej Radzie Lekarskiej;
- 2) Komendzie Głównej Policji;
- 3) Centralnemu Laboratorium Kryminalistycznym;
- 4) Instytutowi Ekspertyz Sądowych;
- 5) Naczelnej Radzie Aptekarskiej;
- 6) Federacji Związków Pracodawców Zakładów Opieki Zdrowotnej;
- 7) Konfederacji Pracodawców Polskich;
- 8) Polskiej Konfederacji Pracodawców Prywatnych;
- 9) Krajowej Izbie Gospodarczej;
- 10) Ogólnopolskiemu Porozumieniu Związków Zawodowych;
- 11) Business Centre Club;
- 12) NSZZ „Solidarność”;
- 13) Polskiemu Towarzystwu Psychologicznemu;
- 14) Stowarzyszeniu Psychologów Transportu w Polsce;
- 15) Stowarzyszeniu Psychologów Praktyków;
- 16) Instytutowi Medycyny Pracy im. prof. J. Nofera w Łodzi;
- 17) Instytutowi Transportu Samochodowego w Warszawie;
- 18) Izba Lecznictwa Polskiego;
- 19) Związkowi Zawodowemu Psychologów;
- 20) Generalnemu Inspektorowi Ochrony Danych Osobowych;
- 21) Głównemu Inspektorowi Sanitarnemu;
- 22) Instytutowi Medycyny Pracy i Zdrowia Środowiskowego w Sosnowcu;
- 23) Konfederacji Pracodawców Polskich;
- 24) Ogólnopolskiemu Porozumieniu Związków Zawodowych;

- 25) „Porozumienie Zielonogórskie” Federacja Związków Pracodawców Ochrony Zdrowia w Zielonej Górze
- 26) Prezesowi Zakładu Ubezpieczeń Społecznych;
- 27) Przewodniczącemu Forum Związków Zawodowych;
- 28) Związkowi Pracodawców służby Zdrowia Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji;
- 29) Sekretariatowi Ochrony Zdrowia KK NSZZ „Solidarność”,

a ponadto zostanie umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej oraz na stronie internetowej Ministerstwa Zdrowia zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. *o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337).

Wyniki konsultacji zostaną omówione po ich zakończeniu.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na budżet państwa oraz sektor finansów publicznych.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

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

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało wpływu na sytuację i rozwój regionów.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia 2010 r.

w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy²⁾

Na podstawie art. 39i ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania w stosunku do przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia, w zakresie infrastruktury technicznej, warunków lokalowych, wyposażenia dydaktycznego oraz pojazdów używanych w trakcie szkolenia;
- 2) szczegółowe warunki prowadzenia szkolenia w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, szkoleń okresowych oraz zajęć odbywanych w ramach szkolenia okresowego;
- 3) szczegółowe warunki przeprowadzania testów kwalifikacyjnych;
- 4) szczegółowe wymagania wobec członków komisji egzaminacyjnej, sposób ich powoływania oraz wysokość ich wynagrodzenia;
- 5) wzór świadectwa kwalifikacji zawodowej;
- 6) sposób postępowania z dokumentacją związaną z prowadzeniem przez ośrodki szkolenia kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej i szkolenia okresowego;
- 7) wysokość opłaty za wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia.

§ 2. Ilekróć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie - rozumie się przez to ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym;
- 2) osobie szkolonej - rozumie się przez to osobę odbywającą szkolenie w ramach: kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, szkolenia okresowego i zajęć w ramach szkolenia okresowego.

Rozdział 2

Ośrodek szkolenia

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

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji dokonuje wdrożenia postanowień dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniającej rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylającej dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz. Urz. UE L 226/4 z 10.09.2003, str. 4; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 441).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1574 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720 i Nr 98, poz. 817.

§ 3. 1. Przedsiębiorca prowadzący ośrodek szkolenia, o którym mowa w art. 39g ustawy, powinien:

- 1) spełniać wymagania określone dla przedsiębiorcy prowadzącego ośrodek szkolenia kierowców, o których mowa w § 3 i 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 października 2005 r. w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami, instruktorów i egzaminatorów (Dz. U. Nr 217, poz. 1834 oraz z 2006 r. Nr 3, poz. 24);
 - 2) posiadać następujące wyposażenie dydaktyczne:
 - a) filmy lub inne dostępne pomoce dydaktyczne prezentujące zagadnienia poruszane w trakcie szkolenia,
 - b) środki audiowizualne do prezentowania filmów lub odpowiednie urządzenia do wizualizacji prezentowanych zagadnień, o których mowa w lit. a - jeżeli w ramach wyposażenia, o którym mowa w pkt 1, nie posiada takich urządzeń lub środków;
 - 3) posiadać środki łączności zapewniające porozumiewanie się osoby szkolonej z instruktorem pozostającym na zewnątrz pojazdu.
2. Miejsce przeznaczone do jazdy w warunkach specjalnych, o którym mowa w art. 39g ust. 2 pkt 3 lid d ustawy, powinno składać się z następujących elementów infrastruktury:
- 1) co najmniej jednej płyty poślizgowej prostokątnej;
 - 2) płyty poślizgowej stanowiącej co najmniej wycinek pierścienia o kącie rozwarcia nie mniejszym niż 120 stopni;
 - 3) toru szkoleniowego.
3. Elementy infrastruktury, o których mowa w ust. 2, powinny odpowiadać wymaganiom określonym dla obiektu szkoleniowego ośrodka doskonalenia techniki jazdy, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 kwietnia 2008 r. w sprawie wymagań dotyczących prowadzenia ośrodka doskonalenia techniki jazdy, egzaminowania kandydatów na instruktorów techniki jazdy, postępowania z dokumentacją związaną z prowadzeniem szkoleń oraz wzorów stosowanych dokumentów (Dz. U. Nr 77, poz. 458).

§ 4. Pojazd używany do prowadzenia szkolenia:

- 1) z jazdy w warunkach specjalnych powinien być wyposażony w następujące systemy:
 - a) system przeciwdziałające blokowaniu kół przy hamowaniu,
 - b) system kontroli trakcji,
 - c) system stabilizacji toru jazdy;
- 2) z jazdy w ruchu drogowym powinny odpowiadać warunkom technicznym określonym dla pojazdów stosowanych do szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców.

Rozdział 3

Warunki prowadzenia szkolenia

§ 5. Opracowując program szkolenia, uwzględnia się odpowiednio:

- 1) zakres tematyczny i czas trwania bloków programowych kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej i kwalifikacji wstępnej uzupełniającej, określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 2) zakres tematyczny i czas trwania modułów szkolenia okresowego i zajęć odbywanych w ramach szkolenia okresowego, określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

§ 6. 1. Szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej prowadzone w formie kursu kwalifikacyjnego składa się z części podstawowej i specjalistycznej i jest realizowane w blokach programowych określonych odpowiednio dla prawa jazdy kategorii:

- 1) C1, C1+E, C i C+E lub
- 2) D1, D1+E, D i D+E.

2. Część specjalistyczną kursu kwalifikacyjnego przeprowadza się wyłącznie po zakończeniu jego części podstawowej.

3. Szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej prowadzone w formie zajęć szkolnych dla uczniów powinno uwzględniać zakres tematyczny i czas trwania bloków programowych, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

§ 7. Kurs kwalifikacyjny w ramach kwalifikacji wstępnej obejmuje 280 godzin zajęć, w tym:

- 1) w części podstawowej 195 godzin zajęć teoretycznych, z zastrzeżeniem § 15 ust. 1;
- 2) w części specjalistycznej:
 - a) 65 godzin zajęć teoretycznych, z zastrzeżeniem § 15 ust. 1,
 - b) 16 godzin zajęć praktycznych w ruchu drogowym,
 - c) 4 godziny zajęć praktycznych z jazdy w warunkach specjalnych.

§ 8. Kurs kwalifikacyjny w ramach kwalifikacji wstępnej przyspieszonej obejmuje 140 godzin zajęć, w tym:

- 1) w części podstawowej 95 godzin zajęć teoretycznych, z zastrzeżeniem § 15 ust. 1;
- 2) w części specjalistycznej:
 - a) 35 godzin zajęć teoretycznych, z zastrzeżeniem § 15 ust. 1,
 - b) 6 godzin praktycznych w ruchu drogowym,
 - c) 4 godziny zajęć praktycznych z jazdy w warunkach specjalnych.

§ 9. Kurs kwalifikacyjny w ramach kwalifikacji uzupełniającej, o której mowa w art. 39 b² ustawy, realizowany jest w formie:

- 1) kwalifikacji uzupełniającej pełnej;
- 2) kwalifikacji uzupełniającej przyspieszonej.

§ 10. Kwalifikacja uzupełniająca pełna obejmuje zajęcia, o których mowa w § 7 pkt 2 lit. a, oraz 5 godzin zajęć praktycznych z jazdy w ruchu drogowym.

§ 11. 1. Kwalifikacja uzupełniająca przyspieszonej obejmuje 35 godzin zajęć w zakresie wszystkich tematów określonych w części specjalistycznej, w tym dwie i pół godziny zajęć praktycznych w ruchu drogowym.

§ 12. Szkolenie okresowe prowadzone w formie kursu okresowego lub w formie cyklu zajęć obejmuje 35 godzin zajęć teoretycznych realizowanych odpowiednio dla prawa jazdy kategorii:

- 1) C1, C1+E, C i C+E lub
 - 2) D1, D1+E, D i D+E
- zgodnie z programem szkolenia.

§ 13. Szkolenie okresowe prowadzone w formie kursu okresowego, w zakresie tematycznym określonym w załączniku nr 2 do rozporządzenia, obejmuje:

- 1) 21 godzin zajęć - w ramach modułów obowiązkowych szkolenia okresowego określonych w lp. 1 tabeli;
- 2) 14 godzin zajęć - w ramach modułów szkolenia okresowego określonych w lp. 2-20 tabeli, wybranych odpowiednio dla poszczególnych grup kategorii prawa jazdy.

§ 14. 1. Szkolenie okresowe, prowadzone w formie cyklu zajęć, obejmuje 35 godzin zajęć, o których mowa w § 10, realizowanych w ciągu 5 lat, jednorazowo nie mniej niż jeden moduł szkolenia okresowego.

2. Zajęcia teoretyczne odbywane w ramach szkolenia, o którym mowa w ust. 1, mogą być przeprowadzane odrębnie dla każdego modułu szkolenia okresowego.

3. Osobie szkolonej, która odbyła szkolenie, o którym mowa w ust. 1, kierownik ośrodka szkolenia wystawia zaświadczenie potwierdzające odbycie szkolenia w zakresie modułu szkolenia okresowego. Zaświadczenie powinno zawierać imię i nazwisko osoby szkolonej, numer PESEL albo datę urodzenia, w przypadku gdy osoba szkolona nie posiada numeru PESEL, datę przeprowadzenia szkolenia, tytuł modułu szkolenia okresowego oraz informację, w ramach jakiej kategorii prawa jazdy zajęcia były realizowane.

§ 15. 1. Zajęcia teoretyczne, o których mowa w § 7-11, prowadzi się jako:

- 1) wykład, seminarium, ćwiczenia albo
 - 2) ćwiczenia pod nadzorem trenera-wykładowcy, przy użyciu komputera i specjalistycznego oprogramowania wspomagającego proces kształcenia.
2. Oprogramowanie, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, powinno zapewnić co najmniej:
- 1) przydzielenie osobie szkolonej indywidualnego identyfikatora pozwalającego na bezpośrednie śledzenie jej postępów w nauce;
 - 2) przeprowadzenie zajęć w zakresie wymaganym programem szkolenia;
 - 3) zabezpieczenie przed ingerencją w kolejność prowadzonych zajęć;
 - 4) przeprowadzenie testu sprawdzającego wiedzę po każdym module szkolenia okresowego oraz zabezpieczenie przed ingerencją w jego wynik;
 - 5) możliwość kontynuowania szkolenia wyłącznie po uprzednim uzyskaniu pozytywnego wyniku z testu sprawdzającego wiedzę, o którym mowa w pkt 4.
3. Godzina zajęć szkolenia, o którym mowa w § 7-11, trwa 60 minut.

§ 16. 1. Wzór świadectwa kwalifikacji zawodowej określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

2. W przypadku szkolenia okresowego realizowanego w formie cyklu zajęć świadectwo kwalifikacji zawodowej wydaje się na podstawie zaświadczenia, o którym mowa w § 11 ust. 3, po zakończeniu cyklu tych zajęć.

§ 17. 1. W ośrodku szkolenia, oddzielnie dla każdego kursu kwalifikacyjnego lub kursu okresowego, prowadzi się dziennik zajęć teoretycznych lub praktycznych.

2. Dziennik zajęć, o którym mowa w ust. 1, powinien zawierać:

- 1) imiona i nazwiska osób szkolonych;
- 2) listę obecności osób szkolonych na poszczególnych zajęciach;
- 3) wykaz przeprowadzonych zajęć zgodnie z programem szkolenia w tym:
 - a) liczbę godzin przeprowadzonych zajęć,
 - b) terminy przeprowadzenia zajęć,
 - c) temat przeprowadzonych zajęć,
 - d) imię i nazwisko wykładowcy przeprowadzającego zajęcia.

3. Dzienniki zajęć teoretycznych lub praktycznych przechowuje się przez okres 5 lat, licząc od dnia dokonania w nich ostatniego wpisu.

4. W ośrodku szkolenia, w którym jest prowadzone szkolenie okresowe w formie cyklu zajęć, prowadzi się rejestr wydanych zaświadczeń, o których mowa w § 11 ust. 3. W rejestrze umieszcza się numer zaświadczenia, datę jego wydania, imię i nazwisko osoby szkolonej, numer PESEL albo datę urodzenia, w przypadku gdy osoba szkolona nie posiada numeru PESEL, temat modułu szkolenia okresowego, kategorię prawa jazdy, dla której zajęcia były realizowane.

5. Rejestr, o którym mowa w ust. 4, przechowuje się przez okres 10 lat, licząc od dnia dokonania w nim ostatniego wpisu.

Rozdział 4

Szczegółowe warunki przeprowadzania testów kwalifikacyjnych oraz wymagania wobec członków komisji egzaminacyjnej, sposób ich powoływania oraz wysokość ich wynagrodzenia

§ 18. 1. Testy kwalifikacyjne przeprowadza komisja egzaminacyjna, zwana dalej "komisją", składająca się z trzech członków, z których wojewoda wskazuje jednego do pełnienia funkcji przewodniczącego.

2. Powoływanie członków komisji powinno odbywać się z poszanowaniem zasady bezstronności i braku konfliktu interesów.

3. Jeden z członków komisji jest obowiązany posiadać co najmniej 3-letnie doświadczenie zawodowe w transporcie drogowym wykonywanym na podstawie ustawy. Drugi członek komisji jest obowiązany posiadać co najmniej 3-letnie doświadczenie w szkoleniu lub egzaminowaniu kandydatów na kierowców.

4. Wojewoda określa regulamin pracy komisji.

5. Wysokość wynagrodzenia członków komisji określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 19. 1. Po zakończeniu kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej lub kwalifikacji wstępnej uzupełniającej albo zajęć szkolnych dla uczniów kierownik ośrodka szkolenia albo dyrektor szkoły przesyła odpowiednio do właściwego wojewody albo dyrektora okręgowej komisji egzaminacyjnej wnioski o przeprowadzenie testu kwalifikacyjnego dla osób, które ukończyły szkolenie. Wniosek powinien zawierać wykaz osób szkolonych z podaniem imienia i nazwiska osoby szkolonej, numeru PESEL albo daty urodzenia, w przypadku gdy osoba szkolona nie posiada numeru PESEL, zakresu odbytego szkolenia oraz informację, w ramach jakiej kategorii prawa jazdy osoba była szkolona.

2. Wojewoda po otrzymaniu wniosku przekazuje go przewodniczącemu komisji, który na jego podstawie przygotowuje listy osób przystępujących do testu kwalifikacyjnego i wyznacza termin przeprowadzenia tego testu. O terminie przeprowadzenia testu wojewoda informuje ośrodek szkolenia.

3. Dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej po otrzymaniu wniosku przygotowuje listy osób przystępujących do testu kwalifikacyjnego i wyznacza termin przeprowadzenia tego testu. O terminie przeprowadzenia testu dyrektor okręgowej komisji egzaminacyjnej informuje dyrektora szkoły.

4. Test kwalifikacyjny przeprowadza się w grupach liczących nie więcej niż 20 osób.

5. Członkowie komisji przed przeprowadzeniem testu kwalifikacyjnego dokonują sprawdzenia, w ośrodku szkolenia, czy wszystkie osoby umieszczone na liście osób przystępujących do testu kwalifikacyjnego spełniają wymagania określone w art. 39b i art. 39b² ustawy.

6. Do okręgowej komisji egzaminacyjnej przepis ust. 5 stosuje się odpowiednio.

§ 20. Test kwalifikacyjny przeprowadza się w formie pisemnej lub przy użyciu komputerowego urządzenia egzaminacyjnego z wykorzystaniem pytań z katalogu pytań testowych, o którym mowa w art. 39b¹ ust. 6 i 7 ustawy.

§ 21. 1. Test kwalifikacyjny dotyczący kwalifikacji wstępnej obejmuje:

1) test podstawowy składający się z 20 pytań - w zakresie tematów realizowanych dla części podstawowej kursu kwalifikacyjnego, oraz

2) test specjalistyczny składający się z 10 pytań - w zakresie tematów realizowanych dla części specjalistycznej kursu kwalifikacyjnego odpowiednio dla prawa jazdy kategorii C, C+E, C1 i C1+E albo prawa jazdy kategorii D, D+E, D1 i D1+E.

2. Pytanie testowe posiada wyłącznie jedną prawidłową odpowiedź.

3. Poprawne udzielenie odpowiedzi na pytanie polega na wybraniu i zaznaczeniu wyłącznie prawidłowej odpowiedzi. Wybranie odpowiedzi nieprawidłowej, wybranie więcej niż jednej odpowiedzi lub niewybranie żadnej jest traktowane jako udzielenie odpowiedzi nieprawidłowej.

4. Wynik testu uważa się za pozytywny w przypadku udzielenia co najmniej:

1) 17 poprawnych odpowiedzi na pytania zawarte w teście podstawowym oraz

- 2) 7 poprawnych odpowiedzi na pytania zawarte w teście specjalistycznym.
5. Czas trwania testu kwalifikacyjnego wynosi 30 minut.
6. Osoby, które ukończyły kwalifikację wstępną uzupełniającą, przystępują do testu kwalifikacyjnego, który obejmuje część specjalistyczną w zakresie prawa jazdy odpowiedniej kategorii.

§ 22. 1. Osobie szkolonej, która uzyska pozytywny wynik testu, w terminie 7 dni od dnia przeprowadzenia testu wydaje się świadectwo kwalifikacji zawodowej, którego wzór określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

2. Osoba szkolona, która uzyska negatywny wynik testu kwalifikacyjnego, może przystępować do kolejnych testów kwalifikacyjnych organizowanych w tym samym ośrodku szkolenia, w którym ukończyła szkolenie w zakresie kwalifikacji wstępnej lub kwalifikacji wstępnej uzupełniającej.

3. Osoba szkolona, która uzyska negatywny wynik testu kwalifikacyjnego przed okręgową komisją egzaminacyjną, może przystępować do kolejnych testów kwalifikacyjnych, zgodnie z przepisami dotyczącymi warunków i sposobu oceniania, klasyfikowania i promowania uczniów i słuchaczy oraz przeprowadzania sprawdzianów i egzaminów w szkołach publicznych.

Rozdział 5

Oplaty

§ 23. Wysokość opłaty za wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia wynosi 400 zł.

Rozdział 6

Przepisy dostosowujące i końcowe

§ 24. Przez okres do dnia 14 lipca 2011 r. za spełniającego wymagania określone w § 3 ust. 2 uznaje się przedsiębiorcę, który posiada infrastrukturę określoną w § 3 ust. 2 pkt 1 lub 3.

§ 25. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 lipca 2008 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy (Dz. U. Nr 124, poz. 805).

§ 26. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

**ZAKRES TEMATYCZNY I CZAS TRWANIA BLOKÓW PROGRAMOWYCH
KWALIFIKACJI WSTĘPNEJ, KWALIFIKACJI WSTĘPNEJ PRZYSPIESZONEJ
I KWALIFIKACJI UZUPEŁNIAJĄCEJ**

Część podstawowa		Liczba godzin zajęć	
		Kwalifikacja wstępna	Kwalifikacja wstępna przyspieszona
1. Szkolenie zaawansowane w racjonalnej jeździe, z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa			
1.1.	Poznanie charakterystyk układu przeniesienia napędu w celu jego optymalnego wykorzystania, w tym co najmniej tematy:	30	15
	- charakterystyka momentu obrotowego,		
	- charakterystyka mocy,		
	- charakterystyka jednostkowego zużycia paliwa przez silnik,		
	- optymalny zakres użytkowy obrotomierza,		
	- optymalny zakres prędkości obrotowej dla zmiany biegów.		
1.2.	Poznanie charakterystyki technicznej i sposobu działania urządzeń służących bezpieczeństwu, w celu zapewnienia panowania nad pojazdem, zminimalizowania jego zużycia i zapobiegania awariom, w tym co najmniej tematy:	25	12
	- szczególne cechy dwuobwodowego układu hamulcowego wyposażonego w pneumatyczne urządzenie przenoszące,		
	- granice zastosowania układów hamulcowych i zwalniaczy,		
	- mieszane stosowanie układu hamulcowego i zwalniacza,		
	- najlepsza relacja między prędkością a przełożeniem skrzyni biegów,		
	- wykorzystanie nośności pojazdu,		
	- zastosowanie układów hamulcowych na pochyłościach,		
	- postępowanie w przypadku awarii urządzeń służących bezpieczeństwu.		
2. Stosowanie przepisów			
2.1.	Poznanie uwarunkowań społecznych dotyczących transportu drogowego i rządzących nim zasad, w tym co najmniej tematy:	30	15
	- maksymalny czas pracy kierowcy w transporcie drogowym,		
	- stosowanie rozporządzeń: Rady (EWG) nr 3821/85 i Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006; kary za nieużywanie, nieprawidłowe używanie i ingerencję w urządzenie rejestrujące,		
	- prawa i obowiązki kierowców w zakresie kwalifikacji wstępnej i szkolenia okresowego.		
3. Bezpieczeństwo, obsługa i logistyka w aspekcie zdrowia, ruchu drogowego i środowiska			
3.1.	Uświadomienie kierowcom zagrożenia wypadkami na drodze i w pracy, w tym co najmniej tematy:	30	15

	- rodzaje wypadków przy pracy w transporcie drogowym,		
	- statystyka wypadków drogowych,		
	- udział samochodów ciężarowych/autokarów w wypadkach drogowych,		
	- statystyki dotyczące zabitych i rannych w wypadkach drogowych,		
	- straty materialne i finansowe.		
3.2.	Umiejętność zapobiegania przestępstwom i przemytowi nielegalnych imigrantów, w tym co najmniej tematy:	15	7
	- problemy związane z międzynarodową przestępczością transgraniczną i przemytem,		
	- środki zapobiegawcze,		
	- metody i cele działań przestępczych,		
	- przepisy prawa i obowiązki kierowcy oraz obowiązki przewoźnika w tym zakresie.		
3.3.	Umiejętność zapobiegania zagrożeniom fizycznym, w tym co najmniej tematy:	20	10
	- zasady ergonomii,		
	- zachowania i postawy stanowiące zagrożenie,		
	- kondycja fizyczna i ćwiczenia sprawnościowe,		
	- ochrona osobista.		
3.4.	Świadomość znaczenia predyspozycji fizycznych i psychicznych, w tym co najmniej tematy:	10	5
	- zasady zdrowego, regularnego odżywiania,		
	- wpływ alkoholu, narkotyków lub innych substancji na zachowanie,		
	- objawy, przyczyny, skutki zmęczenia i stresu,		
	- zasadnicza rola podstawowego cyklu pracy/odpoczynku.		
3.5.	Umiejętność oceny sytuacji awaryjnych, zachowanie w sytuacjach krytycznych, w tym co najmniej tematy:	20	10
	- ocena sytuacji krytycznej,		
	- unikanie komplikacji w razie wypadku,		
	- wzywanie pomocy,		
	- pomoc poszkodowanym i udzielanie pierwszej pomocy,		
	- postępowanie w razie pożaru,		
	- ewakuacja osób z samochodu ciężarowego/pasażerów z autobusu,		
	- zapewnienie bezpieczeństwa wszystkich pasażerów,		
	- reakcja na akty agresji,		
	- podstawowe zasady sporządzania informacji z wypadku.		
3.6.	Umiejętność zachowania się w sposób poprawiający wizerunek przewoźnika, w tym co najmniej tematy:	15	6
	- znaczenie poziomu usług świadczonych przez kierowcę dla przewoźnika,		
	- rola kierowcy,		
	- kontakty kierowcy z innymi osobami w czasie pracy,		
	- utrzymanie pojazdu,		
	- organizacja pracy,		
	- handlowe i finansowe skutki sporów występujących w pracy kierowcy.		
Razem		195	95

Część specjalistyczna kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego C1, C1+E, C, C+E		Liczba godzin zajęć	
		Kwalifikacja wstępna	Kwalifikacja wstępna przyspieszona
1. Szkolenie zaawansowane w racjonalnej jeździe, z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa			
1.3.	Umiejętność załadunku pojazdu zgodnie z wymaganiami przepisów bhp i zasadami prawidłowego użytkowania pojazdu, w tym co najmniej tematy:	30	12
	- siły działające na pojazd podczas jazdy,		
	- zastosowanie przełożenia skrzyni biegów odpowiadającego obciążeniu pojazdu oraz profilowi jezdni,		
	- obliczenie obciążenia użytkowego pojazdu lub zespołu pojazdów,		
	- obliczenie objętości użytkowej,		
	- rozłożenie ładunku,		
	- skutki oddziałujące przy przekroczeniu nacisku ładunku na oś,		
	- stabilność pojazdu i środek ciężkości,		
	- rodzaje opakowań i palet,		
	- podstawowe kategorie towarów, które wymagają zabezpieczenia ładunku,		
	- techniki mocowania, również za pomocą lin i łańcuchów,		
	- zastosowanie taśm mocujących,		
	- sprawdzenie urządzeń mocujących,		
	- zastosowanie urządzeń transportu wewnętrznego (w szczególności wózki widłowe),		
	- zakładanie plandeki i jej zdejmowanie.		
1.4.	Umiejętność optymalizacji zużycia paliwa oraz jazda w warunkach specjalnych, w tym co najmniej tematy:	20	8
	- jazda w szerokim zakresie momentu obrotowego i śledzenie wskaźnika zużycia paliwa,		
	- jazda w najniższym i najwyższym zakresie mocy, ze śledzeniem wskaźnika zużycia paliwa,		
	- jazda przy najniższym jednostkowym zużyciu paliwa,		
	- jazda w optymalnym przedziale prędkości silnika i utrzymywanie się w sektorze elastycznej prędkości optymalnej, z zachowaniem zaleceń producenta silnika pojazdu,		
	- jazda w optymalnym zakresie prędkości silnika poprzez zmianę biegów w odpowiednim momencie,		
	- kontrola części w dwuobwodowym układzie hamulcowym (w szczególności wyjęcie cylindra membranowego, regulacja hamulców, kontrola złączy pneumatycznych, kontrola przewodów pneumatycznych, kontrola nastaw regulatora siły hamowania (ręcznego i automatycznego)),		

	- nauka przez ostrożne próby hamowania w specjalnym terenie, pokazująca działanie hamulców, ze zwróceniem uwagi na wpływ hamowania na prowadzenie pojazdu,		
	- nauka jazdy ze wzniesienia z użyciem obu układów hamulcowych jednocześnie albo osobno,		
	- nauka jazdy z kontrolą wskazań prędkościomierza i obrotomierza na różnych biegach,		
	- nauka jazdy ciężarówką z ładunkiem: ruszanie pod górę, rozpędzanie się do 50 km/h i mierzenie czasu w przypadku pojazdu z ładunkiem i bez ładunku,		
	- ostrożne próby układów hamulcowych ciężarówki podczas jazdy ze wzniesienia; poznanie zjawiska spadku siły hamowania i sposobu reagowania na nie,		
	- próba znalezienia symulowanych awarii w pojeździe, opisanie wykrytej sytuacji, próba znalezienia przyczyny, naprawa awarii, o ile jest możliwa, i decyzja o rozpoczęciu jazdy albo pozostaniu na parkingu,		
	- prezentacja oszczędnego stylu jazdy, uzyskanego przez poprawę kryteriów optymalizacji zużycia paliwa podczas jazdy.		
2. Stosowanie przepisów			
2.2.	Poznanie przepisów regulujących przewóz towarów, w tym co najmniej tematy:	20	8
	- warunki uzyskania licencji przez wykonującego przewóz drogowy i dostępu do rynku przewozów drogowych,		
	- umowy i konwencje wielostronne,		
	- dwustronne umowy międzynarodowe,		
	- rozporządzenia techniczne,		
	- stosunki umowne w transporcie drogowym; przepisy międzynarodowe i krajowe,		
	- odpowiedzialność wykonującego przewóz drogowy za dostawy oraz zwolnienia z tej odpowiedzialności,		
	- dokumenty wysyłkowe; prawidłowe wykorzystywanie i wypełnianie dokumentów,		
	- dokumentacja specjalna dołączana do towarów.		
3. Bezpieczeństwo, obsługa i logistyka w aspekcie zdrowia, ruchu drogowego i środowiska			
3.7.	Poznanie uwarunkowań ekonomicznych dotyczących przewozu drogowego i organizacji rynku, w tym co najmniej tematy:	15	7
	- transport drogowy w stosunku do innych rodzajów transportu (konkurencja, spedycja),		
	- działalność w zakresie przewozu drogowego rzeczy (transport zarobkowy i przewozy na potrzeby własne),		
	- organizacja i formy prowadzenia działalności w zakresie przewozu drogowego rzeczy,		
	- specjalizacje w zakresie transportu (w szczególności przewóz materiałów niebezpiecznych, przewóz artykułów szybko psujących się),		
	- transport kombinowany.		
Razem		85	35

Część specjalistyczna kwalifikacji wstępnej w zakresie bloku programowego D1, D1+E, D, D+E		Liczba godzin Zajęć	
		Kwalifikacja wstępna	Kwalifikacja wstępna przyspieszona
1. Szkolenie zaawansowane w racjonalnej jeździe, z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa			
1.5.	Umiejętność optymalizacji zużycia paliwa oraz jazda w warunkach specjalnych, w tym co najmniej tematy:	20	8
	- jazda w szerokim zakresie momentu obrotowego i śledzenie wskaźnika zużycia paliwa,		
	- jazda w najniższym i najwyższym zakresie mocy, ze śledzeniem wskaźnika zużycia paliwa,		
	- jazda przy najniższym jednostkowym zużyciu paliwa,		
	- jazda w optymalnym przedziale prędkości silnika i utrzymywanie się w sektorze elastycznej prędkości optymalnej, z zachowaniem zaleceń producenta silnika pojazdu,		
	- jazda w optymalnym zakresie prędkości silnika poprzez zmianę biegów w odpowiednim momencie,		
	- kontrola części w dwuobwodowym układzie hamulcowym (w szczególności wyjęcie cylindra membranowego, regulacja hamulców, kontrola złączek pneumatycznych, kontrola przewodów pneumatycznych, kontrola nastaw regulatora siły hamowania (ręcznego i automatycznego)),		
	- nauka przez ostrożne próby hamowania w specjalnym terenie, pokazująca działanie hamulców, ze zwróceniem uwagi na wpływ hamowania na prowadzenie pojazdu,		
	- nauka jazdy ze wzniesienia z użyciem obu układów hamulcowych jednocześnie lub osobno,		
	- nauka jazdy z kontrolą wskazań prędkościomierza i obrotomierza na różnych biegach,		
	- nauka jazdy autobusem obciążonym: ruszanie pod górę, rozpędzanie się do 50 km/h i mierzenie czasu w przypadku autobusu obciążonego i nieobciążonego,		
	- ostrożne próby układów hamulcowych autobusu podczas jazdy ze wzniesienia; poznanie zjawiska spadku siły hamowania i sposobu reagowania na nie,		
	- próba znalezienia symulowanych awarii w pojeździe, opisanie wykrytej sytuacji, próba znalezienia przyczyny, naprawa awarii, o ile jest możliwa, i decyzja o rozpoczęciu jazdy albo pozostaniu na parkingu,		
	- prezentacja oszczędnego stylu jazdy, uzyskanego przez poprawę kryteriów optymalizacji zużycia paliwa podczas jazdy.		
1.6.	Umiejętność zapewnienia pasażerom komfortu i	20	8

	bezpieczeństwa, w tym co najmniej tematy:		
	- prawidłowa ocena wzdłużnych i poprzecznych ruchów pojazdu na drodze,		
	- zachowania w ruchu drogowym,		
	- łagodne zakończenie hamowania,		
	- uwzględnianie zwisów pojazdu,		
	- wykorzystanie właściwej infrastruktury (ogólnodostępne obszary, drogi komunikacyjne zastrzeżone dla konkretnych uczestników ruchu),		
	- właściwa ocena priorytetów pod względem bezpiecznego kierowania pojazdem oraz spełnienia innych zadań nałożonych na kierującego,		
	- zachowanie wobec pasażerów,		
	- szczególne okoliczności związane z przewozem pewnych grup pasażerów (inwalidzi, dzieci).		
1.7.	Umiejętność równomiernego obciążenia pojazdu zgodnie z wymaganiami przepisów bhp i zasadami prawidłowego użytkowania pojazdu, w tym co najmniej tematy:	15	6
	- siły działające na pojazd podczas jazdy,		
	- zastosowanie przełożenia skrzyni biegów odpowiadającego obciążeniu pojazdu i profilowi jezdni,		
	- obliczenie obciążenia użytkowego pojazdu,		
	- rozmieszczenie pasażerów w autobusie,		
	- skutki oddziałujące przy przekroczeniu nacisku ładunku na oś,		
	- stabilność pojazdu i środek ciężkości.		
2. Stosowanie przepisów			
2.3.	Poznanie przepisów regulujących przewóz pasażerów, w tym co najmniej tematy:	20	8
	- przewóz szczególnych grup osób,		
	- urządzenia bezpieczeństwa w autobusach,		
	- pasy bezpieczeństwa,		
	- obciążenie pojazdu.		
3. Bezpieczeństwo, obsługa i logistyka w aspekcie zdrowia, ruchu drogowego i środowiska			
3.8.	Poznanie uwarunkowań ekonomicznych dotyczących pasażerskiego przewozu drogowego i organizacji rynku, w tym co najmniej tematy:	10	5
	- przewóz drogowy osób w stosunku do innych rodzajów transportu osób (kolej, samochód osobowy),		
	- działalność w zakresie przewozu drogowego osób (transport zarobkowy i przewozy na potrzeby własne),		
	- przekraczanie granic (transport międzynarodowy),		
	- organizacja i formy prowadzenia działalności w zakresie przewozu drogowego osób.		
Razem		85	35

**ZAKRES TEMATYCZNY I CZAS TRWANIA MODUŁÓW SZKOLENIA OKRESOWEGO I
ZAJĘĆ ODBYWANYCH W RAMACH SZKOLENIA OKRESOWEGO**

Lp.	Tytuł modułu	Liczba godzin zajęć
1	Moduły obowiązkowe "Przypomnienie wiadomości" - w zakresie tematyki objętej kwalifikacją wstępną:	
	1) Szkolenie zaawansowane w racjonalnej jeździe, z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa;	7
	2) Stosowanie przepisów;	7
	3) Bezpieczeństwo, obsługa i logistyka w aspekcie zdrowia, ruchu drogowego i środowiska.	7
2	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	7
3	Czynnik ludzki w przewozie drogowym	7
4	Wizerunek firmy - obsługa klientów	7
5	Pierwsza pomoc	7
6	Ergonomia dla kierowców	7
7	Bezpieczna jazda samochodem ciężarowym lub autobusem	7
8	Krajowy przewóz drogowy	7
9	Międzynarodowy przewóz drogowy	7
10	Mocowanie ładunku	7
11	Przewóz drogowy zwierząt	7
12	Przewóz drogowy realizowany przez firmy przeprowadzkowe	7
13	Przewóz drogowy realizowany pojazdami wyposażonymi w żurawie samochodowe	7
14	Przewóz drogowy artykułów szybko psujących się	7
15	Przewóz drogowy substancji płynnych pojazdem z cysterną	7
16	Przewóz drogowy drewna	7
17	Przewóz drogowy towarów budowlanych - w tym zasady zachowania się na placu budowy	7
18	Przewóz drogowy odpadów komunalnych i nieczystości ciekłych	7
19	Ograniczenia w przewozie drogowym towarów	7
20	Nienormatywne przewozy drogowe	7

Wzór

.....
(pieczęć wydającego) Data wydania

Świadectwo kwalifikacji
zawodowej nr ¹⁾

potwierdzające uzyskanie kwalifikacji wstępnej / kwalifikacji wstępnej uzupełniającej / ukończenie szkolenia okresowego

Pan(i)
(nazwisko) (imię)

nr PESEL/data urodzenia

²⁾

posiadający(a):

prawo jazdy kategorii nr

świadectwo kwalifikacji zawodowej nr

wydane przez

w dniu w zakresie kategorii

uzyskał(a) w ośrodku szkolenia nr kwalifikację wstępną / kwalifikację wstępną uzupełniającą / ukończył(a) szkolenie okresowe:

Kategorie	Data rozpoczęcia szkolenia	Data zakończenia szkolenia	Liczba godzin zajęć		Podpis i pieczęć kierownika ośrodka szkolenia
			teoretycznych	praktycznych	
1	2	3	4	5	6

uzyskał(a) wynik pozytywny z testu kwalifikacyjnego w dniu

.....
(podpis i pieczęć osoby reprezentującej podmiot wydający)

Objaśnienia:

¹⁾ Wpisać kolejny numer zaawansowania ważny przez rok jego wydania.

²⁾ Datę urodzenia wpisać się osobie, która nie posiada numeru PESEL.

Uwaga:

W polach, które nie mają zastosowania w przypadku danej osoby, wpisać się wyrażenie „nie dotyczy”.

Wysokość wynagrodzenia członków komisji egzaminacyjnej

Poz.	Funkcja	Wynagrodzenie (w zł)
1.	Przewodniczący komisji	400
2.	Członek komisji	300

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy stanowi wypełnienie upoważnienia określonego w art. 39i ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 845, z późn. zm.). Przepisy tej ustawy zostały zmienione przez ustawę z dnia... o kierujących pojazdami w związku z wprowadzeniem do prawa polskiego możliwości odbycia przez kierowców zamierzających wykonywać przewóz drogowy kwalifikacji wstępnej przyspieszonej.

Przepisy projektowanego rozporządzenia określają szczegółowe warunki prowadzenia szkolenia w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji uzupełniającej oraz kwalifikacji uzupełniające przyspieszonej, kursów okresowych oraz zajęć odbywanych w ramach szkolenia okresowego.

Projekt rozporządzenia określa szczegółowo wymagania dla przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia, w których będzie można uzyskać kwalifikację wstępną, kwalifikację wstępną przyspieszoną, kwalifikację uzupełniającą oraz szkolenia okresowe. Projekt rozporządzenia określa również wysokość opłaty za wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki szkolenia. Wysokość opłat została ustalona szacunkowo i uwzględnia koszty rzeczywiste ponoszone przez wojewodę w związku z prowadzeniem rejestru przedsiębiorców oraz wysokość kosztów związanych z weryfikacją dokumentów.

Rozporządzenie określa także zakres i sposób przeprowadzania testu kwalifikacyjnego, jednostkę przeprowadzającą test, skład komisji oraz wysokość wynagrodzenia jej członków. Wysokość wynagrodzenia pozostała niezmienną w stosunku do kwot określonych w rozporządzeniu Ministra infrastruktury z dnia 2 lipca 2008 r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących przewóz drogowy, które zostanie zastąpione przez to rozporządzenie. Nie zmieniony został również okres na uzupełnienie przez ośrodki szkolenia wszystkich elementów infrastruktury szkoleniowej.

Proponowany termin wejścia w życie rozporządzenia z dniem ogłoszenia spowodowany jest koniecznością niezwłocznego po wejściu w życie ustawy wprowadzenia szczegółowych regulacji dotyczących kwalifikacji wstępnej przyspieszonej. Jednocześnie proponowane zmiany nie wymagają od ośrodków szkolenia dodatkowych działań dostosowujących do nowych regulacji.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 oraz z 2009 r. Nr 42, poz. 337) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury z dniem przekazania do uzgodnień międzyresortowych.

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

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt normatywny:

- 1) przedsiębiorcy chcący rozpocząć działalność gospodarczą związaną ze szkoleniem w ramach kwalifikacji wstępnej i szkoleń okresowych kierowców;
- 2) osoby chcące uzyskać kwalifikację wstępną lub od których będzie wymagane ukończenia szkolenia okresowego;
- 3) urzędy wojewódzkie.

2. Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawie
- Sekretariat transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Św.
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno
- Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny
- Liga Obrony Kraju
- Polski Związek Automobilowy
- Instytut Transportu Samochodowego
- Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
- Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
- Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Polskie Stowarzyszenie Motorowe.

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżet samorządu terytorialnego

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżet samorządu terytorialnego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

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

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny

Projekt rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionów.

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾
z dnia 2010 r.**

**w sprawie wymagań dotyczących prowadzenia ośrodka doskonalenia techniki jazdy,
egzaminowania kandydatów na instruktorów techniki jazdy, postępowania z
dokumentacją związaną z prowadzeniem szkoleń oraz wzorów stosowanych
dokumentów**

Na podstawie 39t ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 874, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1
Przepisy ogólne**

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowe wymagania w stosunku do podmiotu prowadzącego ośrodek szkolenia w zakresie infrastruktury technicznej, warunków lokalowych, wyposażenia dydaktycznego oraz pojazdów używanych w trakcie szkolenia;
- 2) sposób prowadzenia i zakres egzaminu dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy, skład i sposób powoływania komisji egzaminacyjnej oraz tryb wnoszenia skarg na przebieg egzaminu;
- 3) wysokość:
 - a) opłaty za egzamin dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy w zależności od zakresu prowadzonego egzaminu,
 - b) stawek wynagrodzenia dla osób wchodzących w skład komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej egzaminu dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy,
 - c) opłaty za wpis do ewidencji instruktorów techniki jazdy,
 - d) opłaty za wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki doskonalenia techniki jazdy;
- 4) wzór:
 - a) wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki doskonalenia techniki jazdy,
 - b) zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki doskonalenia techniki jazdy,
 - c) wniosku o wpis do ewidencji instruktorów techniki jazdy,
 - d) świadectwa instruktora techniki jazdy;
- 5) sposób prowadzenia rejestru osób szkolonych oraz wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia;
- 6) wzór numerów ewidencyjnych ośrodka doskonalenia techniki jazdy i numerów w ewidencji instruktorów techniki jazdy oraz sposób ich nadawania.

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

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 176, poz. 1238 i Nr 192, poz. 1381, z 2008 r. Nr 218, poz. 1391, Nr 227, poz. 1505 i Nr 234, poz. 1574 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97, Nr 31, poz. 206, Nr 86, poz. 720 i Nr 98, poz. 817.

Rozdział 2

Ośrodek doskonalenia techniki jazdy

§ 2. 1. Infrastrukturę techniczną oraz warunki lokalowe, o których mowa w art. 39o ust. 2 pkt 1 lit. a i c ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, zwanej dalej "ustawą", stanowią:

1) lokal biurowy przeznaczony do obsługi klientów oraz przechowywania dokumentacji związanej ze szkoleniem;

2) obiekt szkoleniowy spełniający wymagania określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2. Wyposażenie dydaktyczne, o którym mowa 39o ust. 2 pkt 1 lit. c ustawy, określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

3. Warunku dotyczącego posiadania infrastruktury obiektu szkoleniowego, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b i c załącznika nr 1 do rozporządzenia, nie stosuje się w przypadku, gdy przedsiębiorca prowadzi ośrodek doskonalenia techniki jazdy wyłącznie dla prawa jazdy kategorii A1 i A. W takim przypadku przedsiębiorca powinien posiadać infrastrukturę pozwalającą na bezpieczne wykonanie co najmniej zadań, o których mowa w tabeli 2 załącznika nr 8 do rozporządzenia.

4. Przepis ust. 3 stosuje się do jednostki wojskowej lub jednostki resortu spraw wewnętrznych.

§ 3. 1. Wojewoda, wpisując przedsiębiorcę do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek doskonalenia techniki jazdy, zwanego dalej "rejestrem", nadaje mu numer w rejestrze.

2. Wojewoda, wpisując jednostkę wojskową lub jednostkę resortu spraw wewnętrznych do ewidencji ośrodków doskonalenia techniki jazdy prowadzonych przez jednostki wojskowe lub jednostki resortu spraw wewnętrznych, zwanej dalej "ewidencją", nadaje jej numer ewidencyjny.

3. Wzór numeru w rejestrze oraz wzór numeru ewidencyjnego, o których mowa w ust. 1 i 2, określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

4. Wpisując przedsiębiorcę lub jednostkę odpowiednio do rejestru lub ewidencji, wojewoda określa zakres kategorii prawa jazdy, dla którego przedsiębiorca, jednostka wojskowa lub jednostka resortu spraw wewnętrznych może prowadzić doskonalenie techniki jazdy w ośrodku doskonalenia techniki jazdy wskazanym we wniosku.

5. W przypadku dokonywania wpisu kilku ośrodków doskonalenia techniki jazdy prowadzonych przez tego samego przedsiębiorcę, jednostkę wojskową lub jednostkę resortu spraw wewnętrznych wojewoda wpisuje zakres kategorii prawa jazdy, o którym mowa w ust. 4, odrębnie dla każdego ośrodka doskonalenia techniki jazdy.

6. Za wpis do rejestru wojewoda pobiera opłatę w wysokości 400 zł. Za wpis do rejestru dotyczący aktualizacji istniejących w rejestrze danych wojewoda pobiera opłatę w wysokości 200 zł.

§ 4. 1. Wzór wniosku o wpis do rejestru działalności regulowanej przedsiębiorców prowadzących ośrodek doskonalenia techniki jazdy określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

2. Wzór zaświadczenia o wpisie do rejestru działalności regulowanej przedsiębiorców prowadzących ośrodek doskonalenia techniki jazdy określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

Rozdział 3

Egzaminowanie instruktorów techniki jazdy

§ 5. 1. Egzamin, o którym mowa w art. 39r ust. 2 pkt 6 ustawy, zwany dalej "egzaminem", przeprowadza się odrębnie z wiedzy teoretycznej i umiejętności praktycznych, zwanych dalej odpowiednio "egzaminem teoretycznym" i "egzaminem praktycznym".

2. Egzamin przeprowadza komisja egzaminacyjna dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy, zwana dalej "komisją", w której skład wchodzi:

- 1) przewodniczący komisji;
- 2) co najmniej dwóch członków komisji;
- 3) sekretarz komisji.

3. Przewodniczącym komisji jest przedstawiciel wojewody.

4. Członków komisji, z zastrzeżeniem § 23, powołuje się spośród osób wpisanych do ewidencji instruktorów techniki jazdy i posiadających co najmniej 3-letnie doświadczenie zawodowe w zakresie prowadzenia doskonalenia techniki jazdy.

5. W przypadku prowadzenia wyłącznie egzaminu teoretycznego liczba członków komisji może być ograniczona do jednej osoby.

6. W przypadku osób posiadających uprawnienia instruktora techniki jazdy w zakresie kategorii B, C, D chcących uzyskać uprawnienia odpowiednio w zakresie B+E, C+E, D+E przeprowadza się wyłącznie egzamin praktyczny.

7. Egzamin praktyczny przeprowadza się dla grup nie większych niż 10 osób.

8. Komisja przeprowadza egzamin w sposób określony w regulaminie opracowanym i zatwierdzonym przez wojewodę.

9. Wysokość wynagrodzenia za przeprowadzenie egzaminu dla przewodniczącego komisji, członków komisji oraz sekretarza komisji określa tabela 2 w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

§ 6. 1. Warunkiem przystąpienia do egzaminu jest:

- 1) spełnienie wymagań, o których mowa w art. 39r ust. 2 pkt 1 – 5 ustawy;
- 2) posiadanie uprawnienia instruktora techniki jazdy w zakresie prawa jazdy kategorii B lub pozytywnego wyniku egzaminu w tym zakresie - jeżeli egzamin będzie przeprowadzany odpowiednio w zakresie prawa jazdy kategorii odpowiednio B+E;
- 3) posiadanie uprawnienia instruktora techniki jazdy w zakresie prawa jazdy kategorii C lub pozytywnego wyniku egzaminu w tym zakresie - jeżeli egzamin będzie przeprowadzany odpowiednio w zakresie prawa jazdy kategorii C+E;
- 4) posiadanie uprawnienia instruktora techniki jazdy w zakresie prawa jazdy kategorii D lub pozytywnego wyniku egzaminu w tym zakresie - jeżeli egzamin będzie przeprowadzany odpowiednio w zakresie prawa jazdy kategorii D+E.

2. Przed przystąpieniem do egzaminu osoba ubiegająca się o wpis do ewidencji instruktorów techniki jazdy składa do wojewody właściwego ze względu na miejsce zamieszkania następujące dokumenty:

- 1) wniosek o wpis do ewidencji instruktorów techniki jazdy;
- 2) kopię posiadanego świadectwa instruktora techniki jazdy, jeżeli osoba jest już wpisana do ewidencji instruktorów techniki jazdy;
- 3) kopię ważnej legitymacji instruktora nauki jazdy, z zastrzeżeniem § 22 ust. 1;
- 4) dowód uiszczenia opłaty za egzamin.

3. Wojewoda, na podstawie dokumentów, o których mowa w ust. 2, sporządza listę osób zakwalifikowanych na egzamin, którą przekazuje przewodniczącemu komisji egzaminacyjnej. Na egzamin praktyczny kwalifikuje się wyłącznie osoby, które uzyskały pozytywny wynik z egzaminu teoretycznego.

§ 7. 1. Egzamin teoretyczny obejmuje sprawdzenie znajomości wybranych zagadnień z:

- 1) techniki kierowania pojazdem;
 - 2) zasad przeprowadzania doskonalenia techniki jazdy;
 - 3) psychologii;
 - 4) metodyki nauczania;
 - 5) bezpieczeństwa ruchu drogowego.
2. Egzamin praktyczny obejmuje sprawdzenie umiejętności prawidłowego przygotowania i wykonania zgodnie z kryteriami zadań z zakresu doskonalenia techniki jazdy oraz umiejętności prowadzenia zajęć praktycznych w zakresie wykonywania tych zadań.
3. Warunkiem przeprowadzenia egzaminu praktycznego jest uzyskanie pozytywnego wyniku, przy czym od dnia egzaminu teoretycznego zakończonego wynikiem pozytywnym nie może upłynąć okres dłuższy niż 12 miesięcy.

§ 8. 1. Egzamin teoretyczny jest przeprowadzany w formie testu:

- 1) pisemnego, który polega na wybraniu i zaznaczeniu znakiem "X" wszystkich prawidłowych odpowiedzi na pytania zawarte w imiennym arkuszu egzaminacyjnym, lub
 - 2) za pomocą komputerowego urządzenia egzaminacyjnego, który polega na wskazaniu wszystkich prawidłowych odpowiedzi w wyświetlanych systemem losowym pytaniach egzaminacyjnych.
2. Test, o którym mowa w ust. 1, obejmuje pytania pochodzące z katalogu pytań egzaminacyjnych opracowanych i zatwierdzonych przez wojewodę.
3. Szczegółowy zakres wiedzy teoretycznej sprawdzanej na egzaminie teoretycznym oraz strukturę katalogu pytań egzaminacyjnych określa załącznik nr 7 do rozporządzenia.

§ 9. 1. Egzamin teoretyczny obejmuje 40 pytań o łącznej wartości 90 punktów - w zakresie każdej kategorii prawa jazdy.

2. Każde pytanie egzaminacyjne ma określoną wartość punktową w skali od 1 do 3 punktów i posiada jedną, dwie lub trzy prawidłowe odpowiedzi.
3. Zdający egzamin kandydat na instruktora techniki jazdy, zwany dalej "osobą egzaminowaną", który dokona wyboru wszystkich prawidłowych odpowiedzi na pytanie egzaminacyjne, w zależności od stopnia trudności tego pytania, może uzyskać maksymalnie 3 punkty. Osoba egzaminowana nie uzyskuje punktów, jeżeli nie udzieli odpowiedzi na pytanie egzaminacyjne lub udzielona odpowiedź jest nieprawidłowa lub niepełna.
4. Czas trwania egzaminu teoretycznego wynosi 30 minut - dla jednej kategorii prawa jazdy.
5. Osoba egzaminowana uzyskuje pozytywny wynik egzaminu teoretycznego, jeżeli uzyska co najmniej 80 % możliwych do uzyskania punktów.

§ 10. Egzamin praktyczny odbywa się przy użyciu pojazdu odpowiedniego do rodzaju uprawnień, o jakie ubiega się osoba egzaminowana, i jest organizowany zgodnie z warunkami określonymi w rozdziale 2.

§ 11. 1. Egzamin praktyczny polega na:

- 1) prawidłowym przygotowaniu i wykonaniu zgodnie z kryteriami zadania nr 1 oraz dwóch wybranych losowo zadań stosowanych w trakcie doskonalenia techniki jazdy, określonych w załączniku nr 8 do rozporządzenia;
 - 2) prezentacji umiejętności prowadzenia szkolenia w zakresie zadań, o których mowa w pkt 1.
2. W czasie egzaminu praktycznego jeden z członków komisji ocenia wykonywane zadania, a drugi członek komisji występuje w charakterze osoby szkolonej przez osobę egzaminowaną.
3. Zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 1, wykonuje się według kolejności określonej w załączniku nr 8 do rozporządzenia.

§ 12. 1. Osoba egzaminowana uzyskuje pozytywny wynik z egzaminu praktycznego w zakresie określonego rodzaju uprawnienia, jeżeli:

- 1) prawidłowo wykona zadania egzaminacyjne, o których mowa w § 11 ust. 1 pkt 1, oraz
- 2) właściwie dokona prezentacji umiejętności prowadzenia szkolenia w zakresie zadań, o których mowa w § 11 ust. 1 pkt 2, oraz
- 3) nie spowoduje zagrożenia życia lub mienia w czasie wykonywania zadań egzaminacyjnych.

2. Osoba egzaminowana uzyskuje negatywny wynik egzaminu praktycznego w zakresie określonego rodzaju uprawnienia i egzamin ten ulega przerwaniu, jeżeli:

- 1) dwukrotnie nieprawidłowo wykona to samo zadanie egzaminacyjne dla zadań określonych w § 11 ust. 1 pkt 1 lub
- 2) niewłaściwie dokona prezentacji umiejętności prowadzenia szkolenia w zakresie zadań, o których mowa w § 11 ust. 1 pkt 2, lub
- 3) spowoduje zagrożenie życia lub mienia w czasie wykonywania zadań egzaminacyjnych.

§ 13. 1. Po zakończeniu egzaminu przewodniczący komisji:

- 1) sporządza protokół egzaminu, w którym umieszcza następujące dane:
 - a) datę i miejsce przeprowadzenia egzaminu,
 - b) imiona i nazwiska osób wchodzących w skład komisji egzaminacyjnej oraz oznaczenie organu, który powołał komisję,
 - c) imiona i nazwiska oraz numer PESEL osób egzaminowanych, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - datę urodzenia,
 - d) zakres kategorii uprawnień, dla których egzamin został przeprowadzony, dla każdej z osób egzaminowanych,
 - e) wyniki egzaminu teoretycznego albo praktycznego dla poszczególnych kategorii uprawnień;
- 2) przekazuje do wojewody protokół z egzaminu w terminie 7 dni od daty zakończenia egzaminu.

2. Do protokołu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, przewodniczący komisji załącza arkusze odpowiedzi lub odpowiednio wydruki wyników egzaminu teoretycznego.

§ 14. 1. Wojewoda przechowuje i archiwizuje protokoły egzaminacyjne, arkusze odpowiedzi lub wydruki wyników egzaminu oraz dokumenty, o których mowa w § 6 ust. 2 i 3.

2. Arkusze odpowiedzi lub wydruki wyników egzaminu oraz dokumenty, o których mowa w § 6 ust. 2 i 3, przechowuje się przez okres 5 lat.

§ 15. Wysokość opłaty za egzamin dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy określa tabela 1 w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

Rozdział 4

Świadectwo instruktora techniki jazdy

§ 16. 1. Właściwy ze względu na miejsce zamieszkania osoby egzaminowanej wojewoda, po otrzymaniu protokołów potwierdzających uzyskanie pozytywnego wyniku z egzaminu teoretycznego i egzaminu praktycznego, wpisuje osobę do ewidencji instruktorów techniki jazdy, o której mowa w art. 39r ust. 2 pkt 7 ustawy, nadaje jej numer ewidencyjny oraz wydaje jej świadectwo instruktora techniki jazdy.

2. Świadectwo instruktora techniki jazdy jest wydawane na okres wynikający z terminu ważności legitymacji instruktora nauki jazdy, o której mowa w art. 33 ust. 3 pkt 7 ustawy o kierujących pojazdami.

3. Wojewoda wydając świadectwo instruktora techniki jazdy, określa w nim kategorie prawa jazdy, w których zakresie instruktor techniki jazdy uzyskał uprawnienia do prowadzenia doskonalenia techniki jazdy.
4. Posiadanie uprawnień do doskonalenia techniki jazdy w zakresie kategorii A, B, B+E, C, C+E, D, D+E uprawnia jednocześnie do prowadzenia doskonalenia techniki jazdy odpowiednio w zakresie kategorii A1, B1, C1, C1+E, D1, D1+E.
5. Wzór numeru ewidencyjnego w ewidencji instruktorów techniki jazdy określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.
6. Wzór wniosku o wpis do ewidencji instruktorów techniki jazdy określa załącznik nr 9 do rozporządzenia.
7. Wzór świadectwa instruktora techniki jazdy określa załącznik nr 10 do rozporządzenia.

§ 17. Opłata za wpis do ewidencji instruktorów techniki jazdy wynosi 40 zł.

Rozdział 5

Tryb wnoszenia skarg na przebieg egzaminu

§ 18. Skargi na przebieg egzaminu wnosi się w trybie przewidzianym w przepisach Kodeksu postępowania administracyjnego.

Rozdział 6

Dokumentacja związana z prowadzeniem szkoleń

- § 19.** 1. Kierownik ośrodka doskonalenia techniki jazdy prowadzi rejestr osób szkolonych, zwany dalej "rejestrem".
2. W rejestrze umieszcza się następujące dane dotyczące osoby szkolonej:
 - 1) imię i nazwisko;
 - 2) numer PESEL, a w przypadku osoby nieposiadającej numeru PESEL - datę urodzenia;
 - 3) datę rozpoczęcia oraz datę zakończenia szkolenia;
 - 4) kategorie prawa jazdy, w których zakresie osoba była szkolona;
 - 5) numer wydanego zaświadczenia o ukończeniu szkolenia.
 3. W rejestrze określa się również imię i nazwisko oraz numer świadectwa instruktora, który prowadził szkolenie, datę ważności tego świadectwa oraz zakres posiadanych uprawnień.

§ 20. Jeżeli osoba doskonaląca technikę jazdy jest szkolona w zakresie więcej niż jednej kategorii prawa jazdy, dane tej osoby powinny być umieszczone w rejestrze odrębnie dla każdej z tych kategorii.

§ 21. Po zakończeniu szkolenia kierownik ośrodka doskonalenia techniki jazdy wydaje osobie szkolonej zaświadczenie o ukończeniu szkolenia, którego wzór określa załącznik nr 11 do rozporządzenia.

Rozdział 7

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 22. Do przedsiębiorcy, jednostki wojskowej oraz jednostki resortu spraw wewnętrznych, które w dniu wejścia w życie rozporządzenia prowadzą ośrodek doskonalenia techniki jazdy, wyłącznie w zakresie prawa jazdy kategorii A1 i A stosuje się odpowiednio wymagania określone w § 2 ust. 3.

§ 23. 1. Instruktor techniki jazdy, o którym mowa w art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 17 listopada 2006 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym, w celu dokonania wpisu do ewidencji instruktorów techniki jazdy składa do wojewody następujące dokumenty:

- 1) wniosek o wpis do ewidencji instruktorów techniki jazdy;
- 2) kopię ważnego prawa jazdy;
- 3) orzeczenie lekarskie i orzeczenie psychologiczne, o których mowa w art. 33 ust. 1 pkt 4 i 5 ustawy z dnia o kierujących pojazdami;
- 4) dokumenty poświadczające prowadzenie przed dniem wejścia w życie ustawy zajęć w zakresie doskonalenia techniki jazdy;
- 5) dowód wniesienia opłaty za wpis do ewidencji.

2. Za dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 4, uznaje się w szczególności:

- 1) dokument poświadczający ukończenie szkolenia dla instruktorów techniki jazdy lub instruktorów doskonalenia techniki jazdy lub
- 2) zaświadczenie o prowadzeniu działalności gospodarczej w zakresie doskonalenia techniki jazdy osobiście wraz z dodatkowymi dokumentami potwierdzającymi fakt przeprowadzania takich szkoleń przed dniem wejścia w życie ustawy, o której mowa w ust. 1, lub
- 3) dokumenty poświadczające zatrudnienie lub poświadczające, że przed dniem wejścia w życie ustawy, o której mowa w ust. 1, osoba prowadziła zajęcia w zakresie doskonalenia techniki jazdy u przedsiębiorcy prowadzącego w ramach swojej działalności zajęcia z doskonalenia techniki jazdy.

3. Osobę, o której mowa w ust. 1, wpisuje się do ewidencji instruktorów techniki jazdy, nadając jej numer ewidencyjny, oraz wydaje się jej świadectwo instruktora techniki jazdy w zakresie posiadanych kategorii prawa jazdy.

§ 24. 1. W przypadku braku możliwości powołania do składu komisji osób spełniających wymagania określone w § 5 ust. 4, członków komisji powołuje się spośród osób, które:

- 1) posiadają doświadczenie w zakresie doskonalenia techniki jazdy;
- 2) posiadają pozytywną opinię ogólnopolskiej organizacji zrzeszającej kierowców lub przedsiębiorców prowadzących ośrodki doskonalenia techniki jazdy;
- 3) dają rękojmię należytego wykonywania swoich obowiązków.

2. Osoby, o których mowa w ust. 1, powołuje się do składu komisji do czasu zaistnienia możliwości powołania członków komisji zgodnie z § 5.

§ 25. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 10 kwietnia 2008 r. w sprawie wymagań dotyczących prowadzenia ośrodka doskonalenia techniki jazdy, egzaminowania kandydatów na instruktorów techniki jazdy, postępowania z dokumentacją związaną z prowadzeniem szkoleń oraz wzorów stosowanych dokumentów (Dz. U. Nr 77, poz. 458).

§ 26. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury

Wymagania dla obiektu szkoleniowego ośrodka doskonalenia techniki jazdy

1. Obiekt szkoleniowy ośrodka doskonalenia techniki jazdy powinien składać się z:

1) miejsca przeznaczonego do przeprowadzania zajęć teoretycznych, w tym:

- a) co najmniej jednej oświetlonej, ogrzewanej i przewietrzanej sali przeznaczonej do prowadzenia zajęć dla co najmniej 14 osób, odizolowanej od innych pomieszczeń, o powierzchni nie mniejszej niż 20 m², wyposażonej w stoliki i miejsca siedzące dla każdej osoby biorącej udział w szkoleniu,
- b) zaplecza socjalnego dla instruktorów i uczestników kursu zlokalizowanego w bezpośrednim sąsiedztwie sali, o której mowa w lit. a, składającego się z węzła sanitarnego oraz pomieszczenia przeznaczonego do oczekiwania na kolejne ćwiczenia w zakresie doskonalenia techniki jazdy;

2) miejsca przeznaczonego do przeprowadzania zajęć praktycznych, w tym:

- a) placu manewrowego,
- b) płyty poślizgowej stanowiącej co najmniej wycinek pierścienia o kącie rozwarcia nie mniejszym niż 120 stopni,
- c) co najmniej jednej płyty poślizgowej prostokątnej,
- d) toru szkoleniowego.

2. Plac manewrowy, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. a, jest przeznaczony do prowadzenia zajęć polegających na nauce kręcenia kierownicą, jeździe torem ósemki, jeździe slalomem. Plac manewrowy powinien zapewniać bezpieczne wykonywanie zadań, a ponadto powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) wymiary placu nie powinny być mniejsze niż 100 m długości i 20 m szerokości;
- 2) nawierzchnia placu powinna być równa, wykonana z asfaltu, kostki brukowej lub betonu;
- 3) plac powinien być wyposażony w pachołki i makiety przeszkód drogowych, stosowane podczas zajęć praktycznych.

3. Płyta poślizgowa, o której mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b, oraz przestrzeń dookoła płyty powinny spełniać minimalne wymagania określone na rys. 1.

4. Płyta poślizgowa prostokątna, o której mowa w ust. 1 pkt 2 lit. c, oraz przestrzeń dookoła płyty powinny spełniać minimalne wymagania określone na rys. 2.

5. Nawierzchnia płyt, o których mowa w ust. 3 i 4, powinna być:

- 1) równa, wykonana z asfaltu, kostki brukowej lub betonu;
- 2) pokryta farbami lub przygotowana w inny sposób oraz nawadniana przy użyciu instalacji i urządzeń do nawadniania, aby była bardziej śliska niż mokra nawierzchnia asfaltowa, przy czym tafla lodowa nie jest właściwą nawierzchnią.

6. Tor szkoleniowy, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. d, oraz przestrzeń dookoła toru powinny spełniać następujące wymagania:

- 1) stanowić odcinek drogi wytyczony w sposób naturalny lub sztuczny o długości co najmniej 800 m;
- 2) mieć równą nawierzchnię wykonaną z betonu, asfaltu lub kostki brukowej;

3) mieć co najmniej trzy zakręty w prawo i trzy zakręty w lewo, o różnej charakterystyce, w tym co najmniej jeden zakręt o kącie rozwarcia nie większym niż 90 stopni oraz jeden zakręt w lewo i jeden zakręt w prawo następujące tuż po sobie;

4) mieć co najmniej jedno wzniesienie i spadek drogi o kącie podjazdu i spadku co najmniej 10 % umiejscowione na zakręcie drogi, z tym że zakręt powinien znajdować się na spadku drogi;

5) mieć co najmniej jeden prosty odcinek drogi o kącie spadku co najmniej 10 %, którego nawierzchnia jest pokryta farbami lub przygotowana w inny sposób oraz nawadniana przy użyciu instalacji i urządzeń do nawadniania, aby była bardziej śliska niż mokra nawierzchnia asfaltowa, przy czym tafla lodowa nie jest właściwą nawierzchnią;

6) mieć właściwe strefy bezpieczeństwa pozwalające na bezpieczne wykonanie ćwiczeń;

7) strefy jednego zakrętu w prawo i jednego zakrętu w lewo powinny być nawadniane przy użyciu instalacji i urządzeń do nawadniania w stopniu powodującym znaczną zmianę przyczepności podłoża;

8) konfiguracja toru powinna umożliwiać wykonanie ćwiczeń z użyciem co najmniej trzech przełożeń skrzyni biegów pojazdu do przodu.

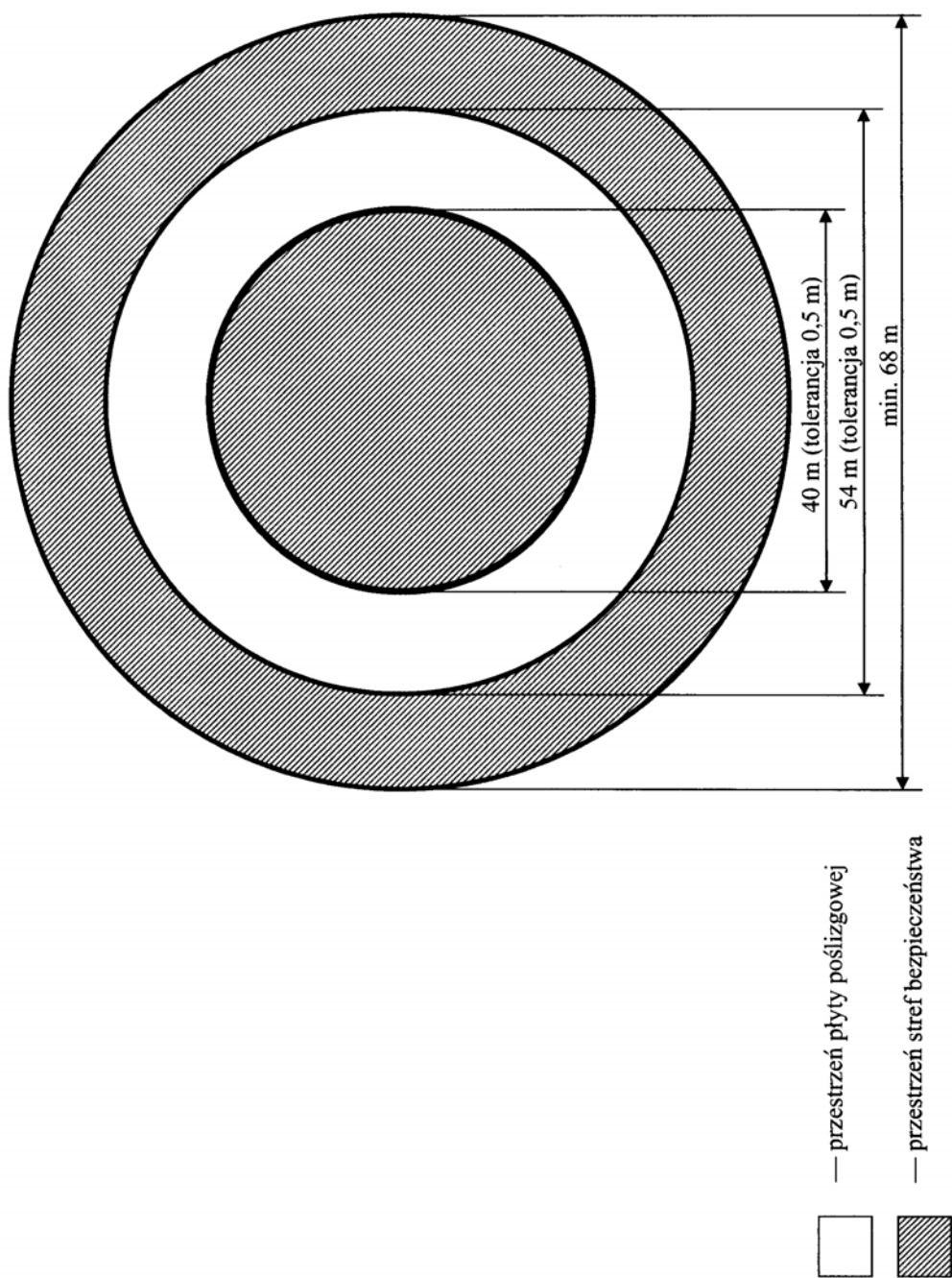
7. Przestrzenie płyty poślizgowej, asfaltowej drogi dojazdowej, toru szkoleniowego oraz stref bezpieczeństwa muszą być równe i wolne od przeszkód drogowych mogących doprowadzić do wywrócenia się pojazdu.

8. Droga dojazdowa do płyty poślizgowej powinna być wykonana z asfaltu, betonu lub kostki brukowej, powinna mieć długość co najmniej 100 m, może występować w formie łuku pod warunkiem, że jej ostatnie 50 m będzie w linii prostej. Szerokość drogi dojazdowej wynosi co najmniej 3,5 m.

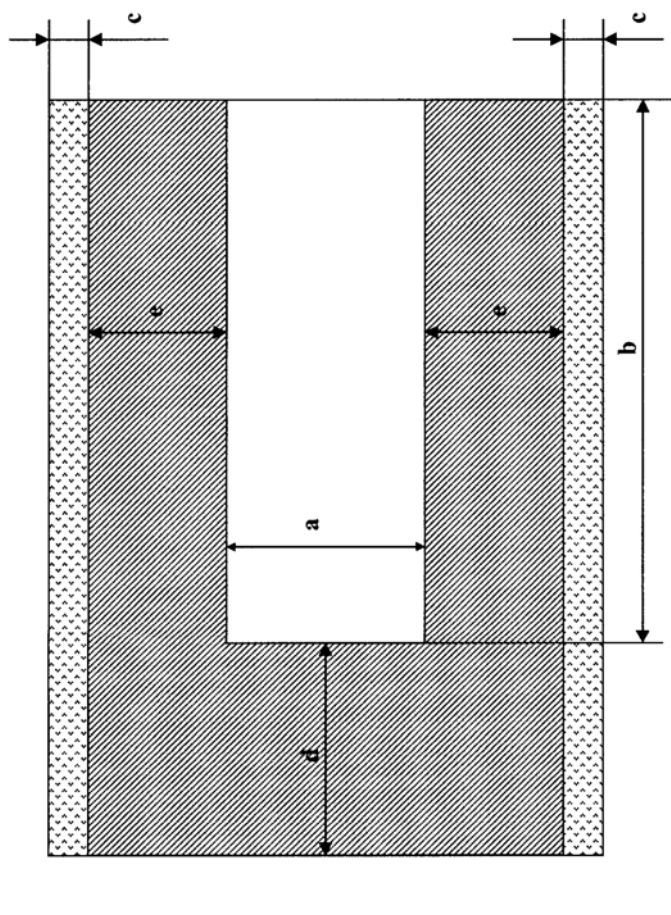
9. Teren obiektu szkoleniowego, o którym mowa w ust. 1, powinien być zabezpieczony przed dostępem osób postronnych, w szczególności ogrodzony.

10. Na terenie obiektu szkoleniowego, o którym mowa w ust. 1, powinien znajdować się punkt ratownictwa wyposażony co najmniej w:

- 1) apteczkę pierwszej pomocy;
- 2) gaśnice przenośne i koce gaśnicze;
- 3) tablicę informacyjną z adresami i numerami telefonów służb ratowniczych;
- 4) środki łączności pozwalające na zawiadomienie służb ratowniczych.



rys. 1. Płyta poślizgowa w formie pierścienia ze strefami bezpieczeństwa:
wymiarzy płyty i stref bezpieczeństwa stanowią podstawę do projektowania płyty w kształcie wycinka pierścienia



- przestrzeń płyty poślizgowej
- przestrzeń stref bezpieczeństwa
- przestrzeń pozbawiona stałych przeszkód, w której mogą być umieszczone ruchome elementy poprawiające bezpieczeństwo oraz elementy płyty pochłaniające energię pojazdów

Minimalne wymiary płyty poślizgowej

Kategoria	a	b	c	d	e
B1, B, B+E	7	70	5	50	7
C1, C1+E, C, C+E, D1, D1+E, D, D+E	20	100	5	50	10

rys. 2. Płyta poślizgowa w kształcie prostokąta wraz ze strefami bezpieczeństwa

Wyposażenie Dydaktyczne Ośrodka Doskonalenia Techniki Jazdy

Ośrodek doskonalenia techniki jazdy powinien być wyposażony co najmniej w:

- 1) tablicę do pisania lub inne urządzenie do wizualizacji prezentowanych zagadnień;
- 2) filmy prezentujące zagadnienia poruszane na szkoleniu;
- 3) środki audiowizualne do prezentowania filmów, o których mowa w pkt 2;
- 4) środki łączności zapewniające porozumiewanie się osoby szkolonej z instruktorem pozostającym na zewnątrz pojazdu.

Wzór numeru w rejestrze przedsiębiorców prowadzących ośrodek doskonalenia techniki jazdy, wzór numeru ewidencyjnego w ewidencji ośrodków doskonalenia techniki jazdy prowadzonych przez jednostki wojskowe lub jednostki resortu spraw wewnętrznych oraz wzór numeru ewidencyjnego w ewidencji instruktorów techniki jazdy

1. Numer ewidencyjny w ewidencji instruktorów techniki jazdy, o którym mowa w § 16 ust. 1 rozporządzenia, stanowi numer uprawnień instruktora techniki jazdy. Numer nadaje się według następującego wzoru:

"X0001",

w którym:

- 1) litera X stanowi wyróżnik województwa zgodnie z przepisami o rejestracji i oznaczaniu pojazdów;
- 2) 4 cyfry stanowią kolejny numer instruktora techniki jazdy; w przypadku nadania numeru innego niż 4-cyfrowy puste pozycje uzupełnia się cyfrą "0".

2. Numer w rejestrze, o którym mowa w § 3 ust. 1 rozporządzenia, nadaje się według następującego wzoru:

"001X",

w którym:

- 1) trzy cyfry określają numer kolejny w rejestrze; w przypadku nadania numeru innego niż 3-cyfrowy puste pozycje uzupełnia się cyfrą "0";
- 2) litera X stanowi wyróżnik województwa zgodnie z przepisami o rejestracji i oznaczaniu pojazdów.

3. Numer ewidencyjny, o którym mowa w § 3 ust. 2 rozporządzenia, nadaje się według następującego wzoru:

"001X/ZZ",

w którym:

- 1) trzy cyfry określają numer kolejny w rejestrze; w przypadku nadania numeru innego niż 3-cyfrowy puste pozycje uzupełnia się cyfrą "0";
- 2) litera X stanowi wyróżnik województwa zgodnie z przepisami o rejestracji i oznaczaniu pojazdów;
- 3) litery ZZ stanowią oznaczenie:

- a) "JW" - ośrodek prowadzony przez jednostkę wojskową,
- b) "SW" - ośrodek prowadzony przez jednostkę resortu spraw wewnętrznych.

C. Przedsiębiorca zatrudnia następujących instruktorów techniki jazdy:

Poz.	Imię i nazwisko	Nr uprawnień	Zakres uprawnień
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			

.....
(miejscowość i data) (podpis i funkcja osoby składającej wniosek)

Oświadczenie

Świadomy odpowiedzialności karnej za złożenie fałszywego oświadczenia, wynikającej z art. 233 § 6 Kodeksu karnego, oświadczam, że:

- 1) dane zawarte we wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek doskonalenia techniki jazdy są kompletne i zgodne z prawdą;
- 2) znane mi są i spełniam warunki wykonywania działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka doskonalenia techniki jazdy, określone w ustawie z dnia 7 września 2001 r. o transporcie drogowym.

Firma przedsiębiorcy, siedziba albo adres zamieszkania:

.....
.....

O b j a ś n i e n i a:

*) Wpisać imię i nazwisko w przypadku osoby fizycznej.

**) Niepotrzebne skreślić.

***)) W przypadku kilku miejsc prowadzenia ośrodka doskonalenia techniki jazdy przedsiębiorca załącza dodatkową informację do wniosku.

****)) Przedsiębiorca albo osoba uprawniona do reprezentowania przedsiębiorcy.

.....
(miejscowość i data) (podpis i funkcja osoby składającej oświadczenie)****)

....., dnia

.....
Nazwa organu

ZAŚWIADCZENIE

Zaświadcza się, że pod numerem.....*) do rejestru
przedsiębiorców prowadzących ośrodki doskonalenia techniki jazdy jest wpisany:

.....
(firma przedsiębiorcy lub imię i nazwisko)

.....
(adres zamieszkania lub siedziby przedsiębiorcy)

jako przedsiębiorca prowadzący ośrodek doskonalenia techniki jazdy pod adresem:

.....
(adresy miejsc prowadzenia ośrodka doskonalenia techniki jazdy)

w zakresie:

prawa jazdy kategorii -,

podpis i pieczęć organu wydającego

Objaśnienie:
*) wpisać numer w rejestrze.

Wysokość opłat za egzamin oraz wysokość wynagrodzenia za przeprowadzenie egzaminu

Tabela 1. Wysokość opłat za egzamin dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy

Poz.	Zakres egzaminu	Opłata za egzamin (w zł)	
		teoretyczny	praktyczny
1.	Kategoria A uprawnień instruktora techniki jazdy	100	200
2.	Kategoria B uprawnień instruktora techniki jazdy	100	250
3.	Kategoria C lub D uprawnień instruktora techniki jazdy	100	300
4.	Kategoria B+E, C+E lub D+E uprawnień instruktora techniki jazdy	-	300

Tabela nr 2. Wysokość wynagrodzenia członków komisji egzaminacyjnej dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy.

Poz.	Funkcja	Wynagrodzenie (w zł)	
		egzamin teoretyczny	egzamin praktyczny
1	2	3	4
1	Przewodniczący komisji	250	300
2	Członek komisji	150	200
3	Sekretarz komisji	200	250

Wynagrodzenie, o którym mowa w tabeli 2, wypłacane jest za przeprowadzenie egzaminu dla jednej grupy osób egzaminowanych.

Szczegółowy zakres wiedzy teoretycznej sprawdzanej na egzaminie teoretycznym oraz struktura katalogu pytań egzaminacyjnych

1. Test przeprowadzany w ramach egzaminu teoretycznego dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy składa się z:

- 1) 20 pytań, po 3 punkty, w zakresie szkolenia teoretycznego i praktycznego osób doskonalących technikę jazdy;
- 2) 5 pytań, za 1 punkt, w zakresie psychologii;
- 3) 5 pytań, za 1 punkt, w zakresie metodyki nauczania;
- 4) 5 pytań, za 2 punkty, w zakresie wybranych zagadnień z techniki kierowania pojazdami;
- 5) 5 pytań, po 2 punkty, w zakresie zagadnień bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2. Pytania przygotowuje się odrębnie dla każdej kategorii prawa jazdy, z uwzględnieniem specyfiki prowadzonych zajęć.

3. Katalog pytań, o którym mowa w § 8 ust. 2 rozporządzenia, składa się co najmniej z 50 pytań w zakresie:

- 1) szkolenia teoretycznego i praktycznego osób doskonalących technikę jazdy w zakresie kategorii A1, A;
- 2) szkolenia teoretycznego i praktycznego osób doskonalących technikę jazdy w zakresie kategorii B1, B;
- 3) szkolenia teoretycznego i praktycznego osób doskonalących technikę jazdy w zakresie kategorii C1, C;
- 4) szkolenia teoretycznego i praktycznego osób doskonalących technikę jazdy w zakresie kategorii D1, D;
- 5) psychologii,
- 6) metodyki nauczania oraz
- 7) wybranych zagadnień z techniki kierowania pojazdami;
- 8) wybranych zagadnień z bezpieczeństwa ruchu drogowego.

4. W przypadku testu przeprowadzanego w formie pisemnej komisja egzaminacyjna przygotowuje zestawy pytań egzaminacyjnych na każdy egzamin odrębnie, przy czym dobór pytań do każdego testu odbywa się drogą losową.

5. W przypadku testu przeprowadzanego przy użyciu komputerowego urządzenia egzaminacyjnego system komputerowy dokonuje losowego doboru pytań dla każdej osoby egzaminowanej.

Wykaz zadań praktycznych z doskonalenia techniki jazdy dla poszczególnych kategorii prawa jazdy stosowanych na egzaminie dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy oraz kryteria ich wykonania

1. Każde z ćwiczeń należy wykonać odrębnie z użyciem układu przeciwdziałającego blokowaniu się kół podczas hamowania i bez niego oraz z użyciem układów kontroli trakcji i toru jazdy oraz bez użycia tych układów.

2. Zadania wykonywane w zakresie prawa jazdy kategorii C, C+E muszą być wykonywane pojazdami obciążonymi co najmniej do połowy swojej dopuszczalnej masy całkowitej.

3. Zadania prowadzone przy wykorzystaniu ciągnika siodłowego z naczepą cysterną powinny być przeprowadzone odrębnie dla cysterny wypełnionej do połowy oraz cysterny pełnej. W ćwiczeniu z cysterną wypełnioną do połowy należy uwzględnić nierównomierny rozkład ładunku w cysternie i jego zachowanie się podczas zadań.

Tabela 1

Lp.	Zadanie	Kategoria uprawnień	Kryteria wykonania zadania
1	2	3	4
1	Prezentacja umiejętności zachowania właściwej pozycji za kierownicą, właściwego operowania kołem kierownicy i innymi przyrządami pojazdu oraz właściwego pokonywania zakrętów	C, C+E, D, D+E	Zadanie polega na powolnej jeździe slalomem pomiędzy pachołkami rozstawionymi w linii prostej dla prędkości nie mniejszej niż 10 km/h, bez potrącania pachołków, przy zachowaniu odpowiedniego toru jazdy pozwalającego na sprawne ominięcie wszystkich pachołków (5 wszystkie kategorie) bez ich potrącenia. Odległość między pachołkami to około dwie długości pojazdu. Warunkiem zaliczenia zadania jest przejechanie slalomu bez potrącenia pachołków i zmieszczenie się w limicie czasu ustalonym przez komisję egzaminacyjną w zależności od warunków pogodowych i wykorzystywanej infrastruktury technicznej.
2	Hamowanie na płycie poślizgowej w zakręcie	C, C+E, D, D+E	Zadanie polega na wykonaniu manewru hamowania na płycie poślizgowej przy prędkości nie mniejszej niż 30 km/h dla pozostałych kategorii, przy czym tor jazdy pojazdu jest ustawiony na płycie poślizgowej za pomocą pachołków w formie prostej przechodzącej w łuk (patrz parametry płyty poślizgowej w formie wycinka łuku) na długości co najmniej 50 m, przy czym początkowa faza hamowania pojazdu musi

			rozpocząć się na prostej części toru jazdy, a zakończyć się na łuku bez potrącenia pachołków. Szerokość pasa ruchu to około 3,5 m. Ćwiczenie może być wykonane na płycie poślizgowej w formie wycinka pierścienia.
3	Umiejętność zademonstrowania zjawiska nadsterowności i podsterowności pojazdu oraz przeciwdziałania powstałemu zjawisku	C, C+E, D, D+E	1. Zadanie polega na spowodowaniu podsterowności i opanowaniu auta w tej sytuacji - co najmniej 3-krotne, kolejne, poprawne wykonanie manewru podczas jednego wykonania tej części zadania. 2. Zadanie polega na spowodowaniu nadsterowności i opanowaniu auta w tej sytuacji - co najmniej 3-krotne, kolejne, poprawne wykonanie manewru podczas jednego wykonania tej części zadania. Obydwie części zadania są wykonywane na płycie poślizgowej. Samochód nie może się obrócić, zatrzymać i potrącić pachołków ograniczających tor jazdy pojazdu. Tor jazdy wyznacza się za pomocą pachołków na co najmniej połowie długości płyty poślizgowej. Szerokość toru jazdy wynosi około 7 metrów.
4	Jazda szosowa	C, C+E, D, D+E	Zadanie polega na jeździe torem szkoleniowym przy zastosowaniu co najmniej trzech przełożeń skrzyni biegów pojazdu do przodu, pokonywaniu zakrętów przy zachowaniu właściwej taktyki i techniki jazdy, hamowaniu z redukcją biegów, zastosowaniu skrętu szosowego kierownicą, zaprezentowaniu umiejętności bezpiecznych torów przejazdu w zależności od występujących zakrętów. W szczególności należy uwzględnić umiejętność odpowiedniego zachowania się osoby egzaminowanej podczas pokonywania łuku na spadku toru szkoleniowego. Niezaliczenie zadania następuje w przypadku doprowadzenia przez osobę egzaminowaną do sytuacji mogącej spowodować opuszczenie toru przez pojazd.
5	Zachowanie przyczepy, naczepy, cysterny w zakręcie	C, C+E	Zadanie wykonuje się w sposób określony dla jazdy szosowej, ze szczególnym uwzględnieniem właściwego używania systemów

			wspomagających bezpieczeństwo jazdy.

Tabela 2

Lp.	Zadanie	Kategoria uprawnień	Kryteria wykonania zadania
1	2	3	4
1	Prezentacja umiejętności zachowania właściwej pozycji za kierownicą, właściwego operowania kołem kierownicy i innymi przyrządami pojazdu oraz właściwego pokonywania zakrętów	B	Zadanie polega na powolnej jeździe slalomem pomiędzy pachołkami rozstawionymi w linii prostej dla prędkości nie mniejszej niż 10 km/h, bez potrącania pachołków, przy zachowaniu odpowiedniego toru jazdy pozwalającego na sprawne ominięcie wszystkich pachołków (10 pachołków) bez ich potrącenia. Odległość między pachołkami to około dwie długości pojazdu. Warunkiem zaliczenia zadania jest przejechanie slalomu bez potrącenia pachołków i zmieszczenie się w limicie czasu ustalonym przez komisję egzaminacyjną w zależności od warunków pogodowych i wykorzystywanej infrastruktury technicznej.
2	Hamowanie na płycie poślizgowej w zakręcie	B	Zadanie polega na wykonaniu manewru hamowania na płycie poślizgowej przy prędkości nie mniejszej niż 50 km/h, przy czym tor jazdy pojazdu jest ustawiony na płycie poślizgowej za pomocą pachołków w formie prostej przechodzącej w łuk (patrz parametry płyty poślizgowej w formie wycinka łuku) na długości co najmniej 50 m, przy czym początkowa faza hamowania pojazdu musi rozpocząć się na prostej części toru jazdy, a zakończyć się na łuku bez potrącenia pachołków. Szerokość pasa ruchu to około 3,5 m. Ćwiczenie może być wykonane na płycie poślizgowej w formie wycinka pierścienia.
3	Umiejętność zademonstrowania zjawiska nadsterowności i podsterowności pojazdu oraz przeciwdziałania powstałemu zjawisku	B	1. Zadanie polega na spowodowaniu podsterowności i opanowaniu auta w tej sytuacji - co najmniej 3-krotne, kolejne, poprawne wykonanie manewru podczas jednego wykonania tej części zadania. 2. Zadanie polega na spowodowaniu nadsterowności i opanowaniu auta w tej sytuacji - co najmniej 3-krotne, kolejne, poprawne wykonanie manewru podczas

			jednego wykonania tej części zadania.
			Obydwie części zadania są wykonywane na płycie poślizgowej. Samochód nie może się obrócić, zatrzymać i potrącić pachołków ograniczających tor jazdy pojazdu. Tor jazdy wyznacza się za pomocą pachołków na co najmniej połowie długości płyty poślizgowej. Szerokość toru jazdy wynosi około 7 metrów.
4	Jazda szosowa	B	Zadanie polega na jeździe torem szkoleniowym przy zastosowaniu co najmniej trzech przełożeń skrzyni biegów pojazdu do przodu, pokonywaniu zakrętów przy zachowaniu właściwej taktyki i techniki jazdy, hamowaniu z redukcją biegów, zastosowaniu skrętu szosowego kierownicą, zaprezentowaniu umiejętności bezpiecznych torów przejazdu w zależności od występujących zakrętów. W szczególności należy uwzględnić umiejętność odpowiedniego zachowania się osoby egzaminowanej podczas pokonywania łuku na spadku toru szkoleniowego. Niezaliczenie zadania następuje w przypadku doprowadzenia przez osobę zdającą do sytuacji mogącej spowodować opuszczenie toru przez pojazd.
5	Jazda na torze ziemnym, umiejętność utrzymania pozycji i równowagi na motocyklu w trakcie jazdy po nierównym terenie	A	Zadanie polega na utrzymaniu się na motocyklu w trakcie dwukrotnego przejazdu po torze ziemnym, niespowodowaniu zagrożenia upadkiem z motocykla i zmieszczeniu się w wyznaczonym przez komisję egzaminacyjną limicie czasu. Komisja egzaminacyjna wyznacza odpowiedni limit czasu, biorąc pod uwagę warunki przeprowadzania egzaminu, długość i trudność toru, rodzaj motocykla i warunki pogodowe. Do przeprowadzenia egzaminu oprócz infrastruktury podstawowej wymaganej dla ośrodka doskonalenia techniki jazdy jest wymagany tor ziemny z przeszkodami terenowymi (podjazdy, zjazdy, teren grząski, ciasne zakręty itp.) oraz motocykl typu enduro (jazda terenowa).

6	Prezentacja umiejętności zachowania właściwej pozycji za kierownicą, właściwego posługiwania się przyrządami pojazdu oraz właściwego pokonywania zakrętów	A	Zadanie polega na powolnej jeździe slalomem pomiędzy pachołkami rozstawionymi w linii prostej dla prędkości nie mniejszej niż 10 km/h, bez potrącania pachołków, przy zachowaniu odpowiedniego toru jazdy pozwalającego na sprawne ominięcie wszystkich pachołków (10 pachołków) bez ich potrącenia. Odległość między pachołkami to około 1,5 długości pojazdu. Warunkiem zaliczenia zadania jest przejechanie slalomu bez potrącenia pachołków i zmieszczenie się w limicie czasu ustalonym przez komisję egzaminacyjną w zależności od warunków pogodowych i wykorzystywanej infrastruktury technicznej.
7	Hamowanie awaryjne na wprost przy prędkości co najmniej 50 km/h	A	Wykonanie manewrów nagłego hamowania przy prędkości 50 km/h, przy zachowaniu właściwego toru jazdy i użyciu hamulca przedniego i tylnego jednocześnie. Podczas wykonywania zadania motocykl powinien się zatrzymać, a osoba egzaminowana nie powinna spowodować swoim zachowaniem zagrożenia przewrócenia się motocykla.
8	Hamowanie awaryjne w zakręcie przy prędkości co najmniej 50 km/h - umiejętność właściwego używania hamulca przedniego i tylnego	A	Wykonanie manewrów nagłego hamowania przy prędkości 50 km/h, przy zachowaniu właściwego toru jazdy i użyciu hamulca przedniego i tylnego jednocześnie. Podczas wykonywania zadania motocykl powinien się zatrzymać, a osoba egzaminowana nie spowodować swoim zachowaniem.
9	Jazda szosowa	A	Zadanie polega na jeździe torem szkoleniowym przy zastosowaniu co najmniej trzech przełożeń skrzyni biegów pojazdu do przodu, pokonywaniu zakrętów przy zachowaniu właściwej taktyki i techniki jazdy, hamowaniu z redukcją biegów, zastosowaniu skrętu szosowego oraz techniki przeciwskrętu, zaprezentowaniu umiejętności zastosowania bezpiecznych torów przejazdu i bezpiecznej pozycji motocyklisty na motocyklu w zależności od występujących zakrętów, stosowaniu odpowiednich przechyłów na krętym odcinku toru, wymijaniu przeszkód na

			zakręcie. W szczególności należy uwzględnić umiejętność odpowiedniego zachowania się osoby egzaminowanej podczas pokonywania łuku na spadku toru szkoleniowego. Niezaliczenie zadania następuje w przypadku doprowadzenia przez osobę zdającą do sytuacji mogącej spowodować opuszczenie toru przez pojazd.

Wzór wniosku o wpis do ewidencji instruktorów techniki jazdy

Format A4 lub A5, układ pionowy

1. Kod terytorialny 2. Data przyjęcia wniosku - 3. Nr w ewidencji wypełnia organ wpisujący do ewidencji	, dnia..... (miejscowość) (dzień - miesiąc - rok) Wojewoda Ulica Nr bud. Kod pocztowy Miejscowość
Wniosek o wpis do ewidencji instruktorów techniki jazdy	
I. Dane personalne: 1.Nr PESEL/ data urodzenia ¹⁾ 2. Nazwisko 3. Pierwsze imię 5. Miejsce urodzenia: 6. Adres zamieszkania: Kod pocztowy - Miejscowość Ulica Nr bud. Nr lokalu Telefon 7. Posiadam uzyskane w dniu uprawnienie instruktora techniki jazdy nr w zakresie prawa jazdy kategorii..... ²⁾ 8. Proszę o wpisanie do ewidencji instruktorów techniki jazdy w zakresie prawa jazdy kategorii: 9. Ja niżej podpisany, będąc uprzedzony o odpowiedzialności karnej za składanie fałszywych zeznań (art. 233 k.k.) oświadczam, iż na dzień złożenia wniosku: a) podane w pkt 1 - 8 dane są zgodne ze stanem faktycznym, b) nie zostałem skreślony z ewidencji instruktorów, o której mowa w art. 33 ust. 2 pkt 9 ustawy. ⁵⁾ - dotyczy osób posiadających uprawnienia instruktora. 10. Załączniki: (podać liczbę dokumentów): a) kopia ważnej legitymacji instruktora, ²⁾ - jeżeli posiada uprawnienia instruktora, b) dowód uiszczenia opłaty za wydanie świadectwa instruktora, ²⁾ c) inne.....	
II. Potwierdzenie odbioru. Potwierdzam otrzymanie świadectwa instruktora techniki jazdy w dniu Podpis (p od pis os ob y wn ios kuj ące j)	
Objaśnienia: 1) datę urodzenia można wpisać tylko osobom, które nie mają nadanego numeru PESEL, 2) skreślić część lub całą treść punktu, jeżeli nie dotyczy osoby, 3) oznaczenie literowe więcej niż jednej kategorii prawa jazdy można wpisać, jeżeli pozostałe dane są identyczne dla każdej z nich, 4) wpisać literę „P” - pozytywny wynik egzaminu, literę „N” - negatywny wynik egzaminu lub znak „X” - jeżeli nie dotyczy osoby, 5) ustawa z dnia o kierujących pojazdami r. (Dz. U. Nr .., poz. ...).	

WZÓR ŚWIADECTWA INSTRUKTORA TECHNIKI JAZDY

..... (organ wydający)											
Świadectwo instruktora techniki jazdy											
1. Pan(i) (nazwisko i imię)											
2. Nr PESEL/data urodzenia ¹⁾	<table border="1"> <tr> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </table>										
3. Posiada uprawnienia nr do prowadzenia zajęć w zakresie doskonalenia techniki jazdy pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii:											
4. Termin ważności świadectwa (data)											
..... (miejscowość)	 (data) F.										
..... (podpis i pieczęć organu wydającego)											
Objaśnienie: ¹⁾ Datę urodzenia można wpisać tylko osobom, które nie mają nadanego numeru PESEL.											

Opis:
wymiary: 74 x 105 mm
tło: barwa biała
napisy: barwa czarna

format A5

WZÓR

Data wydania

(pieczęć ośrodka doskonalenia techniki jazdy)

Zaświadczenie nr/.....¹⁾
o ukończeniu szkolenia w ośrodku doskonalenia techniki jazdy
w zakresie prawa jazdy kategorii ²⁾

Pan(i)
(nazwisko i imię)

Numer PESEL/data urodzenia³⁾

wpisany(-na) do rejestru osób szkolonych pod pozycją

mający(-ca) prawo jazdy kategorii

Poz.	Kategorie prawa jazdy ²⁾	Data rozpoczęcia szkolenia	Data zakończenia szkolenia	Liczba godzin zajęć		Numer uprawnień instruktora techniki jazdy
				teoret.	prakt.	
1.						
2.						
3.						

(podpis i pieczęć kierownika ośrodka doskonalenia techniki jazdy)

Objaśnienia:

¹⁾ Wpisać kolejny numer zaświadczenia i rok jego wydania.

²⁾ Wpisać oznaczenia kierowe kategorii prawa jazdy.

³⁾ Datę urodzenia można wpisać tylko osobom, które nie mają nadanego numeru PESEL.

Uzasadnienie

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań dotyczących prowadzenia ośrodka doskonalenia techniki jazdy, egzaminowania kandydatów na instruktorów techniki jazdy, postępowania z dokumentacją związaną z prowadzeniem szkoleń oraz wzorów stosowanych dokumentów stanowi wypełnienie upoważnienia ustawowego określonego w art. 39t ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 125, poz. 845, z późn. zm.). Przepisy tej ustawy zostały zmienione przez ustawę z dnia..... r. kierujących pojazdami (Dz. U. Nr , poz.).

Przepisy określające możliwość doskonalenia umiejętności przez osoby posiadające uprawnienia do kierowania pojazdami silnikowymi były zawarte w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.). W toku prac na projektem ustawy o kierujących pojazdami regulacje dotyczące doskonalenia techniki jazdy zostały usunięte z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym i dodane do ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym. W związku z tym zmianie uległa podstawa prawna do wydania przez ministra właściwego do spraw transportu rozporządzenia dotyczącego doskonalenia techniki jazdy.

Projekt rozporządzenia określa szczegółowo wymagania dla przedsiębiorców prowadzących działalność w zakresie ośrodka doskonalenia techniki jazdy dotyczące infrastruktury technicznej, warunków lokalowych, wyposażenia dydaktycznego oraz pojazdów używanych w trakcie szkolenia. Ponadto wskazuje sposób prowadzenia i zakres egzaminu dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy, skład i sposób powoływania komisji egzaminacyjnej oraz tryb wnoszenia skarg na przebieg egzaminu.

Projekt określa także wysokość:

- a) opłaty za egzamin dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy w zależności od zakresu prowadzonego egzaminu,
- b) stawek wynagrodzenia dla osób wchodzących w skład komisji egzaminacyjnej przeprowadzającej egzamin dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy,
- c) opłaty za wpis do ewidencji instruktorów techniki jazdy,
- d) opłaty za wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki doskonalenia techniki jazdy.

Stosownie do upoważnienia ustawowego wysokość opłaty:

- za egzamin dla kandydatów na instruktorów techniki jazdy – nie przekracza 1 000 zł,
- za wpis do ewidencji instruktorów techniki jazdy – nie przekracza 50 zł,
- za wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodki doskonalenia techniki jazdy – nie przekracza 600 zł.

W projekcie rozporządzenia określono wzór:

- wniosku o wpis do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek doskonalenia techniki jazdy,
- zaświadczenia potwierdzającego wpis przedsiębiorcy do rejestru przedsiębiorców prowadzących ośrodek doskonalenia techniki jazdy,
- wniosku o wpis do ewidencji instruktorów techniki jazdy,
- świadectwa instruktora techniki jazdy;
- wzór numerów ewidencyjnych ośrodka doskonalenia techniki jazdy i numerów w ewidencji instruktorów techniki jazdy oraz sposób ich nadawania

Rozporządzeni regulować będzie także sposób prowadzenia rejestru osób szkolonych oraz wzór zaświadczenia o ukończeniu szkolenia.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony

na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury.

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

Przedmiotowy projekt nie jest objęty prawem Unii Europejskiej.

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowy akt normatywny:

- przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą związaną z doskonaleniem techniki jazdy oraz kwalifikacją wstępną kierowców
- jednostki wojskowe oraz jednostki resortu spraw wewnętrznych
- instruktorzy techniki jazdy
- urzędy wojewódzkie

2. Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

- Wojewodowie
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa
- Sekretariat transportowców NSZZ „Solidarność”, Warszawa
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Samochodowego, Ostrowiec Św.
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Stobno
- Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny
- Liga Obrony Kraju
- Polski Związek Automobilowy
- Instytut Transportu Samochodowego
- Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
- Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
- Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
- Polskie Stowarzyszenie Motorowe

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego

Proponowana regulacja nie wpływa na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego.

4. Wpływ regulacji na rynek pracy

Proponowana regulacja nie wpływa na rynek pracy.

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

Wejście w życie rozporządzenia nie będzie miało wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczości, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstwa.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny.

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